

AIR CANADA 

Notice annuelle
2014

Le 31 mars 2015



TABLE DES MATIÈRES

NOTES EXPLICATIVES	- 2 -
STRUCTURE DE L'ENTREPRISE	- 3 -
LIENS INTERSOCIÉTÉS.....	- 3 -
LES ACTIVITÉS	- 4 -
STRATÉGIE.....	- 5 -
ROUTES ET HORAIRES	- 6 -
GROUPE VOYAGE D'AGRÈMENT D'AIR CANADA.....	- 7 -
TRANSPORTEURS SOUS CONTRAT.....	- 8 -
STAR ALLIANCE	- 9 -
SERVICES DE FRET	- 9 -
OBJECTIFS D'AIR CANADA EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT	- 10 -
APERÇU FINANCIER.....	- 10 -
OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES.....	- 12 -
NOTATION.....	- 13 -
ENTENTES À L'ÉGARD DES RÉGIMES DE RETRAITE	- 15 -
ÉCART DE CHANGE	- 15 -
KÉROSÈNE	- 16 -
PARC AÉRIEN	- 16 -
MAIN-D'ŒUVRE ET ENTENTES AVEC LES SYNDICATS.....	- 16 -
INSTALLATIONS	- 17 -
MARQUES DE COMMERCE	- 18 -
RÉGLEMENTATION	- 18 -
APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL.....	- 23 -
FACTEURS DE RISQUE.....	- 26 -
MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	- 27 -
AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	- 27 -
RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS.....	- 27 -
DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS	- 28 -
ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS	- 31 -
COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE.....	- 34 -
DIRIGEANTS ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES	- 37 -
ACTIONS EN JUSTICE.....	- 37 -
CONTRATS IMPORTANTS	- 37 -
EXPERTS	- 37 -
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	- 37 -
GLOSSAIRE	- 39 -
ANNEXE A RÈGLES DU COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE	- 42 -

NOTES EXPLICATIVES

Sauf indication contraire, les renseignements qui figurent dans la présente notice annuelle sont arrêtés au 31 décembre 2014.

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.

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

En vertu de leur nature même, les déclarations prospectives reposent sur des hypothèses, dont celles décrites aux présentes, et sont soumises à d'importants risques et incertitudes. On ne peut prêter foi aux déclarations prospectives, parce qu'elles sont tributaires, notamment, de l'évolution des circonstances externes et des incertitudes générales inhérentes au secteur. Les résultats réels peuvent se révéler très différents des résultats présentés dans une déclaration prospective en raison de divers facteurs, 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 prix de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, la concurrence, les relations de travail, les questions de retraite, 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 et, en particulier, ceux indiqués à la rubrique 18, « Facteurs de risque » du rapport de gestion 2014 d'Air Canada daté du 11 février 2015. 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.

STRUCTURE DE L'ENTREPRISE

Nom, adresse et constitution

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

Le 14 novembre 2012, ACE a annoncé qu'elle avait vendu le reliquat des actions et des bons de souscription d'Air Canada qu'elle détenait encore, soit 31 millions d'actions et 2,5 millions de bons de souscription d'actions, de sorte qu'elle ne détenait plus aucune action ni aucun bon de souscription d'Air Canada. Le 3 novembre 2014, les actions à droit de vote de catégorie B et les actions à droit de vote variable de catégorie A d'Air Canada ont été inscrites à la cote de la Bourse de Toronto sous un seul symbole, « AC ». Avant cette date, les actions à droit de vote de catégorie B et les actions à droit de vote variable de catégorie A étaient inscrites à la TSX sous deux symboles, AC.B et AC.A.

Le siège social d'Air Canada est situé au 7373, boulevard Côte-Vertu Ouest, Saint-Laurent (Québec) H4S 1Z3. L'adresse du site Web d'Air Canada est aircanada.com. (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 clos le 31 décembre 2014 et dans son rapport de gestion de 2014 daté du 11 février 2015 (le « rapport de gestion de 2014 d'Air Canada »), disponibles sur les sites Web d'Air Canada (aircanada.com) et de SEDAR (www.sedar.com).

LIENS INTERSOCIÉTÉS

Air Canada détient directement ou indirectement toutes les actions émises et en circulation de certaines filiales. Le 1^{er} janvier 2015, deux filiales en propriété exclusive d'Air Canada, Simco Leasing Ltd. et Air Canada Capital Ltd., ont été regroupées; la nouvelle entité a conservé la dénomination Air Canada Capital Ltd. Air Canada Capital Ltd. est constituée sous le régime des lois de l'Alberta. Air Canada détient, directement et indirectement, toutes les parts de commanditaire de Société en commandite Touram, qui exerce ses activités sous la dénomination Vacances Air Canada^{MD} (« Vacances Air Canada »), constituée sous le régime des lois du Québec. Commandité Touram inc., constituée sous le régime des lois du Canada, est le commandité de Société en commandite Touram dans laquelle elle détient une participation de 0,00001 %. Air Canada détient une participation de 100 % dans Commandité Touram inc. Air Canada détient également, directement et indirectement, toutes les parts de commanditaire d'Air Canada rouge S.E.C., qui exerce ses activités sous la dénomination Air Canada rouge^{MD} (« Air Canada rouge »), société en commandite constituée sous le régime des lois du Québec. Commandité Air Canada rouge Inc. société constituée sous le régime des lois du Canada, est le commandité d'Air Canada rouge S.E.C. dans laquelle elle détient une participation de 0,0001 %. Air Canada détient une participation de 100 % dans Commandité Air Canada rouge Inc.

Au 31 décembre 2014, Air Canada n'avait aucune filiale qui représente 10 % ou plus de son actif consolidé ou qui lui apporte 10 % ou plus de ses ventes et produits d'exploitation consolidés, ou qui, regroupées avec d'autres, représentent plus de 20 % de son actif total consolidé et du total consolidé de ses ventes et produits d'exploitation.

LES ACTIVITÉS

Aperçu

Que ce soit sur les marchés intérieur et transfrontalier (Canada-États-Unis) ou encore à l'échelle internationale, Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada ainsi que le plus grand fournisseur de services passagers réguliers au départ et à destination du Canada. En 2014, conjointement avec Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz ») et d'autres transporteurs régionaux exploitant des vols pour son compte et en vertu de contrats d'achat de capacité (qui exercent leurs activités sous la dénomination « Air Canada Express » et qui sont appelés, dans la présente notice annuelle, des « transporteurs sous contrat »), Air Canada a assuré en moyenne 1 519 vols réguliers quotidiens vers 186 destinations directes sur les cinq continents, dont 61 villes canadiennes, 50 destinations aux États-Unis et un total de 75 villes d'Europe, du Moyen-Orient, de l'Asie, de l'Australie, des Antilles, du Mexique, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud. Les vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux, ont représenté environ 67 %, 25 % et 8 %, respectivement, des 1 519 départs quotidiens moyens. En 2014, Air Canada a transporté plus de 38,5 millions de passagers.

Au 31 décembre 2014, le parc aérien principal d'Air Canada comprenait 172 appareils, dont 69 moyens-porteurs d'Airbus, 58 gros-porteurs de Boeing et d'Airbus et 45 appareils de transport régional à réaction 190 d'Embraer, alors qu'Air Canada *rouge*, le transporteur à faibles coûts d'Air Canada spécialisé dans le voyage d'agrément, exploitait un parc aérien composé de 28 appareils, dont 20 appareils A319 d'Airbus et huit appareils 767-300 de Boeing, le parc aérien totalisant 200 appareils.

Le parc aérien de gros-porteurs d'Air Canada constitue un élément important de sa stratégie en vue d'étendre son réseau à l'échelle internationale et de conforter sa position d'acteur mondial. En 2014 et au début de 2015, Air Canada a pris livraison de huit des 37 appareils 787 de Boeing commandés. Ces appareils, du fait de leurs charges d'exploitation inférieures, de leur capacité intermédiaire et des distances supérieures qu'ils peuvent parcourir, créent de nouvelles occasions de croissance rentable pour Air Canada et lui permettent d'exploiter plus efficacement les lignes de son réseau principal où sont affectés des appareils 767 de Boeing. Grâce à l'ajout des appareils 787 de Boeing au parc aérien principal, les appareils 767 de Boeing sont transférés à Air Canada *rouge* afin d'exploiter les possibilités que recèlent les marchés internationaux des voyages d'agrément du fait de la structure de coûts plus faible et plus concurrentielle d'Air Canada *rouge*. En 2013 et au début de 2014, Air Canada a également agrandi son parc de gros-porteurs en ajoutant à son parc aérien principal cinq appareils 777-300ER à configuration haute densité, deux autres de ces appareils devant être livrés en 2016. Ces appareils sont en train d'être affectés sur certaines lignes internationales où la demande pour les places en classe Économique est forte.

En vue d'améliorer la rentabilité et la position concurrentielle de la compagnie aérienne sur le marché des voyages d'agrément, Air Canada a créé le Groupe voyage d'agrément en 2012. Le Groupe voyage d'agrément est l'aboutissement d'une stratégie coordonnée visant à tirer parti des forces d'Air Canada, d'Air Canada *rouge*, le transporteur à faibles coûts spécialisé dans le voyage d'agrément de la compagnie aérienne, et de Vacances Air Canada. Vacances Air Canada est un voyageur canadien dont les bureaux sont situés à Montréal et à Toronto. Vacances Air Canada exerce ses activités dans le secteur des voyages d'agrément à l'étranger (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe, Amérique centrale et Amérique du Sud, Pacifique-Sud, Australie 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.

Air Canada donne plus d'envergure à son réseau intérieur et transfrontalier au moyen de contrats d'achat de capacité (« CAC ») conclus avec des transporteurs régionaux, soit Jazz, Sky Regional Airlines Inc. (« Sky Regional »), Air Georgian Limited (« Air Georgian ») et Exploits Valley Air Services Ltd. (« EVAS »), qui exploitent des vols pour le compte d'Air Canada sous la bannière Air Canada Express^{MD}. Ces transporteurs font partie intégrante de la stratégie en matière de réseau international de la compagnie aérienne, car ils procurent un précieux trafic d'apport au réseau principal d'Air Canada et à celui d'Air Canada *rouge*. Au 31 décembre 2014, le parc aérien d'Air Canada Express comprenait 46 avions de transport régional à réaction de Bombardier, 86 appareils à turbopropulseurs Dash-8 de Bombardier, 15 appareils de transport régional à réaction 175 d'Embraer et 17 appareils 1900 de Beech. Dans le cadre de la focalisation continue sur la compression des coûts, au début de 2015, Air Canada et Jazz ont conclu le CAC de Jazz modifié. Ce contrat, qui prend effet le 1^{er} janvier 2015, prolonge le CAC de Jazz de cinq ans, jusqu'au 31 décembre 2025. Il prévoit des réductions de coûts significatives, le renforcement des liens et l'harmonisation des intérêts communs à long terme.

Air Canada est un membre fondateur du réseau Star Alliance^{MD}. Grâce aux 27 compagnies aériennes qui composent ce réseau, Air Canada est en mesure de proposer à sa clientèle environ 1 321 destinations dans 193 pays, ainsi que la réciprocité des programmes de fidélisation, outre l'accès aux salons et autres installations communes dans les aéroports.

Air Canada participe, avec United Airlines, Inc. (« United Airlines ») et Deutsche Lufthansa AG (« Lufthansa »), à 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 mise en œuvre de cette coentreprise transatlantique, y compris sa structure de partage des revenus, a pris effet le 1^{er} janvier 2010. De surcroît, au quatrième trimestre de 2014, Air Canada a conclu un protocole d'entente avec Air China qui jette les bases d'une coentreprise de partage des revenus entre les parties. L'entente prévoit un partenariat élargi sur les lignes reliant le Canada et la Chine qui stimulera la croissance du trafic entre les deux pays. Sous réserve du dépôt des documents requis par Air Canada et Air China, de l'obtention des approbations des autorités responsables de la concurrence et de la réglementation, outre la finalisation des documents, la coentreprise devrait prendre effet d'ici la fin de 2015. Air Canada et United Airlines ont également la possibilité de créer une coentreprise transfrontalière.

Grâce à sa relation avec Aimia Canada Inc. (anciennement « Aéroplan Canada Inc. » et appelée « Aéroplan » dans la présente notice annuelle), fournisseur de son programme de fidélisation, Air Canada fidélise sa clientèle en offrant aux membres d'Aéroplan^{MD} la possibilité d'amasser des milles Aéroplan^{MD} chaque fois qu'ils voyagent à bord d'Air Canada et des autres compagnies aériennes membres du réseau Star Alliance^{MD}. Aéroplan est aussi le plus grand client d'Air Canada. La relation commerciale avec Aéroplan vise à permettre à Air Canada de tirer une source stable et renouvelable de revenus, qui lui viennent de l'achat, par Aéroplan, de places sur ses vols qu'elle destine aux membres d'Aéroplan^{MD} qui choisissent d'échanger leurs milles Aéroplan^{MD} contre des primes-voyages. En outre, les membres d'Aéroplan^{MD} jouissent également de la possibilité de racheter leurs milles Aéroplan^{MD} en voyageant avec les compagnies aériennes membres du réseau Star Alliance^{MD}. En outre, les membres d'Aéroplan^{MD} qui comptent parmi les grands voyageurs d'Air Canada sont récompensés grâce à Air Canada Altitude^{MC}, programme de fidélisation assorti d'une gamme d'avantages et privilèges de voyage en fonction du statut qu'ils atteignent.

Air Canada tire aussi une part de son chiffre d'affaires de sa division cargo. 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 de services de fret aérien du Canada en fonction de la capacité d'export 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 centrale, d'Amérique du Sud et d'Australie.

STRATÉGIE

Air Canada a pour objectif de prendre un réel essor en tant que compagnie aérienne chef de file, tant en ce qui a trait à l'expérience client et à la mobilisation des effectifs qu'à la création de valeur pour les actionnaires et les autres parties prenantes. Cet objectif sera atteint grâce aux quatre stratégies fondamentales suivantes :

- établir et mettre en œuvre de façon permanente des initiatives de compression des coûts et d'accroissement du chiffre d'affaires;
- stimuler l'expansion internationale et accroître le trafic de correspondance par le truchement des points d'accès internationaux, de façon durable et rentable, et livrer concurrence efficacement sur le marché des voyages d'agrément à destination et au départ du Canada;
- nouer un lien de confiance avec la clientèle en améliorant constamment l'expérience client et en offrant en tout temps un service à la clientèle de qualité supérieure, en focalisant davantage sur les passagers et produits de la cabine de haut rapport et de classe Affaires;
- favoriser l'évolution positive de la culture d'entreprise par le truchement de programmes de mobilisation des effectifs visant à bien définir comment la compagnie aérienne et ses employés peuvent travailler de concert pour fournir la meilleure expérience client et investir dans les outils et la formation nécessaires à la création d'une culture d'entreprise axée sur l'excellence du service à la clientèle.

Les priorités et les principales réalisations de 2014 d'Air Canada sont analysées à la rubrique 4, « Stratégie » du rapport de gestion de 2014 d'Air Canada, intégrée par renvoi à la présente notice annuelle.

ROUTES ET HORAIRES

En 2014, Air Canada, conjointement avec ses transporteurs sous contrat, a assuré en moyenne 1 519 vols réguliers quotidiens sur 186 destinations directes sur les cinq continents, vers 61 villes canadiennes, 50 destinations aux États-Unis et un total de 75 villes d'Europe, du Moyen-Orient, de l'Asie, de l'Australie, des Antilles, du Mexique et de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud. Les vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux correspondaient à environ 67 %, 25 % et 8 %, respectivement, des 1 519 départs quotidiens moyens. En 2014, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont transporté 38,5 millions de passagers payants.

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 international Lester B. Pearson de Toronto (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 clos le 31 décembre 2014, Air Canada et ses transporteurs sous contrat ont effectué en moyenne :

- 332 départs quotidiens à partir de Toronto;
- 144 départs quotidiens à partir de Vancouver;
- 137 départs quotidiens à partir de Montréal;
- 105 départs quotidiens à partir de Calgary.

Services intérieurs

En 2014, 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 61 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 et assurent de nombreux vols entre 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. En 2015, Air Canada compte également procéder au déploiement de vols exploités par Air Canada *rouge* sur certaines destinations intérieures présentant un fort volume de trafic d'agrément.

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 50 villes américaines en 2014. Le réseau d'Air Canada est par ailleurs amplifié au moyen de nombreuses correspondances et de vols avec code partagé offerts en collaboration avec United Airlines, son partenaire Star Alliance^{MD}.

Services internationaux

Air Canada est bien positionnée à titre de compagnie aérienne internationale régulière la plus importante au Canada. En 2014, elle assurait des vols directs réguliers sur 75 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, l'Espagne, la Belgique, le Danemark, la Grèce, le Portugal et la Turquie. En 2015, Air Canada prévoit accroître ses services internationaux vers l'Europe au départ de Toronto et Montréal. L'horaire estival 2015 de la compagnie aérienne comporte le lancement d'une ligne sans escale assurée toute l'année reliant Toronto à Amsterdam, avec jusqu'à deux vols quotidiens. La compagnie aérienne offrira également un service biquotidien au départ de Toronto Pearson et de Montréal à

destination de Paris Charles-de-Gaulle. En outre, Air Canada *rouge* assurera un service bihebdomadaire entre Montréal et Venise. De plus, au départ de Toronto Pearson, le service d'Air Canada *rouge* à destination d'Athènes et de Barcelone passera à cinq vols par semaine, et à quatre vols par semaine à destination de Venise, contre trois actuellement. Air Canada *rouge* augmentera également de sept à onze par semaine ses vols à destination de Dublin, de cinq à six par semaine ses vols à destination de Manchester et de trois à cinq par semaines ses vols à destination de Lisbonne, tous au départ de Toronto Pearson. Au départ de Montréal, le service d'Air Canada *rouge* à destination d'Athènes sera assuré quatre fois par semaine, au lieu de deux, et le service sur Barcelone sera assuré trois fois par semaine, comparativement à deux fois par semaine durant l'été 2014. Dans l'ensemble, la saison estivale durant laquelle seront assurés les services d'Air Canada *rouge* sur Athènes, Barcelone, Lisbonne, Manchester et Nice sera plus longue en 2015 qu'en 2014. En novembre 2015, Air Canada lancera des vols sans escale entre Toronto et Delhi, seule liaison directe entre le Canada et l'Inde, et trois vols hebdomadaires entre Toronto et Dubaï, premier vol sans escale de la compagnie aérienne vers les Émirats arabes unis.

Comme il est décrit à la rubrique « Les activités » de la présente notice annuelle, Air Canada participe, avec United Airlines et Lufthansa, à 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. En 2014, Air Canada a conclu un protocole d'entente avec Air China qui jette les bases d'une coentreprise globale de partages de revenus entre les parties. Sous réserve du dépôt des documents requis par Air Canada et Air China, de l'obtention des approbations des autorités responsables de la concurrence et de la réglementation, outre la finalisation des documents, la coentreprise devrait prendre effet d'ici la fin de 2015. En 2014, Air Canada a également lancé plusieurs lignes aux termes d'une entente de partage de codes avec Air India en vue d'améliorer les liaisons aériennes entre le Canada et l'Inde.

Air Canada offre des services sur le marché Asie-Pacifique en passant par ses plaques tournantes de Vancouver, de Calgary et de Toronto. Air Canada offre des vols sans escale sur le Japon (Vancouver, Calgary et Toronto vers Tokyo-Narita et Toronto vers Tokyo-Haneda), la Chine (Vancouver et Toronto vers Beijing, Shanghai et Hong Kong) et la Corée (Vancouver vers Séoul). La compagnie aérienne assure également des vols quotidiens entre Vancouver et Sydney, en Australie. Air Canada a récemment augmenté le nombre de liaisons desservies par des appareils 787 Dreamliner de Boeing vers l'Asie, au départ de Vancouver, notamment Shanghai, Beijing, Séoul et Tokyo/Narita. En mai 2015, Air Canada *rouge* commencera à assurer des vols entre Vancouver et Osaka-Kansai.

Air Canada offre des vols sans escale à destination de sept villes en Amérique du Sud au départ de sa plaque tournante de Toronto. Air Canada assure des vols quotidiens à longueur d'année à destination de Sao Paulo, cinq vols hebdomadaires à destination de Buenos Aires, via Santiago, et jusqu'à cinq vols hebdomadaires à destination de Bogota. Air Canada a également annoncé récemment que son service au départ de Toronto à destination de Lima assuré trois fois par semaine sera transféré sur Air Canada *rouge* en mai 2015. En 2014, Air Canada a également ouvert une ligne entre Toronto et Rio de Janeiro, confortant ainsi sa position de seule compagnie aérienne assurant des vols sans escale entre le Canada et l'Amérique du Sud. Air Canada et Air Canada *rouge* assurent également des vols entre Toronto et Panama City, faisant d'elle le seul transporteur réseau canadien à assurer des vols entre le Canada et le Panama, et sur San José et Liberia, au Costa Rica.

Air Canada assure des vols vers 10 destinations au Mexique et en Amérique centrale et vers 30 destinations dans les Antilles.

GROUPE VOYAGE D'AGRÈMENT D'AIR CANADA

Comme il est décrit à la rubrique « Les activités » de la présente notice annuelle, le Groupe voyage d'agrément d'Air Canada a été créé en 2012 en vue d'accroître la capacité de production de revenus de la compagnie aérienne et de renforcer sa position concurrentielle. Le Groupe voyage d'agrément est l'aboutissement d'une stratégie coordonnée visant à tirer parti des forces d'Air Canada, d'Air Canada *rouge* et de Vacances Air Canada.

Vacances Air Canada

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

Air Canada rouge

L'expansion stratégique en cours d'Air Canada *rouge*, en parallèle avec l'expansion du parc aérien d'Air Canada, est un vecteur clé de la stratégie de la compagnie aérienne en vue d'obtenir une croissance aussi durable que rentable. La structure de coûts moindre et plus compétitive d'Air Canada *rouge* a rehaussé efficacement les marges sur les lignes d'agrément que desservait auparavant Air Canada et fournit de nouvelles possibilités de croissance rentable sur les marchés des voyages d'agrément internationaux. Depuis le vol inaugural d'Air Canada *rouge* en juillet 2013, ses appareils ont été affectés à un nombre croissant de destinations des Antilles, ainsi qu'à des destinations d'agrément choisies aux États-Unis, outre les marchés des voyages d'agrément internationaux caractérisés par une demande qui dépend fortement du prix et qui réagissent bien à une capacité sans escale assortie de tarifs moindres. En 2015, Air Canada compte également procéder au déploiement d'Air Canada *rouge* sur certains marchés intérieurs présentant un fort volume de trafic d'agrément. Air Canada *rouge* estime que son aptitude à tirer parti des forces d'Air Canada, notamment son réseau étendu d'options de correspondance rehaussées, son expertise opérationnelle et son programme à l'intention des grands voyageurs, constitue un avantage concurrentiel qui se traduit par une expérience client améliorée par rapport à la concurrence sur les marchés des voyages d'agrément.

L'exploitation d'Air Canada *rouge* est axée sur le principe du maintien d'une structure de coûts à long terme analogue à celle de ses concurrents sur le marché des voyages d'agrément. Air Canada a réussi à comprimer ses CESMO sur les lignes d'agrément grâce à la densité de sièges accrue, aux taux de rémunération réduits, aux règles de travail plus efficaces, outre la diminution des coûts indirects. Air Canada *rouge* a démarré ses activités en 2013 avec quatre appareils. À la fin de 2014, son parc aérien se composait de 28 appareils (20 appareils A319 d'Airbus et huit appareils 767 de Boeing). Six appareils 767-300 de Boeing (dont quatre seront transférés du parc aérien principal et deux seront loués à des tiers) et deux appareils A321 d'Airbus (qui seront loués à des tiers) seront ajoutés au parc aérien d'Air Canada *rouge* en 2015, qui devrait atteindre 36 appareils d'ici la fin 2015. Air Canada demeure à l'affût d'occasions d'agrandir le parc d'Air Canada *rouge* en vue d'accroître encore plus les marges.

La convention collective conclue en 2014 avec l'Association des pilotes d'Air Canada (l'« APAC »), syndicat représentant les pilotes d'Air Canada, vient faciliter encore davantage l'évolution d'Air Canada *rouge* du fait de la souplesse accrue au chapitre du parc aérien et de l'assouplissement de certaines modalités. Si le maximum d'appareils qu'Air Canada *rouge* peut exploiter demeure 50, son parc aérien peut désormais comprendre 25 gros-porteurs (plutôt que 20 auparavant) et 25 moyens-porteurs d'Airbus (plutôt que 30 auparavant).

TRANSPORTEURS SOUS CONTRAT

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

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. Jazz procure également un précieux trafic d'apport au réseau principal d'Air Canada et à celui d'Air Canada *rouge*. Au 31 décembre 2014, Jazz exploitait pour Air Canada un service régulier de transport de passagers qui prévoit environ 705 départs par jour à destination de 55 villes au Canada et de 18 villes aux États-Unis. Environ 37 % des vols de Jazz sont reliés au réseau principal d'Air Canada. En 2014, Jazz a contribué environ 19 % de la capacité SMO intérieure consolidée d'Air Canada et environ 11 % de la capacité SMO transfrontalière consolidée d'Air Canada.

En janvier 2015, Air Canada a conclu un contrat d'achat de capacité modifié avec Jazz, dont voici les points saillants :

- prolongation de cinq ans de l'entente, jusqu'au 31 décembre 2025;
- établissement d'une clause de mobilité des pilotes permettant aux pilotes de Jazz de poser leur candidature afin de combler des postes vacants à Air Canada;
- simplification et modernisation du parc aérien de Jazz qui permettront d'améliorer le service et d'accroître l'efficacité grâce à l'ajout de 23 appareils Dash 8-Q400 de Bombardier;

- réduction des charges d'Air Canada du fait d'une exploitation plus économique du parc aérien, d'une plus grande souplesse du réseau et des compressions des charges d'exploitation et des coûts de la main-d'œuvre;
- modification de la structure de rémunération aux termes du CAC de Jazz, qui n'est plus basée désormais sur le prix coûtant majoré, mais sur un barème fixe, plus conforme à l'usage dans l'industrie. Cette modification de la structure de rémunération élimine les coûts sans valeur ajoutée et la nécessité de l'étude d'étalonnage de 2015 imposés par l'ancien contrat. La nouvelle structure est conforme aux objectifs de compression de coûts d'Air Canada et est conçue pour améliorer la position concurrentielle d'Air Canada dans les marchés régionaux.

Sky Regional exploite 15 vols allers-retours quotidiens entre le centre-ville de Toronto et l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (l'« aéroport Trudeau de Montréal ») pour Air Canada aux termes d'un contrat d'achat de capacité. En 2013, Air Canada a transféré les 15 appareils Embraer 175 de son parc aérien principal à Sky Regional, qui en assurera l'exploitation pour le compte d'Air Canada aux termes d'un contrat d'achat de capacité. Ces appareils sont surtout exploités sur des lignes régionales à courte distance au départ de Toronto et de Montréal vers des destinations du nord-est des États-Unis.

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

STAR ALLIANCE^{MD}

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

Depuis sa création en 1997, le réseau Star Alliance^{MD} s'est étendu et comprend les 27 compagnies aériennes suivantes : Adria Airways, Aegean Airlines, Air Canada, Air China, Air India, Air New Zealand, ANA, Asiana Airlines, Austrian, Avianca, Brussels Airlines, Copa Airlines, Croatia Airlines, EGYPTAIR, Ethiopian Airlines, EVA Air, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Shenzhen Airlines, Singapore Airlines, South African Airways, SWISS, TAP Portugal, THAI, Turkish Airlines et United Airlines.

Grâce 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 1 321 destinations dans 193 pays. Elle bénéficie d'un accès réciproque aux programmes de fidélisation des voyageurs et aux salons aéroportuaires. Le réseau Star Alliance^{MD} est une alliance qui réunit des réseaux aériens, 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, Copa Airlines, Croatia Airlines, EVA Air, Shenzhen Airlines et THAI.

SERVICES DE FRET

Air Canada Cargo offre des services de fret directs sur plus de 150 destinations canadiennes, transfrontalières et internationales et dispose des représentants commerciaux dans plus de 50 pays. Avec des plaques tournantes à Montréal, Toronto, Vancouver, Londres et Francfort, Air Canada Cargo étend son réseau au moyen d'ententes avec d'autres transporteurs aériens mondiaux et grâce à des services de transport terrestre par camion offerts dans certains marchés, desservant ainsi plus de 300 destinations au total.

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

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

En 2014, Air Canada Cargo s'est mérité plusieurs prix, notamment les prix *Outstanding Community Contribution* et *Excellence in Innovation Award* de l'Association des transitaires internationaux canadiens. Elle a également reçu le *Goldaward* dans le cadre des *Air Excellence Awards* au *World Cargo Symposium* de 2014 de l'IATA (catégorie des 299 999 tonnes et moins).

OBJECTIFS D'AIR CANADA EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

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

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

- 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;
- assurer une utilisation efficace des ressources, minimiser la production de déchets et gérer efficacement l'élimination des déchets;
- minimiser le bruit résultant de l'utilisation des aéronefs;
- réagir efficacement aux déversements accidentels de substances dangereuses et éliminer le risque d'incidents futurs;
- promouvoir des politiques et pratiques saines de gestion de l'environnement à tous les échelons de la Société.

Air Canada publie le chiffre de ses émissions de GES et ses résultats relatifs au changement climatique chaque année, dans son rapport sur le développement durable. Air Canada surveille également les émissions de dioxyde de carbone de ses vols à destination et en provenance de l'Union européenne selon les règles du système d'échange de quotas d'émission (le « SCEQE »), notamment en ce qui concerne Air Canada *rouge*. Voir la rubrique « Réglementation » de la présente notice annuelle pour de plus amples renseignements.

APERÇU FINANCIER

Au cours des dernières années, Air Canada a pris des mesures concrètes en vue de mettre en œuvre sa stratégie de création de valeur et de rentabilité durables. Cette stratégie s'est déclinée en quatre grands volets, décrits à la rubrique 4, « Stratégie » du rapport de gestion de 2014 d'Air Canada, intégrée par renvoi à la présente notice annuelle.

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

Le tableau ci-après présente certains résultats financiers d'Air Canada pour les exercices clos les 31 décembre 2014, 2013 et 2012.

(en millions de dollars canadiens)	Exercice clos le 31 décembre 2014	Exercice clos le 31 décembre 2013	Exercice clos le 31 décembre 2012
Produits passages	11 804 \$	11 021 \$	10 737 \$
Produits fret	502	474	488
Autres produits ⁽¹⁾	966	887	889
Total des produits d'exploitation	13 272	12 382	12 114
Total des charges opérationnelles⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾	12 457	11 763	11 672
Résultat opérationnel	815	619	442
Charges non opérationnelles ⁽⁵⁾⁽⁶⁾	(710)	(617)	(522)
Bénéfice (perte) avant impôts sur le résultat	105	2	(80)
Impôts sur le résultat	-	8	(1)
Bénéfice net (perte nette) tiré des activités poursuivies	105	10	(81)
Perte nette découlant des activités abandonnées – Aveos	-	-	(55)
Bénéfice net (perte nette)	105 \$	10 \$	(136) \$

(1) Les autres produits comprennent principalement 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, ainsi que les produits tirés de la location ou de la sous-location d'appareils à des tiers.

(2) En 2013, Air Canada a inscrit une diminution des charges opérationnelles de 82 millions de dollars au titre des modifications apportées aux régimes de retraite à prestations définies. En 2012, Air Canada a inscrit une diminution des charges opérationnelles de 127 millions de dollars au titre des clauses de la convention collective conclue avec l'APAC relativement à l'âge du départ à la retraite.

(3) En 2014, Air Canada a comptabilisé une charge ponctuelle au titre des paiements totalisant 30 millions de dollars versés aux membres de l'APAC conformément à la convention collective conclue en octobre 2014 ainsi que des ajustements favorables de 41 millions de dollars visant la charge d'impôt.

(4) En 2013, Air Canada a comptabilisé des pertes de valeur totalisant 30 millions de dollars.

(5) En 2013, Air Canada a également inscrit une charge d'intérêts de 95 millions de dollars relativement au rachat de ses billets garantis prioritaires devant échoir en 2015 et en 2016.

(6) En 2012, Air Canada a comptabilisé une perte de 65 millions de dollars sur participation dans la société de portefeuille entité mère d'Aveos. En outre, Air Canada a comptabilisé un passif de 55 millions de dollars, imputé aux activités abandonnées, relativement à l'engagement d'Air Canada découlant d'un programme d'indemnisation de départ.

Le tableau ci-après présente la proportion des produits passages tirés des services intérieurs, transfrontaliers et internationaux d'Air Canada pour les exercices clos les 31 décembre 2014, 2013 et 2012.

(en pourcentage)	Exercice clos le 31 décembre 2014	Exercice clos le 31 décembre 2013	Exercice clos le 31 décembre 2012
Intérieur	37	38	39
Transfrontalier	20	20	20
International	43	42	41
Total	100 %	100 %	100 %

Les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 et le rapport de gestion de 2014 d'Air Canada, que l'on peut consulter sur les sites Web d'Air Canada (aircanada.com) ou de SEDAR (www.sedar.com), contiennent de plus amples renseignements sur les résultats financiers d'Air Canada pour 2014.

OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES

Le 25 mars 2015, Air Canada a réalisé un placement privé de trois tranches de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel d'un montant total de 1,03 milliard de dollars américains afin de financer et de refinancer l'acquisition de neuf appareils 787 de Boeing (un appareil 787-8 a été livré le 30 janvier 2015 et les huit appareils 787-9 de Boeing devraient être livrés entre juillet 2015 et mars 2016). Les certificats de fiducie sont assortis d'un taux d'intérêt moyen pondéré d'environ 3,81 % par année.

En février 2015, Air Canada a obtenu un financement de 118 millions de dollars à l'occasion de la livraison d'un appareil 787 de Boeing. Le financement repose sur une garantie d'emprunt fournie par l'Export-Import Bank of the United States (« EXIM »).

Air Canada a effectué les opérations de financement suivantes de 2012 à 2014 :

- En 2014, Air Canada a obtenu des financements de 277 millions de dollars américains et de 312 millions de dollars américains à l'occasion de la livraison de six appareils 787 de Boeing. Le financement repose sur une garantie d'emprunt fournie par l'EXIM.
- En 2014, la nouvelle facilité de crédit (décrite plus amplement ci-après) conclue en 2013 a été portée de 100 millions de dollars américains à 210 millions de dollars américains. Au 31 décembre 2014, Air Canada n'avait prélevé aucune somme sur cette facilité.
- En 2014, Air Canada a réalisé un placement privé de billets non garantis de premier rang à 7,75 % échéant en 2021 d'un capital de 400 millions de dollars américains (les « billets »). Air Canada a tiré un produit net d'environ 432 millions de dollars de la vente des billets. Les billets ont été vendus à leur valeur nominale et rapportent des intérêts semestriels. Les billets sont des obligations non garanties de premier rang d'Air Canada et sont cautionnés, sur une base non garantie de premier rang, par une filiale d'Air Canada.
- En 2013, dans le cadre du financement de cinq nouveaux appareils 777-300ER de Boeing, Air Canada a procédé à la clôture du placement privé de trois tranches de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel d'une valeur nominale globale de 715 millions de dollars américains. Quatre de ces cinq appareils ont été livrés en 2013, et le dernier appareil a été livré en février 2014. Les certificats de fiducie bonifiés sont assortis d'un taux d'intérêt annuel moyen pondéré d'environ 4,7 %.
- En 2013, Air Canada a réalisé des placements privés de billets garantis de premier rang composés : (i) de billets garantis prioritaires de premier rang à 6,750 % d'un capital de 400 millions de dollars américains, échéant en 2019, et de billets garantis prioritaires de premier rang à 7,625 % d'un capital de 300 millions de dollars, échéant en 2019 (les « nouveaux billets prioritaires de premier rang »); (ii) de billets garantis prioritaires de deuxième rang à 8,750 % d'un capital de 300 millions de dollars échéant en 2020 (les « nouveaux billets prioritaires de deuxième rang », désignés, collectivement avec les nouveaux billets prioritaires de premier rang, les « nouveaux billets prioritaires »). Simultanément au placement des nouveaux billets de premier rang, Air Canada a également conclu sa nouvelle facilité de crédit garantie prioritaire (de premier rang) d'un capital de 400 millions de dollars américains, composée d'un prêt à terme de 300 millions de dollars américains échéant en 2019 et d'une facilité de crédit renouvelable de 100 millions de dollars américains (collectivement, la « nouvelle facilité de crédit »). Les nouvelles ententes de financement sont assorties d'un taux d'intérêt annuel moyen pondéré d'environ 7 %. Air Canada a tiré un produit net total d'environ 1 300 millions de dollars de la vente de nouveaux billets prioritaires et d'un prêt à terme consenti en vertu de la nouvelle facilité de crédit (dans chaque cas, déduction faite des commissions et frais d'opération applicables). Air Canada a affecté une partie de ce produit net et de cet emprunt au rachat de tous les billets garantis prioritaires à 9,250 % échéant en 2015, de tous les billets garantis prioritaires à 10,125 % échéant en 2015 et de tous les billets prioritaires de deuxième rang à 12,000 % échéant en 2016 d'Air Canada en cours (collectivement, les « billets existants ») qui avaient valablement été déposés à la date limite de dépôt anticipé (le 18 septembre 2013) dans le cadre des offres publiques de rachat au comptant lancées par la Société, le 5 septembre 2013. En octobre 2013, Air Canada a affecté une partie du reliquat du produit net et de l'emprunt au rachat des billets existants restants, d'un montant de 70 millions de dollars, qui n'avaient pas été déposés avant la date limite de dépôt anticipé.

- Les nouveaux billets prioritaires et les obligations d’Air Canada découlant de la nouvelle facilité de crédit sont des obligations garanties de premier rang d’Air Canada, garanties en priorité par une ou plusieurs de ses filiales et assorties d’une sûreté (de premier rang dans le cas des nouveaux billets prioritaires de premier rang et des obligations d’Air Canada aux termes de la nouvelle facilité de crédit, et de deuxième rang dans le cas des nouveaux billets prioritaires de deuxième rang), sous réserve de certains privilèges et exclusions autorisés, sur certains comptes clients, certains intérêts dans des biens immeubles, certains moteurs de rechange, l’équipement de services au sol, certains baux relatifs aux créneaux d’aéroports et aux portes d’embarquement et certaines lignes transpacifiques, conjointement avec les baux relatifs aux créneaux d’aéroports et aux portes d’embarquement utilisés pour ces lignes transpacifiques.

NOTATION

Les notes visent à fournir aux investisseurs un avis indépendant sur la qualité du crédit. Toutefois, ces notes ne constituent pas une recommandation d’acheter, de vendre ou de conserver des titres et les agences de notation peuvent les réviser ou les retirer à tout moment. Chaque note doit être évaluée indépendamment des autres notes. Des paiements habituels ont été versés aux agences de notation pour la prestation de services de notation à l’égard de la Société ainsi que des nouveaux billets de premier rang et des certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel.

Les agences de notation suivantes ont attribué une note au crédit d’Air Canada et à ses nouveaux billets de premier rang :

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

Notes de Moody’s

Le 17 septembre 2014, Moody’s a relevé les notes suivantes d’Air Canada :

- les notes de crédit du groupe de sociétés et les notes de probabilité de défaut d’Air Canada sont passées de B3 à B2 (15^e rang sur 21);
- les notes des billets prioritaires de premier rang sont passées de B1 à Ba3 (13^e rang sur 21) et les notes des billets prioritaires de deuxième rang sont passées de Caa1 à B3 (16^e rang sur 21);
- les notes des billets non garantis de premier rang sont passées de Caa2 à Caa1 (17^e rang sur 21);
- les notes de catégorie spéculative d’Air Canada de SGL-2 ont été confirmées (2^e rang sur 4). Selon Moody’s, la note SGL-2 indique que l’émetteur possède une bonne liquidité et qu’il respectera probablement ses obligations au cours des 12 prochains mois;
- les notes des certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégories A, B et C, série 2013-1, ont été rehaussées d’un échelon et sont passées à Baa1 (8^e rang sur 21), Ba2 (12^e rang sur 21), B1 (14^e rang sur 21), respectivement;
- les perspectives pour Air Canada et ses certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel sont passées de positives à stables.

Notes de Standard & Poor’s

Le 2 février 2015, Standard & Poor’s a relevé les notes suivantes d’Air Canada :

- la note d’entreprise d’Air Canada est passée de B à B+ (14^e rang sur 22), avec perspective stable;

- la note des billets prioritaires de premier rang est passée de BB- à BB (12^e rang sur 22) et celle des billets prioritaires de deuxième rang est passée de B- à BB (12^e rang sur 22);
 - la note de recouvrement de « 1 » attribuée aux billets prioritaires de premier rang et la note de recouvrement de « 1 » (auparavant « 5 ») attribuée aux billets prioritaires de deuxième rang indiquent une possibilité de recouvrement très élevée (de 90 % à 100 %) en cas de défaut;
- la note attribuée aux billets non garantis de premier rang est passée de B- à B (15^e rang sur 22);
 - la note de recouvrement de « 5 » (aucun changement) attribuée aux billets prioritaires de premier rang indique une faible possibilité de recouvrement (de 10 % à 30 %) en cas de défaut;
- le 25 mars 2015, Air Canada a réalisé un autre placement de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel (Air Canada 2015-1). La note des certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégories A, série 2015-1 d'Air Canada était de A (6^e rang sur 22), celle des certificats de catégorie B de BBB (9^e rang sur 22) et celle des certificats de catégorie C de BB- (13^e rang sur 22);
- la note de A (6^e rang sur 22) attribuée aux certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégorie A, série 2013-1, a été confirmée et les notes des certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2013-1, de catégories B et C ont été haussées d'un rang et sont passées respectivement de BB+ à BBB- (10^e rang sur 22) et de B+ à BB- (13^e rang sur 22).

Notes de Fitch

Le 23 février 2015, Fitch a relevé les notes suivantes d'Air Canada :

- la note de défaut émetteur à long terme d'Air Canada (IDR) est passée de B à B+ (14^e rang sur 21), tendance stable;
- les notes des billets prioritaires de premier rang et des billets prioritaires de deuxième rang ont respectivement été portées à BB+ (11^e rang sur 21) et à RR1 (1^{er} rang sur 6), ce qui indique un taux de recouvrement estimé entre 91 % et 100 %;
 - la note des billets prioritaires de deuxième rang est passée de BB/RR1 à BB+/RR1;
- la note des billets non garantis de premier rang est passée de B-/RR5 à B (15^e rang sur 21)/RR5;
 - la note de recouvrement « RR5 » (5^e rang sur 6) attribuée aux billets non garantis de premier rang indique un taux de recouvrement estimé entre 11 % et 30 %;
- le 25 mars 2015, Air Canada a réalisé un autre placement de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel (Air Canada 2015-1). La note des certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel de catégories A, série 2015-1 d'Air Canada était de A (6^e rang sur 21), celle des certificats de catégorie B de BBB- (10^e rang sur 21) et celle des certificats de catégorie C de BB (12^e rang sur 21);
- notes des certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel, série 2013-1 :
 - catégorie A : note de A (6^e rang sur 21) confirmée;
 - catégorie B : portée de BB+ à BBB- (10^e rang sur 21) et catégorie C portée de BB- à BB (12^e rang sur 21).

Notes de DBRS

Le 11 novembre 2014, DBRS a confirmé la note de solvabilité d'entreprise de B (15^e rang sur 26) attribuée à Air Canada, assortie d'une tendance positive au lieu de stable.

ENTENTES À L'ÉGARD DES RÉGIMES DE RETRAITE

Air Canada propose à ses salariés plusieurs régimes de retraite, notamment des régimes de retraite à prestations définies, des régimes de retraite à cotisations définies, ainsi que des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et des régimes complémentaires de retraite. Au 1^{er} janvier 2014, l'excédent de solvabilité de tous les régimes de retraite agréés au Canada s'établissait à 89 millions de dollars. Les prochaines évaluations obligatoires en date du 1^{er} janvier 2015 seront effectuées au cours du premier semestre de 2015. Toutefois, comme il est expliqué à la rubrique 9.7, « Obligations de capitalisation des régimes de retraite », du rapport de gestion de 2014 d'Air Canada, intégrée par renvoi à la présente notice annuelle, elles n'auront aucun effet sur les obligations de capitalisation des régimes de retraite au titre des coûts des services passés de 2015, à moins qu'Air Canada décide de ne pas se prévaloir du *Règlement sur la capitalisation des régimes de pension d'Air Canada (2014)* (le « règlement de 2014 ») (décrit ci-après) et de capitaliser plutôt ses régimes de retraite agréés canadiens conformément aux règles de capitalisation normales. Compte tenu des estimations préliminaires, notamment les hypothèses actuarielles, en date du 1^{er} janvier 2015, il était prévu que, pris collectivement, les régimes de retraite agréés canadiens devraient afficher un excédent de solvabilité de 780 millions de dollars.

En décembre 2013, le gouvernement du Canada a officiellement approuvé le règlement de 2014, pris en application de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*, portant sur les cotisations spéciales devant être versées pour amortir le déficit des régimes à prestations définies d'Air Canada pour la période comprise entre 2014 et 2020 inclusivement, qui expire le 31 décembre 2020. Aux termes du règlement de 2014, Air Canada doit verser au moins 150 millions de dollars annuellement, pour atteindre une moyenne de 200 millions de dollars par année, jusqu'à concurrence d'au moins 1 400 millions de dollars sur sept ans pour combler le déficit de solvabilité, et ce, en plus de ses cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice.

Air Canada est autorisée à ne pas se prévaloir du règlement de 2014 et de verser, pour tous ses régimes de retraite, des cotisations au titre de services passés déterminées conformément aux règles de capitalisation normales.

Air Canada envisagerait de ne pas se prévaloir du règlement de 2014 si les cotisations annuelles au titre du déficit de solvabilité selon les règles de capitalisation normales, établies en fonction des niveaux de déficit triennaux, sont inférieures à 200 millions de dollars et s'il semble raisonnablement certain que la stratégie d'atténuation du risque de la compagnie aérienne au titre de ses régimes de retraite rende peu probable un important déficit à l'avenir. Au 31 décembre 2014, une tranche approximative de 72,5 % des passifs au titre des régimes de retraite était assortie de produits de placement à revenu fixe afin d'atténuer une tranche significative du risque de taux d'intérêt (taux d'actualisation).

Si Air Canada décide de ne pas se prévaloir du règlement de 2014, d'après les règles de capitalisation normales et sous réserve de la finalisation de l'estimation préliminaire de l'excédent de solvabilité des régimes de retraite, qui se chiffre à 780 millions de dollars au 1^{er} janvier 2015, les cotisations d'Air Canada au titre de services passés aux régimes de retraite canadiens s'établiraient à environ 90 millions de dollars en 2015.

Pour de plus amples renseignements sur les ententes relatives aux régimes de retraite d'Air Canada, voir les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 et la rubrique 9.7, « Obligations de capitalisation de régime de retraite » du rapport de gestion de 2014 d'Air Canada intégrée par renvoi à la notice annuelle.

ÉCART DE CHANGE

Les résultats financiers d'Air Canada sont présentés en dollars canadiens, alors qu'une grande partie de ses charges, dettes et engagements d'immobilisations sont libellés en monnaies étrangères, principalement en dollars américains. Le risque de change est le risque de l'effet des variations des cours des monnaies étrangères sur le résultat d'exploitation et les flux de trésorerie. En matière de gestion du risque de change, l'objectif d'Air Canada est de réduire le risque de flux de trésorerie lié aux flux de trésorerie libellés en devises. Pour obtenir de plus amples renseignements, voir les états financiers

consolidés d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 et la rubrique 12, « Instruments financiers et gestion du risque » du rapport de gestion de 2014 d'Air Canada.

KÉROSÈNE

Le kérosène constitue une dépense importante dans le secteur aéronautique et la plus importante dépense d'Air Canada, représentant environ 30 % du total des charges d'exploitation d'Air Canada en 2014. De plus amples renseignements figurent dans les états financiers consolidés d'Air Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 et à la rubrique 12, « Instruments financiers et gestion du risque » du rapport de gestion de 2014 d'Air Canada, intégrée par renvoi à la notice annuelle.

PARC AÉRIEN

Une description du parc aérien d'Air Canada au 31 décembre 2014 et des plans le concernant figure à la rubrique 8, « Parc aérien » du rapport de gestion de 2014 d'Air Canada, intégrée par renvoi à la notice annuelle.

MAIN-D'ŒUVRE ET ENTENTES AVEC LES SYNDICATS

Le tableau suivant donne la répartition de l'effectif moyen d'Air Canada exprimé en employés équivalent temps plein (« ETP »), pour les exercices 2014 et 2013, et indique les syndicats qui les représentent.

Groupe d'employés	Syndicat ⁽¹⁾	2014	2013
Direction et soutien administratif	s.o. ⁽²⁾	3 726	3 617
Pilotes	APAC	2 791	2 802
Agents de bord	SCFP	6 326	6 186
Agents-Ventes, service clientèle et régulation des vols	UNIFOR/FIT/CALDA	3 604	3 521
Services techniques, aire de trafic et fret	AIMTA	7 388	7 497
Employés syndiqués du Royaume-Uni	UNITE	305	575
Autres employés syndiqués	Divers	286	297
Total		24 426	24 495

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

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

La plupart des employés d'Air Canada sont syndiqués et les conventions collectives avec certains syndicats devront bientôt faire l'objet de renouvellements et de négociations. En 2011, des projets de convention collective avec UNIFOR (auparavant les TCA), syndicat représentant les employés des services à la clientèle dans les aéroports et les centres d'appel, ainsi que le SCFP, syndicat représentant les agents de bord, ont été conclus et, respectivement, ratifiés ou réglés définitivement par voie d'arbitrage. La convention collective avec UNIFOR a pris fin le 28 février 2015. Air Canada et UNIFOR ont entamé des négociations en vue de renouveler la convention collective, dont les conditions demeureront en vigueur jusqu'à une grève ou un lock-out légal ou jusqu'à la signature d'une nouvelle convention collective. La convention collective avec le SCFP prend fin le 31 mars 2015, et Air Canada et le SCFP n'ont pas encore entamé les négociations en vue de la renouveler. Au premier trimestre de 2012, Air Canada a conclu des conventions collectives avec UNIFOR, à l'égard des préposés à l'affectation des équipages de bord et des préposés aux opérations aériennes, et avec la CALDA, à l'égard des agents de régulation des vols. En juin 2012 a été rendue publique la décision de l'arbitre à l'issue du processus d'arbitrage de l'offre finale visant l'AIMTA prévu par le gouvernement fédéral en vertu de la *Loi sur la protection des services aériens*. Le choix de l'arbitre a conduit à la conclusion d'une nouvelle convention collective entre Air Canada et l'AIMTA. L'entente de

cinq ans est en vigueur jusqu'au 31 mars 2016. Au cours du quatrième trimestre de 2014, Air Canada a conclu une nouvelle convention collective avec l'APAC, assortie d'une durée de 10 ans et assujettie à certaines clauses de réouverture et mesures de référence jusqu'à son expiration, le 29 septembre 2024. Au premier trimestre de 2015, Air Canada a conclu un projet d'entente avec IBT, le syndicat qui représente certains employés américains, qui est en cours de ratification.

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 2014 :

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	180 000	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
Brampton (Ontario) - Centre d'exploitation de système	Centre d'exploitation de système	74 000	Propriétaire des installations et du terrain
Vancouver – Centre des activités techniques	Bureaux, hangars, ateliers et simulateurs	1 087 985	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Vancouver – Hangar sud	Bureaux, hangars, ateliers, magasins	131 626	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Aéroport international de Calgary	Hangar, commissariat, équipement d'assistance en escale et entrepôt	267 891	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Winnipeg – Immeuble d'Air Canada	Bureaux et centre informatique	394 650	Propriétaire du terrain et des installations
Centre de maintenance de l'aéroport de Winnipeg	Bureaux, hangars de maintenance d'appareil et ateliers	278 891	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué

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

MARQUES DE COMMERCE

Air Canada estime que 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 Express^{MD}, Air Canada Jetz^{MD}, Air Canada Jazz^{MD}, Jazz^{MD}, Air Canada Vacations^{MD}, Vacances Air Canada^{MD}, Executive First^{MD}, Executive Class^{MD}, AC Priority^{MC}, AC Air Freight^{MD}, Rapidair^{MD}, Maple Leaf^{MC}, Feuille d'Érable^{MC}, Maple Leaf Lounge^{MC}, Air Canada Elite^{MD}, Air Canada Super Elite^{MD}, Air Canada rouge^{MD}, Altitude^{MD}, Altitude Prestige^{MC}, Altitude Elite^{MD}, Altitude Super Elite^{MD} et d'autres dessins-marques comme la cocarde d'Air Canada. Air Canada a accordé à Aimia Canada Inc. (auparavant Aéroplan Canada Inc.) 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 au nom d'Air Canada. 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 affaire 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.

RÉGLEMENTATION

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

Services intérieurs

À la suite d'une annonce faite le 16 décembre 2011 par le gouvernement du Canada, indiquant que l'Office des transports du Canada allait prendre un règlement obligeant les transporteurs aériens à inclure tous les frais, taxes et suppléments dans les prix qu'ils annoncent, en application de l'article 86.1 de la *Loi sur les transports au Canada* (la « LTC »), le règlement, publié le 2 janvier 2013, est en vigueur.

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 offre des services à code partagé via le Canada et les États-Unis en collaboration avec certains membres du réseau Star Alliance^{MD}, et les codes de certains de ces membres figurent sur certains

vols transfrontaliers exploités par d'autres compagnies aériennes pour le compte d'Air Canada sous la bannière « Air Canada Express ».

L'accord Ciel ouvert intervenu entre le Canada et les États-Unis, qui est entré en vigueur en 2007, libéralise de façon plus poussée les services de transport aérien. L'accord Ciel ouvert permet également aux transporteurs aériens des deux pays (i) de prendre des passagers et du fret dans le territoire de l'autre pays et de les transporter vers un pays tiers dans le cadre d'un service en provenance ou à destination de leur propre territoire; (ii) d'exploiter des services tout-cargo autonomes entre le territoire de l'autre pays et des pays tiers; (iii) une plus grande souplesse dans la fixation des prix pour des services entre l'autre pays et un pays tiers. 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, même si le processus de ratification est toujours en cours, il est possible de se prévaloir provisoirement de ces droits et d'autres droits prévus dans le nouvel accord de transport aérien.

Services d'affrètement

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

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

Règles relatives à la propriété étrangère

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 »). Elle 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 toujours autant des émissions de dioxyde de carbone (parfois appelé « gaz à effet de serre ») 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, comme les systèmes d'échange d'émissions, conçus pour réduire les émissions totales de dioxyde de carbone produites par toutes les industries visées grâce à l'attribution de quotas d'émission à ces industries. Les exploitants individuels dans ces industries se voient en général attribuer gratuitement un certain nombre de quotas d'émission et peuvent en acheter d'autres aux entreprises à qui des quotas ont été consentis. Dans certaines circonstances, ils peuvent aussi acheter ou vendre des quotas à des exploitants dans d'autres industries et obtenir des crédits d'émission en investissant dans des projets certifiés de réduction du dioxyde de carbone ou en prenant certaines mesures anticipées pour réduire leur empreinte carbonique.

L'Union européenne a adopté un cadre législatif portant sur un système communautaire d'échange de quotas d'émissions (« SCEQE »), visant notamment les émissions de carbone issues de l'aviation à compter de janvier 2012, qui s'applique entre autres aux vols reliant le Canada et les pays de l'Union européenne. En raison d'une opposition à l'échelle internationale, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont annoncé qu'ils dispenseraient tous les vols reliant l'Europe aux pays tiers de l'application du SCEQE jusqu'en 2016 inclusivement, en attendant la mise en place, d'ici 2020, de mesures fondées sur le marché sous l'égide de l'OACI, mesures qui devraient réduire les émissions de gaz à effet de serre. S'il est rétabli, le SCEQE entraînera une augmentation des coûts en raison de l'achat de droits d'émissions. L'incidence financière nette dépendra en partie de la possibilité de recouvrer ces coûts, notamment sous la forme de hausses des tarifs passages et fret. La direction ne peut prédire l'issue du SCEQE ou de l'initiative de l'OACI en ce qui concerne la mise en œuvre de mesures fondées sur le marché ni l'effet que ces mesures pourraient avoir sur les activités, le résultat d'exploitation et la situation financière d'Air Canada.

Au Canada, le gouvernement du Canada 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. Depuis, un certain nombre de règlements ont été élaborés secteur par secteur à l'appui de cette loi, et une cible nationale a été fixée en conformité avec celle des États-Unis. En date des présentes, il n'existe aucune cible particulière concernant les émissions des aéronefs.

En 2012, le gouvernement du Canada et l'industrie aéronautique canadienne ont convenu du Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation. Il s'agit d'un plan d'action volontaire qui fixe l'objectif ambitieux d'améliorer l'efficacité énergétique au taux annuel moyen d'au moins 2 % jusqu'en 2020 par rapport au niveau de base de 2005 (le « plan d'action volontaire »). Les trois mesures clés en vue d'atteindre cet objectif sont le renouvellement et la modernisation de la flotte, la plus grande efficacité des opérations aériennes et l'amélioration des capacités de la gestion du trafic aérien. Le plan d'action volontaire vise également l'objectif ambitieux d'atteindre la croissance neutre en carbone à partir de 2020 et la réduction des émissions absolues de GES d'ici 2050. L'industrie canadienne présente chaque année au gouvernement du Canada un rapport sur les progrès accomplis. En 2015, le Plan d'action du Canada sera revu afin d'établir s'il doit être ajusté.

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 : (i) améliorer l'efficacité énergétique moyenne de 1,5 % par année de 2009 à 2020; (ii) en arriver à une croissance neutre en carbone à compter de 2020; (iii) réduire les émissions de dioxyde de carbone de 50 % d'ici 2050 par rapport à 2005. Entre 2009 et 2014, Air Canada (y compris Air Canada rouge) a amélioré son efficacité énergétique de 8,68 %.

Loi sur les langues officielles

En vertu de la LPPCAC, 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). Cette loi permet en outre à ses salariés directs de travailler dans l'une ou l'autre des langues officielles (partie V de la LLO) lorsque le règlement l'exige. La LPPCAC oblige aussi Air Canada à voir à ce que tous les clients de ses filiales puissent communiquer avec la filiale à propos des services aériens et des services connexes, et obtenir ces services, dans l'une ou l'autre langue officielle lorsque le nombre de clients le justifie.

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.

Loi antiterroriste

Le 30 janvier 2015, le projet de loi C-51, *Loi édictant la Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada et la Loi sur la sûreté des déplacements aériens, modifiant le Code criminel, la Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité et la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés et apportant des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois* (la « loi antiterroriste ») a été présenté en première lecture à la Chambre des communes. La loi antiterroriste vise à établir un nouveau cadre législatif en vue d'identifier et de contrer les personnes soupçonnées de menacer la sûreté des transports ou de se déplacer en aéronef dans le but de commettre une infraction de terrorisme. La nouvelle loi autoriserait le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile à établir la liste de telles personnes et à enjoindre aux transporteurs aériens de prendre toute mesure pour prévenir la commission de tels actes. Le ministre des Transports aurait également le pouvoir de saisir un aéronef en vue de l'inspecter et le propriétaire serait tenu d'accorder au ministre toute l'assistance que celui-ci peut valablement exiger pour lui permettre de réaliser l'inspection. Si le ministre estime qu'un propriétaire d'aéronef contrevient à la loi, il peut prendre des mesures en ce qui concerne le mouvement de l'aéronef. La direction ne peut pas prédire si la loi antiterroriste sera adoptée ni quand elle pourrait l'être.

Sécurité

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

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

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

Sûreté

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

Conformément au Règlement de l'aviation canadien, Air Canada a mis en place des systèmes de gestion de la sécurité. Le président et chef de la direction d'Air Canada a été nommé dirigeant responsable (le « DR ») du système de gestion de la sécurité d'Air Canada et le premier directeur, Sécurité, Environnement et Qualité de l'entreprise est responsable de l'administration et de la surveillance quotidienne du système de gestion de la sécurité au nom du DR.

La conception des systèmes de gestion de la sécurité au Canada continue d'évoluer. En octobre 2013, Air Canada a réalisé une évaluation complète des SGS avec Transports Canada. Air Canada démontre ainsi son engagement à appliquer rigoureusement les principes du programme sur les SGS et à en respecter tous les aspects dans ses activités. De plus, Air Canada, membre fondateur du réseau Star Alliance^{MD}, veille à ce que les membres de Star Alliance^{MD}, elle comprise, suivent les pratiques exemplaires de l'industrie et les normes de sécurité les plus pointues. Des mesures non réglementées supplémentaires, comme la réalisation d'un audit de sécurité en service de ligne, l'établissement de programmes de suivi des données de vol, la mise en place de programmes de gestion des risques liés à la fatigue et le respect des normes d'audit de sécurité opérationnelle (IOSA) de l'IATA sont des exemples importants de mesures démontrant qu'Air Canada fait partie des chefs de file en matière de sûreté internationale.

Air Canada est un membre actif de l'équipe de sûreté internationale et participe activement aux réunions et groupes de travail de l'IATA, de l'OACI et aux réunions de sûreté régionale. Air Canada suit étroitement l'IATA et le réseau Star Alliance^{MD} en matière de normes et de sûreté internationale et ces organismes partagent son expérience et son savoir-faire afin de concevoir des outils de sûreté améliorés en vue de mieux comprendre les risques et les dangers.

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. Au Canada, 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 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. Les politiques d'Air Canada sur la confidentialité respectent ou surpassent les exigences de la loi.

Le 1^{er} juillet 2014, la *Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications* est entrée en vigueur. Également appelée la « loi canadienne antipourriel » ou « LCAP », la loi réglemente notamment les conditions auxquelles les messages électroniques commerciaux peuvent être envoyés. Air Canada avait mis en œuvre des mécanismes assurant sa conformité aux exigences de la LCAP avant le 1^{er} juillet 2014.

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 quatre dernières décennies, les gouvernements ont graduellement diminué la réglementation économique de l'aviation commerciale, ce qui a eu pour effet de créer un environnement plus ouvert et concurrentiel pour les services aériens intérieurs, transfrontaliers et internationaux, tant à l'égard des services réguliers que des services nolisés pour vacanciers. La déréglementation a transformé le secteur du transport aérien et a favorisé la venue de transporteurs à faibles coûts. L'arrivée des transporteurs à faibles coûts a entraîné une évolution rapide de l'environnement concurrentiel. À cause de la relative modicité de leurs coûts unitaires, attribuable en grande partie à la faiblesse de leurs coûts de main-d'œuvre, à un modèle d'exploitation simplifié et à une gamme de produits limitée, les transporteurs à faibles coûts sont en mesure d'exercer leurs activités de façon rentable tout en ayant un rendement généralement moins élevé que les transporteurs réseau. En offrant des tarifs plus avantageux, ces transporteurs ont pris de l'expansion et ont réussi à s'emparer d'une part du marché des transporteurs réseau. Alors que la majorité des transporteurs à faibles coûts offrent principalement un service de ville à ville entre des villes désignées, certains appliquent une stratégie de réseaux en étoile analogue à celle des transporteurs réseau. WestJet Airlines Ltd. (« WestJet ») est le plus important transporteur à faibles coûts du Canada et, au 31 décembre 2014, elle offre des services vers des destinations en Amérique du Nord, en Amérique centrale et dans les Antilles grâce à un parc aérien déclaré de 122 appareils. En juin 2013, WestJet a lancé une nouvelle compagnie aérienne régionale court-courrier, appelée WestJet Encore, qui, lorsqu'elle aura atteint sa maturité, pourrait, selon les plans annoncés par WestJet, exploiter jusqu'à 45 appareils Q400 turbopropulseurs (soit 20 appareils faisant l'objet d'engagements et 25 faisant l'objet d'options), dont 15 ont été livrés au 31 décembre 2014.

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.

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 2014 et le 31 décembre 2014, Air Canada, conjointement avec ses transporteurs sous contrat, se classait au premier rang du secteur du transport aérien canadien au titre de la capacité régulière intérieure avec une part de marché estimée à environ 55 %, selon les sièges-milles offerts (les « SMO »). Air Canada est la plus importante compagnie aérienne intérieure du Canada. Jazz est le premier transporteur aérien régional et exploite des services régionaux pour Air Canada aux termes du CAC de Jazz. Air Canada, conjointement avec ses transporteurs sous contrat, transporte plus de passagers, dessert plus de destinations sans escale et offre plus de vols sur le marché intérieur que toute autre compagnie aérienne.

Le 1^{er} mai 2011, Sky Regional a commencé à assurer le service entre l'aéroport Billy-Bishop de Toronto (Island) et l'aéroport Trudeau de Montréal pour le compte d'Air Canada et aux termes d'un contrat d'achat de capacité. Selon l'horaire d'Air Canada, jusqu'à 15 vols aller-retour sans escale sont offerts quotidiennement entre le centre-ville de Toronto et l'aéroport Trudeau de Montréal.

La concurrence sur le marché intérieur est principalement le fait de WestJet. Au 31 décembre 2014, Air Canada et ses transporteurs sous contrat desservaient 61 destinations intérieures au Canada, tandis que WestJet desservait 36 destinations intérieures.

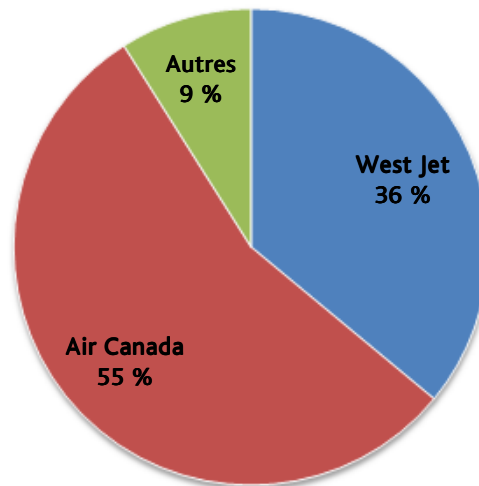
Porter Airlines Inc. (« Porter ») est un transporteur aérien régional exerçant ses activités principalement à partir de l'aéroport Billy-Bishop de Toronto, sur le marché du triangle de l'Est, pour faire concurrence aux services Rapidair d'Air Canada à partir de l'aéroport Pearson de Toronto. Ce transporteur aérien dessert principalement les marchés d'affaires

court-courrier comme Ottawa, Montréal, New York (Newark), Chicago (Midway), Washington (Dulles) et Boston (Logan) au départ de Toronto. Porter exploiterait un parc aérien de 26 Bombardier Q400 de 70 places.

Les autres compagnies aériennes concurrentes d'Air Canada sur le marché intérieur comprennent Air Creebec, Canadian North, Central Mountain Air, First Air, Hawkair, Pacific Coastal Airlines, Pascan Aviation, Provincial Airlines et, dans une moindre mesure, Air North, Air Inuit et Bearskin Airlines.

Le graphique suivant illustre la part estimative de la capacité régulière intérieure totale fournie par Air Canada et ses transporteurs sous contrat, selon les SMO.

Part estimative de la capacité régulière intérieure totale



(1) Source : Données de l'OAG, d'après les SMO offerts entre le 1^{er} janvier 2014 et le 31 décembre 2014. La part estimative de la capacité régulière intérieure totale d'Air Canada comprend celle de ses transporteurs sous contrat. La part estimative de la capacité régulière intérieure totale des autres transporteurs comprend également celle des transporteurs régionaux membres de leur groupe ou sous contrat, le cas échéant.

Marché transfrontalier américain

En 2014, on comptait en moyenne 1 110 vols transfrontaliers réguliers par jour entre le Canada et les États-Unis, tous transporteurs aériens confondus. L'aéroport Pearson de Toronto, la plus grande plaque tournante d'Air Canada, est l'aéroport international offrant le plus de vols au monde vers les États-Unis.

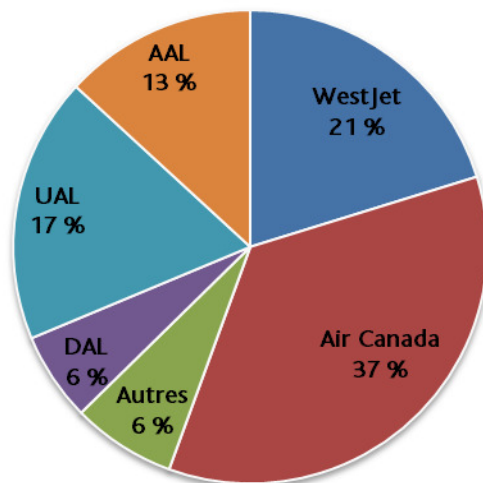
Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché transfrontalier. D'après les renseignements fournis par l'OAG, entre le 1^{er} janvier 2014 et le 31 décembre 2014, Air Canada, conjointement avec ses transporteurs sous contrat, a fourni une plus grande capacité régulière transfrontalière que tout autre transporteur aérien, avec une part de marché estimée à environ 37 %, selon les SMO.

Air Canada, conjointement avec ses transporteurs sous contrat, transporte plus de passagers, dessert plus de destinations sans escale et offre plus de vols sur le marché transfrontalier que toute autre compagnie aérienne. La concurrence sur le marché transfrontalier est principalement le fait des transporteurs réseau américains, de leurs partenaires régionaux et de WestJet. Les transporteurs réseau américains tendent à offrir des vols entre les États-Unis et le Canada jusqu'à leurs plaques tournantes, d'où ils assurent la correspondance vers d'autres destinations aux États-Unis. Parmi ceux qui offrent des services transfrontaliers, signalons Alaska Airlines, American Airlines, United Airlines et Delta Airlines. En 2014, Air Canada et ses transporteurs sous contrat desservaient 50 destinations aux États-Unis à partir du Canada, alors que des transporteurs américains desservaient 23 destinations aux États-Unis à partir du Canada et que WestJet desservait 21 destinations américaines.

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

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

Part estimative de la capacité régulière transfrontalière totale



(1) Source : Données de l'OAG, d'après les SMO entre le 1^{er} janvier 2014 et le 31 décembre 2014. La part estimative de la capacité régulière transfrontalière totale d'Air Canada comprend celle de ses transporteurs sous contrat. La part estimative de la capacité régulière transfrontalière totale des autres transporteurs indiqués comprend également celle des transporteurs régionaux membres de leur groupe ou sous contrat, le cas échéant.

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

Marché international

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

- L'aéroport Pearson de Toronto, le plus grand aéroport 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 d'Asie. L'aéroport Pearson de Toronto offre en moyenne environ 548 départs quotidiens, dont 16 % 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 du Mexique. L'aéroport Trudeau de Montréal offre en moyenne environ 252 départs quotidiens, dont 13 % 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 309 départs quotidiens, dont 9 % vers l'étranger.

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 2014 et le 31 décembre 2014, Air Canada, conjointement avec ses transporteurs sous contrat, a fourni une plus grande capacité régulière internationale sur le marché international en partance et à destination du Canada que tout autre transporteur aérien avec une part de marché estimée à environ 36 %, 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.

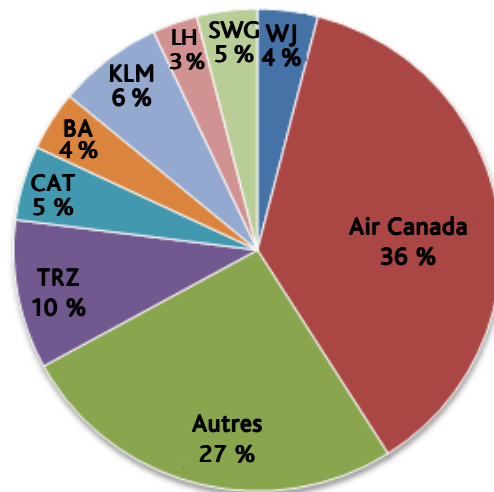
Des transporteurs à faibles coûts, des exploitants de vols d'affrètement et des voyageurs canadiens, comme Transat A.T. Inc. (« Transat ») et Sunwing Airlines (« Sunwing »), desservent également le Mexique et les Antilles et certains d'entre eux ont exprimé leur intention d'augmenter ces activités à l'avenir. En 2014, WestJet, Sunwing et Transat ont assuré le service vers 31, 22 et 26 destinations, respectivement, au Mexique et dans les Antilles. Air Canada *rouge* permet à Air Canada de rivaliser plus efficacement avec ces transporteurs aériens à faibles coûts qui desservent les destinations d'agrément étrangères.

L'expansion stratégique en cours d'Air Canada *rouge*, en parallèle avec le renouvellement du parc aérien d'Air Canada, est un vecteur clé de la stratégie de la compagnie aérienne en vue d'obtenir une croissance aussi durable que rentable. Depuis le vol inaugural d'Air Canada *rouge* en juillet 2013, le transporteur à faibles coûts spécialisé dans le voyage d'agrément d'Air Canada, ses appareils ont été affectés à un nombre croissant de destinations des Antilles, ainsi qu'à des destinations d'agrément choisies aux États Unis, outre les marchés des voyages d'agrément internationaux.

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.

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

Part estimative de la capacité régulière internationale totale



(1) Source : Données de l'OAG, d'après le nombre total de SMO entre le 1^{er} janvier 2014 et le 31 décembre 2014. La part estimative de la capacité régulière internationale totale d'Air Canada comprend celle de ses transporteurs sous contrat. La part estimative de la capacité régulière internationale totale des autres transporteurs indiqués comprend également celle des transporteurs régionaux membres de leur groupe ou sous contrat, le cas échéant.

(2) KLM = Air France KLM; LH = Lufthansa; BA = British Airways; CAT = Cathay Pacific Airway; TRZ = Transat A.T. Inc.; WJ = WestJet Airlines; SWG = Sunwing Airlines.

FACTEURS DE RISQUE

La description des facteurs de risque liés à Air Canada et à ses activités figure à la rubrique 18, « Facteurs de risque » du rapport de gestion de 2014 d'Air Canada daté, intégrée par renvoi à la présente notice annuelle.

MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

Le 3 novembre 2014, les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote d'Air Canada ont été inscrites à la cote de la TSX sous un seul symbole, « AC ». Auparavant, les actions étaient respectivement inscrites sous deux symboles, « AC.A » et « AC.B ». Le tableau suivant donne les cours extrêmes et le volume de négociation des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote à la TSX pour les mois de janvier à octobre 2014 inclusivement.

2014	Actions à droit de vote variable (AC.A)				Actions à droit de vote (AC.B)			
	Haut	Bas	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total	Haut	Bas	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total
Janvier	9,88 \$	6,73 \$	245 867	5 409 067	9,90 \$	6,73 \$	4 736 935	104 212 575
Février	8,23 \$	5,53 \$	249 577	4 741 955	8,28 \$	5,51 \$	3 582 017	68 058 321
Mars	6,84 \$	5,13 \$	158 020	3 318 419	6,73 \$	5,135 \$	2 697 302	56 643 333
Avril	7,94 \$	5,67 \$	175 181	3 678 808	7,94 \$	5,65 \$	3 080 672	64 694 103
Mai	9,13 \$	7,30 \$	202 745	4 257 654	9,13 \$	7,58 \$	2 041 928	42 880 490
Juin	10,89 \$	8,77 \$	219 564	4 610 838	10,90 \$	8,76 \$	2 979 300	62 565 306
Juillet	10,30 \$	9,21 \$	146 419	3 221 211	10,34 \$	9,20 \$	1 694 031	37 268 690
Août	9,57 \$	7,92 \$	198 334	3 966 689	9,57 \$	7,90 \$	2 059 319	41 186 370
Septembre	9,17 \$	8,24 \$	223 375	4 690 865	9,17 \$	8,23 \$	1 829 440	38 418 234
Octobre	9,58 \$	6,55 \$	255 935	5 630 576	9,60 \$	6,52 \$	2 453 482	53 976 596

Le tableau suivant donne les cours extrêmes et le volume de négociation des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote à la TSX, sur une base combinée, pour les mois de novembre et de décembre 2014.

2014	Actions à droit de vote variable et actions à droit de vote (AC)			
	Haut	Bas	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total
Novembre	11,37 \$	8,87 \$	2 190 440	43 808 791
Décembre	12,67 \$	10,52 \$	2 713 799	56 989 778

AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES

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

RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS

Air Canada n'a ni déclaré ni versé de dividendes sur ses actions à droit de vote et ses actions à droit de vote variable au cours des exercices clos les 31 décembre 2014, 2013 et 2012.

Air Canada a actuellement pour politique de réinvestir tous ses bénéfices pour financer la croissance et le développement de ses activités, améliorer ses niveaux de liquidité et rembourser sa dette. Les conventions conclues à l'égard des placements de billets garantis de premier rang décrits à la rubrique « Les activités — Opérations de financement importantes » de la présente notice annuelle, l'entente conclue avec le gouvernement du Canada en vue de prolonger l'accord sur la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada jusqu'au 31 décembre 2020 (décrit plus en détail à la rubrique 9.7 du rapport de gestion de 2014 d'Air Canada, intégrée par renvoi à la notice annuelle), et certaines autres conventions d'Air Canada peuvent la restreindre dans sa capacité de déclarer et de verser des dividendes. 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.

DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé d'Air Canada comprend un nombre illimité d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote. Au 31 décembre 2014, 69 232 535 actions à droit de vote variable de catégorie A et 217 256 759 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, 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.

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. 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.

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.

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. Les actionnaires d'Air Canada l'ont approuvé à leur assemblée annuelle et extraordinaire tenue le 5 mai 2011.

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. 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, 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 approuvé le 30 mars 2011, 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.

Le 4 juin 2012, les actionnaires d'Air Canada ont approuvé des modifications du régime des droits des actionnaires. Sous réserve de certaines exceptions indiquées dans le régime de droits, dans sa version modifiée, le régime de droits est enclenché si est présentée une offre visant l'acquisition d'au moins 20 % des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote d'Air Canada en circulation, prises ensemble, au lieu d'être enclenché par la présentation d'une offre visant l'acquisition d'au moins 20 % (par catégorie), soit des actions à droit de vote variable, soit des actions à droit de vote d'Air Canada en circulation, comme c'était le cas aux termes du régime de droits avant les modifications qui sont entrées en vigueur en 2012.

Les modifications au régime de droits ont été proposées afin de donner effet à une décision rendue par les Autorités canadiennes en valeurs mobilières (faisant suite à une demande d'Air Canada) qui a pour effet de faire en sorte que les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote d'Air Canada soient considérées comme une seule et même catégorie d'actions pour l'application des règles visant les offres publiques d'achat et celles visant le système d'alerte contenues dans les lois canadiennes sur les valeurs mobilières. Une copie de la décision figure dans le profil d'Air Canada au www.sedar.com.

Le régime de droits, approuvé à l'origine à l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires de 2011, est conçu pour offrir aux actionnaires d'Air Canada et au conseil d'administration plus de temps pour évaluer une offre publique d'achat non sollicitée visant la Société et, si besoin est, pour donner au conseil d'administration plus de temps pour explorer les options en vue de maximiser la valeur pour les actionnaires. Il rend également possible le traitement équitable de tous les actionnaires en leur accordant la même chance de participer à une offre publique d'achat.

Le régime de droits était censé prendre fin à la fermeture des bureaux le lendemain de l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires d'Air Canada tenue le 15 mai 2014, mais il a été prorogé à l'assemblée pour une période de trois ans.

ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS

Administrateurs

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

Nom et municipalité de résidence	Principale activité	Administrateur depuis
Christie J. B. Clark ⁽¹⁾⁽²⁾⁽⁴⁾ Toronto (Ontario)	Administrateur de sociétés	Le 27 juin 2013
Michael M. Green ⁽³⁾⁽⁵⁾ Radnor (Pennsylvanie)	Chef de la direction et directeur principal, Tenex Capital Management, société d'investissement privé	Le 30 mars 2009
Jean Marc Huot ⁽³⁾ Montréal (Québec)	Associé, Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l.	Le 8 mai 2009
Joseph B. Leonard ⁽³⁾⁽⁴⁾⁽⁵⁾ Minneapolis (Minnesota)	Administrateur de sociétés	Le 21 mai 2008
David I. Richardson ⁽¹⁾⁽²⁾⁽⁴⁾⁽⁶⁾ Grafton (Ontario)	Administrateur de sociétés	Le 15 novembre 2006

Nom et municipalité de résidence	Principale activité	Administrateur depuis
Roy J. Romanow ⁽¹⁾⁽³⁾ 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⁾⁽⁴⁾⁽⁵⁾ Londres, Royaume-Uni	Administrateur de sociétés Présidente du conseil et chef de la direction,	Le 15 novembre 2006
Annette Verschuren ⁽²⁾⁽⁴⁾⁽⁵⁾ Toronto (Ontario)	NRStor Inc.	Le 12 novembre 2012
Michael M. Wilson ⁽³⁾⁽⁵⁾⁽⁷⁾ Bragg Creek (Alberta)	Administrateur de sociétés	Le 1 ^{er} octobre 2014

(1) Membre du comité de gouvernance et des affaires de l'entreprise.

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

(3) Membre du comité de retraite.

(4) Membre du comité de mises en candidature.

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

(6) Avant la réalisation du premier appel public à l'épargne d'Air Canada le 17 novembre 2006, M. Richardson a été confirmé dans ses fonctions d'administrateur d'Air Canada le 15 novembre 2006. Il a initialement été nommé administrateur d'Air Canada le 30 septembre 2004 et il a continué d'occuper ces fonctions jusqu'au premier appel public à l'épargne d'Air Canada et les occupe depuis. Il est devenu président du conseil d'Air Canada le 1^{er} janvier 2008.

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

Sous réserve de ce qui est indiqué ci-après, chaque administrateur exerce l'activité principale mentionnée ci-dessus depuis plus de cinq ans. M. Clark a été chef de la direction de PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. de 2005 à 2011. M. Leonard a été chef de la direction intérimaire de Walter Energy, de 2010 à 2011. M^{me} Verschuren a été présidente de Home Dépôt du Canada de 1996 à 2011. M. Wilson a été président et chef de la direction d'Agrium Inc. de 2003 à 2013.

Dirigeants

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

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

Nom et municipalité de résidence	Fonctions au sein d'Air Canada	Dirigeant depuis
David I. Richardson ⁽¹⁾ Grafton (Ontario)	Président du conseil d'administration	Le 1 ^{er} janvier 2008
Calin Rovinescu ⁽²⁾ Montréal (Québec)	Président et chef de la direction	Le 1 ^{er} avril 2009
Benjamin M. Smith Toronto (Ontario)	Président – Transporteurs de passagers	Le 26 avril 2004
Klaus Goersch Oakville (Ontario)	Vice-président général et chef de l'exploitation	Le 1 ^{er} octobre 2012
Michael Rousseau St-Lambert (Québec)	Vice-président général et chef des Affaires financières	Le 22 octobre 2007
Lise Fournel Beaconsfield (Québec)	Première vice-présidente et chef des Affaires informatiques	Le 10 avril 1995
Kevin C. Howlett Delta (Colombie-Britannique)	Premier vice-président – Marchés régionaux	Le 18 mars 2002

Nom et municipalité de résidence	Fonctions au sein d'Air Canada	Dirigeant depuis
David J. Shapiro Hampstead (Québec)	Premier vice-président et chef des Affaires juridiques	Le 12 novembre 2004
Duncan Bureau Oakville (Ontario)	Vice-président – Ventes mondiales	Le 9 juin 2014
Alan D. Butterfield Beaconsfield (Québec)	Vice-président – Maintenance et ingénierie	Le 19 février 2007
Yves Dufresne Montréal (Québec)	Vice-président – Alliances et Affaires réglementaires	Le 26 avril 2004
Marcel Forget Montréal (Québec)	Vice-président – Planification du réseau	Le 8 avril 2009
Michael Friisdahl Toronto (Ontario)	Président et chef de la direction – Groupe voyages d'agrément d'Air Canada	Le 1 ^{er} octobre 2012
Lucie Guillemette Beaconsfield (Québec)	Vice-présidente – Gestion du chiffre d'affaires	Le 6 février 2008
Carolyn M. Hadrovic Beaconsfield (Québec)	Secrétaire générale	Le 16 février 2006
Chris Isford Winnipeg (Manitoba)	Vice-président et contrôleur	Le 1 ^{er} novembre 2006
Amos Kazzaz Saint-Laurent (Québec)	Vice-président, Planification et analyse financières	Le 3 mai 2010
Craig Landry Montréal (Québec)	Vice-président – Marketing	Le 1 ^{er} août 2010
Priscille LeBlanc Toronto (Ontario)	Vice-présidente – Communications de l'entreprise	Le 8 novembre 2007
Arielle Meloul-Wechsler Montréal (Québec)	Vice-présidente, Ressources humaines	Le 18 septembre 2013
Richard Steer Georgetown (Ontario)	Vice-président – Maintenance en ligne	Le 1 ^{er} janvier 2015
Jim Tabor Mississauga (Ontario)	Vice-président, Contrôle de l'exploitation réseau	Le 8 mai 2013
Lise-Marie Turpin Pointe-Claire (Québec)	Vice-présidente – Fret	Le 1 ^{er} mars 2012
Derek Vanstone Toronto (Ontario)	Vice-président – Stratégie de l'entreprise, Affaires gouvernementales et de l'industrie	Le 10 septembre 2012

(1) M. Richardson est un dirigeant non membre de la haute direction d'Air Canada. M Richardson est principalement administrateur de sociétés.

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

Sous réserve de ce qui est indiqué ci-après, chaque dirigeant occupe un poste au sein d'Air Canada semblable au poste indiqué ci-dessus depuis au moins cinq ans. M. Goersch a été vice-président directeur, Exploitation et service à la clientèle d'AirTran Airways de 2010 à 2012, et premier vice-président, Exploitation d'AirTran Airways de 2008 à 2010. M. Howlett a été premier vice-président, Relations avec les employés d'Air Canada de 2006 à 2013. M. Bureau a été premier vice-président, Ventes mondiales de Malaysia Airlines de 2012 à 2014 et vice-président, Ventes de WestJet Airlines de 2002

à 2012. M. Friisdahl a été chef de la direction, Thomas Cook North America, de 2003 à 2012. M. Kazzaz a été chef de l'exploitation de ZAP! de 2007 à 2010. M. Landry a été premier vice-président, Affaires commerciales, Aéroplan Canada de 2009 à 2010. M^{me} Meloul-Wechsler a été première directrice, Ressources humaines d'Air Canada de 2011 à 2013 et conseillère juridique générale adjointe et directrice du contentieux d'Air Canada de 2005 à 2011. M. Steer a été directeur délégué – Exploitation – Maintenance Air Canada de 2013 à 2014 et vice-président, Maintenance et Ingénierie, Air Canada Jazz de 2005 à 2013. M. Tabor a été premier conseiller, Exploitation d'AirTran Airways de 2012 à 2013 (au cours de la transition pour devenir Southwest Airlines) et vice-président, Exploitation d'AirTran Airways de 2005 à 2012. M^{me} Turpin a été directrice déléguée, Air Canada Cargo de 2008 à 2012. M. Vanstone a été chef de cabinet adjoint du premier ministre du Canada de 2010 à 2012 et chef de cabinet du ministre des Finances de 2007 à 2010.

Au 31 décembre 2014, les administrateurs et dirigeants susmentionnés avaient collectivement la propriété ou le contrôle, directement ou indirectement, de 990 413 actions à droit de vote de catégorie B représentant environ 0,46 % des actions à droit de vote de catégorie B en circulation et de 184 451 actions à droit de vote variable de catégorie A, soit environ 0,27 % des actions à droit de vote variable de catégorie A en circulation.

Interdiction d'opérations, faillite, amendes ou sanctions

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

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

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

COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE

Règles du comité d'audit

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

Composition du comité d'audit

En date des présentes, le comité d'audit d'Air Canada est composé de Christie J. B. Clark (président), David I. Richardson, Vagn Sørensen et Annette Verschuren. Chaque membre du comité d'audit est indépendant et possède des compétences financières au sens du *Règlement 52-110 sur le comité d'audit*.

Formation et expérience pertinentes des membres du comité d'audit

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

- (i) Christie J. B. Clark est administrateur de sociétés. M. Clark est administrateur de Les Compagnies Loblaw limitée, et fiduciaire de la Fiducie de placement immobilier propriétés de choix. De 2005 à 2011, M. Clark a été chef de la direction et premier directeur de PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. Avant d'être élu chef de la direction, M. Clark était associé directeur national et il a siégé au comité de direction du cabinet de 2001 à 2005. M. Clark est également président du comité des finances d'Alpine Canada et membre du conseil consultatif de la School of Business de l'Université Queen's. M. Clark est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université Queen's et d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université de Toronto. Il est comptable professionnel agréé (Fellow).
- (ii) David I. Richardson est administrateur de sociétés. M. Richardson est l'ancien président du conseil d'Ernst & Young Inc. (Canada) et un ancien associé principal d'Ernst & Young s.r.l. M. Richardson s'est joint à la société qu'elle a remplacée, Clarkson Gordon & Co., en 1963 et a été nommé président de The Clarkson Company Limited en 1982. M. Richardson a également été membre de la direction et du comité exécutif d'Ernst & Young s.r.l., associé directeur national du groupe de pratique en finances d'entreprise du cabinet et associé principal du groupe de pratique de redressement et de restructuration d'entreprises jusqu'à sa départ de la société en 2002. De plus, il est vice-président du conseil des gouverneurs du Upper Canada College. M. Richardson a été président du conseil d'administration de Corporation Nortel Networks et de Corporation Nortel Networks Limitée, administrateur de Gestion ACE Aviation inc., de Husky Injection Molding Systems Ltd. et de Commandité Gestion Jazz Air Inc. (Chorus Aviation Inc.) et fiduciaire du Fonds de revenu Aéroplan (Aimia Inc.). M. Richardson est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université de Toronto et est membre et Fellow de l'Institut des comptables professionnels agréés de l'Ontario.
- (iii) Vagn Sørensen est administrateur de sociétés. M. Sørensen est président du conseil de FLSmidt & Co. A/S, de Scandic Hotels AB, de Select Service Partner Plc U.K., de TDC A/S, de Automic Software GmbH et de Bureau Van Dijk Electronic Publishing BV et vice-président du conseil de DFDS A/S. M. Sørensen est administrateur de Braganza AS, de Lufthansa Cargo AG, de Nordic Aviation Capital A/S et de Royal Caribbean Cruises Ltd. M. Sørensen est également conseiller industriel principal auprès de EQT Partners, fonds de capitaux privés. 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 et a été chef de la direction adjoint auprès de SAS Scandinavian Airlines System. M. Sørensen est également l'ancien président du conseil de British Midland Ltd. M. Sørensen a été président du conseil de l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne, membre du conseil des dirigeants de l'IATA et membre du conseil d'administration de la bourse de Vienne. M. Sørensen est titulaire d'une maîtrise en sciences (économie) et en administration des affaires de la Aarhus School of Business de l'Université d'Aarhus du Danemark.
- (iv) Annette Verschuren est présidente du conseil et chef de la direction de NRStor Inc., une nouvelle entreprise axée sur la commercialisation des technologies de stockage d'énergie. De 1996 à 2011, M^{me} Verschuren était présidente de Home Dépôt du Canada où elle a supervisé la croissance de l'entreprise, dont le nombre de magasins est passé de 19 à 179 au Canada, et elle a contribué à son implantation en Chine. Avant de se joindre à cette entreprise, M^{me} Verschuren a été présidente et copropriétaire de Michaels of Canada, chaîne de magasins spécialisés en matériel d'artisanat. Auparavant, M^{me} Verschuren a été vice-présidente, Développement de l'entreprise d'Imasco Ltée et vice-présidente exécutive de la Corporation de développement des investissements du Canada. M^{me} Verschuren est administratrice de Canadian Natural Resources Limited, de Liberty Mutual Insurance Group et de Saputo inc. Elle est chancelière de l'Université du Cap-Breton et membre du conseil de plusieurs autres organisations caritatives, notamment la CAMH Foundation, le Conference Board du Canada et le Conseil

national d'Habitat pour l'Humanité. En 2011, M^{me} Verschuren a été nommée Officier de l'Ordre du Canada pour sa contribution au secteur du commerce de détail du Canada et à la responsabilité sociale d'entreprise. M^{me} Verschuren est titulaire de doctorats honorifiques de l'Université Dalhousie, de l'Université Mount Saint Vincent, de l'Université Carleton et de l'Université St. Francis Xavier, où elle a également obtenu un baccalauréat en administration des affaires.

Politiques et procédures d'approbation préalable

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

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

Honoraires de l'auditeur

Le cabinet PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. agit à titre d'auditeur d'Air Canada depuis le 26 avril 1990. Les honoraires payables pour les exercices clos les 31 décembre 2014 et 2013 à PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. et aux membres de son groupe s'élèvent respectivement à 2 816 023 \$ et 2 981 707 \$ et sont présentés ci-après.

	Exercice clos le 31 décembre 2014	Exercice clos le 31 décembre 2013
Honoraires d'audit	1 803 467 \$	1 777 208 \$
Honoraires liés à l'audit	636 906	606 332
Honoraires pour les services de fiscalité	117 280	61 530
Autres honoraires	258 370	536 637
	2 816 023 \$	2 981 707 \$

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

Honoraires d'audit

Des honoraires d'audit ont été payés pour les services professionnels rendus par l'auditeur concernant l'audit des états financiers consolidés annuels d'Air Canada et pour les services rendus à l'occasion de dépôts et de missions liés aux états financiers consolidés annuels, notamment les missions d'examen des états financiers consolidés intermédiaires d'Air Canada.

Honoraires liés à l'audit

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

Honoraires pour les services de fiscalité

Les honoraires pour services 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 de l'auditeur aux documents de placement, le cas échéant.

DIRIGEANTS ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES

(i) Aucun administrateur ou haut dirigeant d'Air Canada, (ii) aucun actionnaire d'Air Canada qui, à la connaissance de cette dernière, a la propriété véritable ou le contrôle, directement ou indirectement, de plus de 10 % de toute catégorie d'actions d'Air Canada, (iii) aucune personne ayant des liens avec les personnes mentionnées en (i) et en (ii) et aucun membre du groupe de ces personnes n'a ou n'a eu d'intérêt important, direct ou indirect, dans toute opération conclue au cours des trois derniers exercices ou de l'exercice courant qui a eu ou dont on peut raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur Air Canada ou l'une de ses filiales.

ACTIONS EN JUSTICE

Une description de certaines actions en justice auxquelles Air Canada est partie figure sous le titre « Litiges en cours » à la rubrique 18, « Facteurs de risque » du rapport de gestion de 2014 d'Air Canada, intégrée par renvoi à la notice annuelle.

CONTRATS IMPORTANTS

Les contrats importants pour la Société conclus pendant l'exercice clos le 31 décembre 2014 ou avant, qui sont encore en vigueur et doivent être déposés en vertu de l'article 12.2 du *Règlement 51-102 sur les obligations d'information continue*, sont les suivants :

- (i) les actes régissant les billets de premier et de deuxième rang datés de septembre 2013 et la convention de fiducie de garantie datée de septembre 2013 régissant la garantie relative aux billets de premier rang et aux billets de deuxième rang;
- (ii) la convention de prêt datée de septembre 2013 régissant la nouvelle facilité de crédit;
- (iii) le CAC modifié de Jazz de janvier 2015;
- (iv) 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

L'auditeur indépendant de la Société est le cabinet PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l., comptables agréés. Le cabinet PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. a informé la Société qu'il est indépendant par rapport à la Société 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 figurent dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction d'Air Canada pour son assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires de 2014 qui a eu lieu le 15 mai 2014 et figureront dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction d'Air Canada relative à son assemblée annuelle des actionnaires de 2015 qui doit avoir lieu le 12 mai 2015.

Des renseignements financiers supplémentaires figurent dans les états financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 et dans le rapport de gestion de 2014 d'Air Canada. Les documents ci-dessus et les renseignements

complémentaires au sujet d'Air Canada sont disponibles sur les sites Web d'Air Canada (aircanada.com) et de SEDAR (www.sedar.com).

On peut obtenir les documents suivants en s'adressant par écrit 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 clos le 31 décembre 2014, y compris le rapport de l'auditeur et les notes y afférentes, le rapport de gestion de 2014 d'Air Canada et les états financiers intermédiaires déposés après les états financiers audités d'Air Canada pour son dernier exercice;
- (iii) tout autre document qui est intégré par renvoi dans le prospectus simplifié aux termes duquel les titres d'Air Canada sont en voie de placement.

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

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

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

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

« **actions** » Les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote d'Air Canada;

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

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

« **Aéroplan** » Aimia 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;

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

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

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

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

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

« **Boeing** » The Boeing Company;

« **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;

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

« **CDP** » Carbon Disclosure Project;

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

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

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

« **DBRS** » DBRS Limited;

« **DR** » Un dirigeant responsable;

« **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;

« **Fitch** » Fitch Ratings, Inc.;

« **GES** » Gaz à effet de serre;

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

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

« **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;

« **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;

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

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

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

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

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

« **OAG** » L'Official Airline Guide;

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

« **Porter** » Porter Airlines Inc.;

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

« **rapport de gestion de 2014 d'Air Canada** » Le rapport de gestion de 2014 d'Air Canada daté du 11 février 2015;

« **SCEQE** » Le système communautaire d'échange de quotas d'émission;

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

« **Sky Regional** » Lignes Aériennes Sky Regional Inc.;

« **Société** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Notes explicatives »;

« **Standard & Poor's** » Standard & Poor's Rating Services;

« **Sunwing** » Sunwing Airlines;

« **Transat** » Transat A.T. Inc.;

« **transporteurs sous contrat** » Jazz, Sky Regional, Air Georgian et d'autres compagnies aériennes qui exploitent des vols au nom d'Air Canada en vertu d'ententes commerciales conclues avec Air Canada et qui exercent leurs activités sous la dénomination « Air Canada Express ».

« **TSX** » La Bourse de Toronto;

« **UNIFOR** » Syndicat canadien créé en 2013 à la suite de la fusion du Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatial, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada et du Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier;

« **Vacances Air Canada** » Société en commandite Touram (qui exerce ses activités sous la dénomination Vacances Air Canada), société en commandite établie sous le régime des lois du Québec;

« **WestJet** » WestJet Airlines Ltd.

ANNEXE A

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

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

1. OBJECTIFS

Les objectifs du comité d'audit sont les suivants :

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

2. COMPOSITION ET QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES DES MEMBRES DU COMITÉ

- a) Le comité d'audit 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 d'audit ne doivent avoir aucun lien avec la direction, la Société et les entités liées à la Société qui, de l'avis du conseil, risqueraient de compromettre leur indépendance par rapport à la direction et à la Société. En outre, les membres du comité d'audit ne recevront de la Société, d'entités 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 d'audit ou d'autres comités du conseil. Les membres du comité d'audit posséderont les qualités, l'expérience et les compétences nécessaires à la bonne exécution de leurs fonctions au sein du comité. Plus précisément, tous les membres du comité d'audit posséderont des « compétences financières » et au moins l'un d'entre eux sera un « expert financier » au sens de la législation et de la réglementation en valeurs mobilières applicable.
- b) Les membres du comité d'audit sont nommés chaque année par le conseil et siègent à compter de leur nomination jusqu'à la prochaine assemblée générale annuelle des actionnaires, ou jusqu'à la nomination de leur successeur. À moins que le conseil ne désigne un président et un secrétaire du comité, les membres du comité

d'audit peuvent désigner un président et un secrétaire du comité par un vote à la majorité des membres du comité d'audit.

- c) Le comité d'audit peut inviter les personnes qui lui sont nécessaires à assister à ses réunions et à participer aux débats sur les questions traitées par le comité d'audit. Toutefois, ces personnes invitées ne peuvent pas voter aux réunions du comité d'audit.
- d) Le conseil peut, en tout temps, démettre de ses fonctions un membre du comité d'audit, à son gré, et peut accepter la démission d'un membre du comité d'audit. Les sièges vacants sont comblés par le conseil.

3. RÉUNIONS ET PROCÉDURES

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

4. RESPONSABILITÉS ET FONCTIONS DU COMITÉ

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

- a) Superviser et examiner la qualité et l'intégrité du processus de communication comptable et financière de la Société au moyen de discussions avec la direction, l'auditeur externe et l'auditeur 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 d'audit examinera également la notice annuelle et les autres documents semblables émanant de la Société. Dans le cadre de ses examens, le comité d'audit s'acquittera des tâches suivantes :
 - (i) discuter avec la direction et l'auditeur externe et étudier le rapport que l'auditeur externe lui présente sur les questions touchant la mission d'audit;
 - (ii) discuter avec l'auditeur externe de son avis quant au caractère acceptable et à la qualité des états financiers. Seront ainsi abordés, notamment, les politiques et pratiques de comptabilité clé employées par la direction pour préparer, traiter différemment et communiquer l'information financière conformément aux principes comptables généralement reconnus dont elle a tenu compte, les

conséquences de ces politiques et pratiques, les modifications apportées aux politiques comptables importantes, la méthode employée pour comptabiliser des transactions inhabituelles importantes, l'effet des politiques comptables importantes dans des domaines controversés ou naissants, le degré de créativité ou de conservatisme, selon le cas, des politiques comptables adoptées par la Société, la méthode employée par la direction pour formuler des estimations comptables particulièrement importantes et le fondement des conclusions de l'auditeur externe quant au caractère raisonnable de ces estimations;

- (iii) examiner les rajustements importants découlant d'un audit;
 - (iv) examiner les désaccords avec la direction quant à l'application des politiques comptables et à la communication des états financiers. Le comité d'audit est chargé de résoudre les désaccords entre la direction et l'auditeur externe à l'égard de l'information financière;
 - (v) examiner toutes les opérations hors bilan importantes et les autres relations avec des entités non consolidées susceptibles d'avoir un effet immédiat ou futur important sur la situation financière de la Société, notamment pour déterminer si elles doivent être communiquées ou non dans les états financiers trimestriels ou annuels;
 - (vi) examiner les suggestions d'améliorations formulées par l'auditeur externe quant au fonctionnement et aux contrôles internes de la Société;
 - (vii) examiner la nature et l'ampleur des erreurs non rajustées d'un montant non négligeable;
 - (viii) vérifier le respect de divers engagements financiers;
 - (ix) étudier et choisir les politiques comptables à adopter ou à modifier.
- b) Déterminer, après étude et discussion, s'il y a lieu de recommander au conseil d'approuver les états financiers annuels, trimestriels et les rapports de gestion rattachés, ainsi que l'information financière communiquée dans une notice annuelle, un communiqué sur les résultats, un prospectus et d'autres documents semblables.
- c) Examiner, de concert avec la direction, l'auditeur externe et les conseillers juridiques, la procédure de la Société pour avoir la certitude de sa conformité aux lois et aux règlements applicables; examiner de même les litiges, les réclamations ou les autres éventualités, notamment les cotisations fiscales, susceptibles d'avoir d'importantes répercussions sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Société; étudier la communication ou l'effet de ces questions sur les résultats dans les états financiers trimestriels et annuels. Le comité d'audit doit juger que les procédures adéquates sont en place en matière d'examen de la communication publique de l'information financière extraite ou découlant des états financiers de la Société, et il doit régulièrement évaluer le caractère adéquat de ces procédures.
- d) Se réunir avec l'auditeur externe de la Société pour examiner et approuver son plan d'audit, l'accent étant particulièrement mis sur les facteurs de risque qui pourraient entraîner une déclaration inexacte importante dans les états financiers, la portée et le calendrier de l'audit, les hypothèses qui ont été formulées et les décisions qui ont été prises lors de l'élaboration du plan et la coordination du travail entre l'auditeur externe et le service d'audit interne. Il incombe au comité d'audit de superviser le travail de l'auditeur externe chargé de préparer ou publier un rapport de l'auditeur ou d'exécuter d'autres services d'audit, d'examen ou d'attestation pour la Société.
- e) Examiner et approuver l'estimation des honoraires et frais d'audit et des honoraires et frais liés à l'audit pour l'année en cours. Approuver au préalable tout supplément important sur le montant estimatif des honoraires d'audit et des honoraires liés à l'audit. Examiner et approuver les honoraires et frais d'audit et les honoraires et frais liés à l'audit pour l'année antérieure. Seul le comité d'audit a l'autorité d'établir et de payer les honoraires de l'auditeur externe. La Société s'assurera que le comité d'audit dispose des fonds nécessaires pour rémunérer l'auditeur externe.

- f) Examiner et approuver la nature de tous les services non liés à l'audit, autorisés par la législation et la réglementation en valeurs mobilières, qui seront rendus par l'auditeur externe de la Société avant le début du travail, ou déléguer cette responsabilité à un membre du comité d'audit. À cet égard, le comité d'audit présentera un rapport trimestriel ou annuel aux actionnaires de la Société, selon le cas, portant sur les services non liés à l'audit approuvés par le comité au cours de la période en question. L'approbation préalable des services non liés à l'audit par un membre du comité d'audit à qui ce pouvoir est délégué doit être présentée au comité d'audit à la première de ses réunions qui suit cette approbation préalable.
- g) Étudier le rapport de l'auditeur externe décrivant les liens éventuels entre celui-ci et la Société et confirmant que l'auditeur externe se considère comme indépendant de la Société; discuter de ce rapport avec l'auditeur externe afin d'évaluer son objectivité et son indépendance. Le comité d'audit doit expressément demander à l'auditeur externe de confirmer qu'il est un cabinet comptable enregistré au sens des règlements sur les valeurs mobilières applicables et qu'il ne fait l'objet de quelque autre demande ou enquête d'un organisme gouvernemental ou professionnel relativement à un audit exécuté par le cabinet.
- h) Recevoir des rapports sur les discussions entre la direction et d'autres experts-comptables concernant les principes comptables à appliquer dans la préparation des états financiers trimestriels ou annuels et les cas de fraude ou d'actes illégaux dont la direction, le service d'audit interne ou l'auditeur externe prend connaissance. À cet égard, examiner la procédure de contrôle pertinente avec la direction pour avoir la certitude qu'il existe une protection convenable contre de tels risques.
- i) À chaque réunion trimestrielle prévue du comité d'audit, se réunir en privé avec l'auditeur externe, entre autres pour connaître toute restriction qu'on lui aurait imposée et les autres difficultés qu'il aurait rencontrées au cours de l'audit ou de l'examen, notamment quant aux instructions sur la portée de son travail, l'accès aux renseignements demandés, la collaboration fournie par la direction durant l'exécution de son travail et son évaluation du personnel et des systèmes financiers, comptables et d'audit de la Société.
- j) De concert avec la direction, évaluer, chaque année le rendement de l'auditeur externe; recommander au conseil soit de le remplacer au besoin, soit de voir à sa reconduction dans ses fonctions par les actionnaires.
- k) En ce qui a trait aux services fournis par le service d'audit interne, le comité d'audit :
- (i) se réunit en privé avec le directeur du service d'audit interne au moins chaque trimestre, entre autres pour comprendre les restrictions imposées au service et les autres difficultés éventuellement rencontrées au cours de l'audit, notamment quant aux instructions sur la portée du travail, l'accès aux renseignements demandés et la collaboration fournie par la direction durant l'exécution du travail;
 - (ii) examine et approuve périodiquement le mandat, la relation hiérarchique et les ressources du groupe d'audit interne pour s'assurer qu'il est indépendant de la direction et qu'il a les ressources suffisantes pour s'acquitter de son mandat;
 - (iii) examine l'objectivité, les qualifications, l'efficacité et l'expérience du personnel d'audit interne; il approuve la nomination, le congédiement ou le remplacement du chef du service d'audit interne;
 - (iv) examine et approuve annuellement la portée prévue du programme d'audit interne, ses objectifs, son budget et les ressources nécessaires pour atteindre ces objectifs;
 - (v) à chaque réunion trimestrielle, examine les rapports du service d'audit interne qui décrivent les activités du service pour la période précédente;
 - (vi) chaque réunion trimestrielle, examine la relation de travail entre le service d'audit interne et l'auditeur externe et aussi entre le service d'audit interne et la direction.
- l) Obtenir du service d'audit interne et de l'auditeur externe de la Société les conclusions importantes et les recommandations de contrôle interne communiquées durant la période examinée, la réponse de la direction à ces recommandations; examiner le suivi effectué par la direction et le service d'audit 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 l'audit interne ou externe. Le comité d'audit doit avoir la certitude que des contrôles suffisants existent dont l'objectif est de permettre le dépôt anonyme et confidentiel des plaintes. Il informe les employés de la procédure prévue. Le comité d'audit doit avoir la certitude qu'il existe un mécanisme faisant en sorte qu'un sommaire de ces plaintes lui soit communiqué, indépendamment de leur importance.
- o) Examiner les politiques d'approbation des dépenses de la haute direction.
- p) Examiner le processus en vertu duquel le chef de la direction et le chef des affaires financières de la Société attestent périodiquement de la validité des informations financières; enquêter sur l'existence de toute lacune importante dans la conception ou le fonctionnement des contrôles internes qui risquerait d'avoir un effet défavorable sur la capacité de la Société à enregistrer, traiter, résumer et communiquer des informations financières; étudier toute modification importante des contrôles internes ou du contexte d'application des contrôles internes, notamment les corrections de lacunes et de faiblesses importantes.
- q) Recevoir des rapports périodiques du comité de communication de l'information et du groupe de conformité des contrôles internes en ce qui concerne les contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière.
- r) Examiner et approuver toutes les opérations avec une personne reliée au sens du *Règlement 61-101 sur les mesures de protection des porteurs minoritaires lors d'opérations particulières* de l'Autorité des marchés financiers et du *Multilateral Instrument 61-101* de la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario, en leur version éventuellement modifiée.
- s) Au besoin, se faire conseiller par des experts, notamment des conseillers juridiques et des comptables indépendants, et mener ou faire mener des enquêtes sur des questions qui relèvent de la responsabilité du comité d'audit, selon ce qu'il juge opportun. La Société s'assurera que le comité d'audit dispose de fonds suffisants pour les activités susmentionnées.
- t) Présenter régulièrement au conseil un rapport écrit sur ses activités et ses conclusions.
- u) Examiner les présentes règles chaque année et recommander au conseil de les modifier au besoin.
- v) Évaluer annuellement l'efficacité avec laquelle il exerce ses responsabilités.
- w) Remplir toute autre fonction que lui délègue le conseil.
- x) Examiner et confirmer le choix de l'associé responsable de l'audit et de tout autre associé de l'équipe de la mission d'audit de l'auditeur externe de la Société.
- y) Examiner et approuver les politiques d'embauche de la Société en ce qui concerne les actuels et anciens associés et employés des actuels et anciens auditeurs externes de la Société.

AUTRES RESPONSABILITÉS

a) Information publique

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

- (i) Examiner et approuver la politique d'information publique de la Société et les modifications y afférentes et avoir la certitude que cette politique est conforme à la situation actuelle et aux pratiques exemplaires;
- (ii) Si possible, la direction examinera, de concert avec le comité d'audit ou le président du comité d'audit, des projets de communiqués au sujet d'alertes sur résultats ou de prévisions des résultats financiers par la Société qui, de l'avis de la direction, sont susceptibles d'avoir un effet important sur le cours des titres de la Société.

b) Gestion des risques d'entreprise

Le comité d'audit doit avoir la certitude que sont gérés efficacement les risques particuliers dont la surveillance lui a été déléguée par le conseil. Le comité d'audit discute avec la direction et le service d'audit interne de toutes les expositions aux principaux risques d'entreprise et des mesures prises par la direction pour surveiller et contrôler ces expositions. Le comité d'audit est autorisé à retenir les services d'experts et de consultants pour l'aider à remplir cette tâche. Il sera loisible au comité d'audit, dans l'exécution de cette fonction, de se pencher sur ce qu'il considère comme des risques naissants qui menacent les objectifs stratégiques, financiers et opérationnels de la Société. Le président du comité d'audit rend régulièrement des comptes au conseil quant à toutes les questions majeures découlant de la gestion de ces risques.

c) Responsabilités éventuelles

Le comité d'audit contrôlera les responsabilités éventuelles de la Société et de ses filiales. Il sera loisible au comité d'audit, dans l'exécution de cette fonction, de retenir les services d'experts et de consultants et d'examiner, 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 d'audit 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 d'audit doit faire ce qui suit :

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

e) Comparaison entre le rendement et le budget

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

f) Responsabilités

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

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

Le 5 novembre 2014