

Gestion Ace Aviation Inc.

ACE AVIATION 

NOTICE ANNUELLE

Le 28 mars 2006

TABLE DES MATIÈRES

	Page
LA SOCIÉTÉ	2
RÉGLEMENTATION.....	6
APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL.....	11
RÉTROSPECTIVE TRIENNALE : ÉVOLUTION DES ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ	14
APERÇU DES ACTIVITÉS	22
ACTIVITÉS D'ACE	27
SERVICES DE TRANSPORT.....	28
AÉROPLAN.....	34
JAZZ.....	40
ACTS.....	44
MAIN-D'ŒUVRE.....	46
FACTEURS DE RISQUE	46
MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES.....	47
RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS	47
DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS	48
TITRES ENTIÈRES	53
ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS.....	54
COMITÉ DE VÉRIFICATION.....	58
DIRIGEANTS ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES	60
AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	60
ACTIONS EN JUSTICE.....	60
CONTRATS IMPORTANTS.....	60
EXPERTS.....	61
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES.....	61
ANNEXE A - CHARTE DU COMITÉ DE VÉRIFICATION, DES FINANCES ET DU RISQUE.....	A-1

Définitions

Aéroplan — Société en commandite Aéroplan et les entités qu'elle a remplacées.

coefficient d'occupation — Mesure de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers : passagers-milles payants exprimés en pourcentage des sièges-milles offerts.

code partagé — Accord commercial entre transporteurs aériens en vertu duquel l'un vend une place sous son propre code de désignation tandis que l'autre assure le transport.

Jazz — Pour la période allant jusqu'au 30 septembre 2004, Jazz Air Inc., pour la période du 30 septembre 2004 au 1^{er} février 2006, Société en commandite Jazz Air, et à compter du 2 février 2006, Jazz Air S.E.C.

milles Aéroplan — Monnaie accumulée par les membres Aéroplan aux termes du Programme Aéroplan.

passagers-milles payants (PMP) — Mesure du trafic de passagers. Produit du nombre total de passagers payants transportés par le nombre de milles parcourus.

PCGR — Principes comptables généralement reconnus au Canada.

Programme Aéroplan — Programme de fidélisation commercialisé par Aéroplan.

recettes passagers par siège-mille offert ou **RSMO** — Recettes passagers moyennes par siège-mille offert.

rendement unitaire — Produit moyen par passager-mille payant.

services d'assistance en escale — Entreprise de la Société, dirigée par ACGHS SEC (et sa filiale américaine, ACGHS US Inc.) et Air Canada, qui fournit des services d'assistance en escale ayant trait aux passagers et aux appareils, notamment des services d'enregistrement des passagers, de gestion des portes d'embarquement, de manutention des bagages et de fret et d'aire de trafic.

services de fret — Entreprise de services de fret aérien de la Société, y compris les produits, les services et les activités d'exploitation au sol liés au fret, exploitée par AC Cargo SEC, en ce qui concerne les services de fret intérieurs et transfrontaliers, et par Air Canada, en ce qui concerne les services de fret internationaux.

services techniques — Entreprise de maintenance lourde, de maintenance des moteurs et de maintenance des composantes, d'ingénierie et de formation exploitée par Société en commandite ACTS.

sièges-milles offerts ou **SMO** — Mesure de la capacité offerte aux passagers. Produit du nombre total de sièges offerts aux passagers par le nombre de milles parcourus.

Notes explicatives

Sauf indication contraire, les renseignements fournis dans la présente notice annuelle sont donnés au 31 décembre 2005.

Gestion ACE Aviation Inc. — Dans les présentes, toute mention d'ACE ou de la Société renvoie, selon le contexte, à Gestion ACE Aviation Inc. elle-même, à ACE et ses filiales collectivement, à ACE et l'une ou plusieurs de ses filiales, ou encore à l'une ou plusieurs des filiales d'ACE.

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

Statistiques — Les données sur le marché et certaines prévisions sectorielles utilisées dans la présente notice annuelle proviennent d'enquêtes internes, d'études de marché, de renseignements accessibles au public et de publications sectorielles. Les publications sectorielles déclarent généralement que les renseignements qui y sont contenus proviennent de sources qu'on peut croire fiables, mais que l'exactitude et l'exhaustivité de ces renseignements ne

sont pas garanties. De même, les enquêtes internes, les prévisions sectorielles et les études de marché, même si elles sont considérées comme fiables, n'ont pas été vérifiées indépendamment, et la Société n'atteste de l'exactitude de ces renseignements.

Filiales – Le terme « filiale » ou « filiales » s'entend, en ce qui concerne une entité, de toute autre entité, y compris une société ou une société en commandite, que cette première entité contrôle directement ou indirectement.

Énoncés prospectifs – Les communications d'ACE contiennent souvent des énoncés prospectifs verbaux ou écrits qui sont inclus dans la présente notice annuelle et peuvent être inclus dans des documents déposés auprès des autorités en valeurs mobilières du Canada et des États-Unis. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « s'attendre à », « compter », « prédire », « projeter » ainsi qu'à l'emploi du futur et du conditionnel de même que d'autres expressions similaires, ce qui comprend les renvois à des hypothèses. Ces énoncés peuvent concerner les stratégies, les attentes, les activités prévues ou les mesures futures mais n'y sont pas limités. En raison de leur nature, les énoncés prospectifs sont fondés sur des hypothèses et sont assujettis à des risques et incertitudes importants. On ne peut se fier à des prévisions, à des prédictions ou des énoncés prospectifs en raison, notamment, de l'évolution de conditions non liées à l'entreprise et de l'incertitude générale liée à celle-ci. Les résultats indiqués dans les énoncés prospectifs pourraient différer substantiellement des résultats réels pour un certain nombre de raisons, notamment le prix de l'énergie, l'évolution générale du secteur, de l'état du marché et de la conjoncture économique, une guerre, des attaques terroristes, des changements dans la demande en raison de la nature saisonnière des activités, la capacité de réduire les frais d'exploitation et les effectifs, les relations de travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, une restructuration, des questions liées au régime de retraite, les taux de change et d'intérêt, les modifications législatives, des mesures réglementaires défavorables ou encore des poursuites, des litiges en cours ou des actions prises par des tiers. Cette différence pourrait également être occasionnée par des facteurs énoncés ailleurs dans la présente notice annuelle, particulièrement ceux dont il est question à la rubrique « Facteurs de risque ». Les énoncés prospectifs contenus dans la présente notice annuelle témoignent des attentes d'ACE à la date de la présente notice annuelle et pourraient changer après cette date. Toutefois, ACE n'a aucunement l'intention ni l'obligation de mettre à jour ou de réviser ces énoncés prospectifs au moment de l'obtention de nouveaux renseignements, de la survenance d'événements futurs ou autrement.

LA SOCIÉTÉ

Constitution

ACE a été constituée le 29 juin 2004 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (la « LCSA ») et est devenue la société de portefeuille mère d'Air Canada et de ses filiales après leur réorganisation au moment de la mise en œuvre, avec prise d'effet le 30 septembre 2004, du plan consolidé de réorganisation, de transaction et d'arrangement d'Air Canada et de certaines de ses filiales en vertu de la LCSA, de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la LACC) et de la *Business Corporations Act* (Alberta) (appelé aux présentes le « plan »).

Le 30 septembre 2004, dans le cadre de la mise en œuvre du plan, Air Canada a réorganisé sa structure d'entreprise. Aux termes de cette réorganisation, Société en commandite APLN (société devancière de Société en commandite Aéroplan), Jazz Air Inc. (société devancière de Société en commandite Jazz Air et de Jazz Air S.E.C.), Touram Inc. (société devancière de Société en commandite Touram (« Touram SEC »)) et Destina.ca Inc. (société devancière de Destina Groupe eCommerce SEC), qui étaient déjà constituées à titre d'entités distinctes, membres du même groupe qu'Air Canada, sont devenues des entités distinctes membres du même groupe qu'ACE, tandis que Société en commandite ACTS (« ACTS SEC »), Société en commandite AC Cargo (« AC Cargo SEC »), Société en commandite Services en ligne AC (société devancière de Destina Groupe eCommerce SEC) et Société en commandite ACGHS (« ACGHS SEC ») ont été constituées en sociétés en commandite distinctes membres du même groupe qu'ACE. ACE exploite donc une société de portefeuille mère d'Air Canada, d'Aéroplan, de Jazz, d'ACTS SEC, d'AC Cargo SEC, de Destina Groupe eCommerce SEC, d'ACGHS SEC et de Touram SEC. Avant 2002, les activités d'Aéroplan étaient intégrées à celles d'Air Canada. En 2001, la direction d'Air Canada a élaboré un plan officiel visant la création d'une entité distincte pour poursuivre les activités du Programme Aéroplan. Depuis le 1^{er} janvier 2002, Aéroplan est exploitée en tant qu'entité distincte membre du même groupe qu'Air Canada. Jazz Air Inc. était une entité distincte membre du même groupe qu'Air Canada quand, le

30 septembre 2004, elle a transféré la quasi-totalité de ses actifs et certaines de ses dettes à Société en commandite Jazz Air, société en commandite distincte nouvellement créée, membre du même groupe qu'ACE. Destina.ca Inc. était une entité distincte membre du même groupe qu'Air Canada quand, le 31 juillet 2005, elle a transféré la quasi-totalité de ses actifs et certaines de ses dettes à Destina Groupe eCommerce SEC, société en commandite distincte membre du même groupe qu'ACE. La nouvelle structure organisationnelle d'ACE est conçue pour faciliter le développement de chaque unité d'entreprise à son plein potentiel, notamment, lorsque cela est opportun, par la recherche d'une nouvelle clientèle externe, et pour maximiser la valeur des filiales.

Le 29 juin 2005, le Fonds de revenu Aéroplan a réalisé son premier appel public à l'épargne visant 25 millions de parts au prix de 10 \$ la part. Le 30 juin 2005, après la levée par les preneurs fermes de l'option pour attributions excédentaires, le Fonds de revenu Aéroplan a émis 3,75 millions de parts supplémentaires au prix de 10 \$. Le 16 février 2006, ACE a annoncé une distribution spéciale à ses actionnaires de parts du Fonds de revenu Aéroplan. La distribution de 0,18 part du Fonds de revenu Aéroplan par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée (comme si les actions privilégiées étaient converties) d'ACE est effectuée à titre de remboursement de capital et représente, au total, environ 10,1 % des parts du Fonds de revenu Aéroplan, après dilution. La date de clôture des registres aux fins de la distribution spéciale était le 3 mars 2006 et la date de paiement devrait tomber vers le 31 mars 2006. Après cette distribution spéciale, ACE détiendra une participation de 75,5 % dans la Société en commandite Aéroplan.

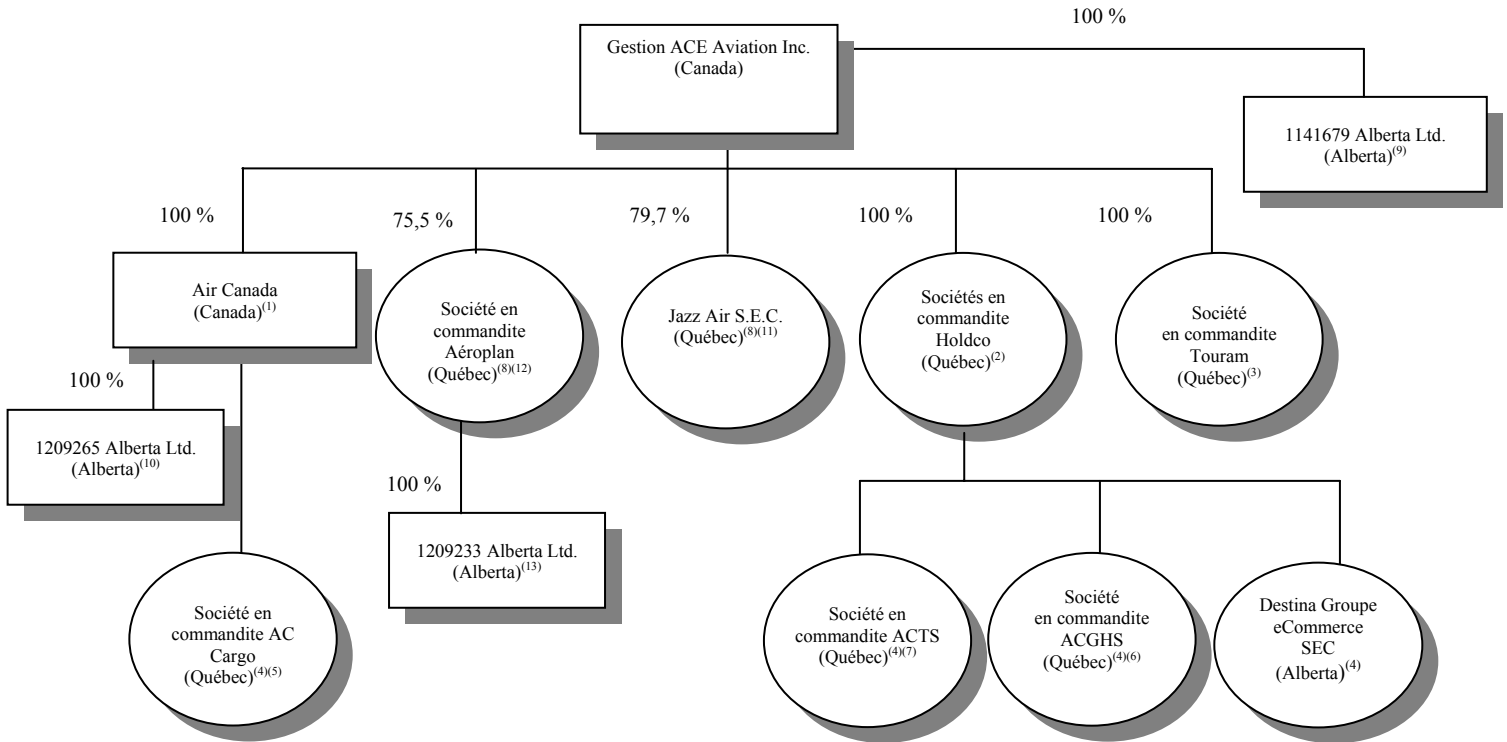
Le 2 février 2006, le Fonds de revenu Jazz Air a réalisé son premier appel public à l'épargne visant 23,5 millions de parts, au prix de 10 \$ la part. Le 27 février 2006, le Fonds de revenu Jazz Air a annoncé qu'il a émis 1,5 million de parts supplémentaires, au prix de 10 \$ la part, par suite de la levée partielle de l'option pour attributions excédentaires octroyée aux preneurs fermes dans le cadre de son premier appel public à l'épargne. Compte tenu de la levée partielle de l'option pour attributions excédentaires, ACE détient à l'heure actuelle une participation de 79,7 % dans Jazz Air S.E.C.

Les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote d'ACE sont respectivement inscrites à la Bourse de Toronto (la « TSX ») sous les symboles « ACE.RV » et « ACE.B ».

Le siège social d'ACE est situé au 5100, boulevard de Maisonneuve Ouest, Montréal (Québec) H4A 3T2.

Structure d'entreprise

Le tableau suivant indique les principales filiales actuelles d'ACE, le lieu de constitution de chacune et le pourcentage de participation détenue ou contrôlée directement ou indirectement par ACE.



- (1) Air Canada détient la totalité des actions émises et en circulation de certaines filiales, notamment d'Air Canada Capital Ltd., constituée en vertu des lois de l'Alberta.
- (2) Les sociétés en commandite Holdco, régies par les lois du Québec, sont les commanditaires d'ACGHS SEC, d'ACTS SEC et de Destina Groupe eCommerce SEC (société qui a remplacé Services en ligne AC SEC), dont ils détiennent 99,99999 % des parts. ACE est le commanditaire de chaque société en commandite Holdco et détient 99,9 % des parts ordinaires de société en commandite dans chacune d'entre elles. Les filiales en propriété exclusive d'ACE constituées en vertu des lois du Canada sont les commandités de leurs sociétés en commandite Holdco respectives et détiennent 0,1 % des parts dans celles-ci. Air Canada détient la totalité des parts privilégiées de société en commandite dans chacune des sociétés en commandite Holdco.
- (3) Touram SEC agit comme organisateur de voyages, vend des forfaits de vacances sous le nom commercial Vacances Air Canada et vend des sièges en surplus à des agents de voyages sous le nom commercial Netair. Le 31 janvier 2005, Touram Inc. a transféré l'ensemble de son actif et certains éléments de son passif à Touram SEC, société en commandite régie par les lois du Québec. Avant sa liquidation et le transfert de ses actifs à ACE le 29 décembre 2005, Touram Inc., société constituée en vertu des lois du Canada, était le commanditaire de Touram SEC et détenait 99,99999 % des parts dans celle-ci. Depuis la liquidation, ACE détient la totalité des parts de Touram SEC auparavant détenues par Touram Inc. Société en commandite Touram Inc., filiale en propriété exclusive d'ACE constituée en vertu des lois du Canada, est le commandité de Touram SEC et détient 0,00001 % des parts dans celle-ci.
- (4) Les commandités d'AC Cargo SEC, d'ACGHS SEC, d'ACTS SEC et de Destina Groupe eCommerce SEC sont des filiales en propriété exclusive d'ACE constituées en vertu des lois du Canada. Ces commandités détiennent 0,00001 % des parts d'AC Cargo SEC, d'ACGHS SEC, d'ACTS SEC et de Destina Groupe eCommerce SEC.
- (5) AC Cargo SEC, de concert avec Air Canada, fournit des services de fret sur des vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux. Air Canada est le commanditaire de AC Cargo SEC et détient 99,99999 % des parts dans celle-ci.
- (6) ACGHS SEC procure des services en escale ayant trait aux passagers et aux appareils à Air Canada, Jazz et d'autres compagnies aériennes, se concentrant principalement sur les escales situées au Canada.
- (7) ACTS SEC fournit des services techniques et fait concurrence à d'autres sociétés à l'échelle mondiale en tant que fournisseur de services de maintenance, de réparation et de révision d'appareils.
- (8) Depuis les premiers appels publics à l'épargne du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air, ACE détient une participation dans les commandités respectifs d'Aéroplan et de Jazz dans les mêmes proportions que sa participation dans leurs sociétés en commandite respectives.
- (9) 1141679 Alberta Ltd. détient et gère l'encaisse et les placements excédentaires d'ACE au nom de celle-ci.
- (10) 1209265 Alberta Ltd. détient et gère l'encaisse et les placements excédentaires d'Air Canada au nom de celle-ci.

- (11) ACE détient une participation de 79,7 % dans Jazz.
- (12) ACE détient une participation de 75,5 % dans Aéroplan.
- (13) 1209233 Alberta Ltd. détient et gère les placements de la plus grande partie de la réserve au titre des échanges de miles Aéroplan au nom d'Aéroplan.

Certaines filiales qui, au 31 décembre 2005, représentaient chacune pas plus de 10 % de l'actif consolidé et pas plus de 10 % des ventes et des produits d'exploitation consolidés de la Société, et qui, regroupées, ne représentent pas plus de 20 % de l'actif total consolidé et du total consolidé des ventes et des produits d'exploitation de la Société, n'ont pas été prises en compte.

RÉGLEMENTATION

Au Canada, le transport aérien commercial, y compris les politiques, les normes de maintenance et d'exploitation, la sécurité, ainsi que les infrastructures au sol et les installations de navigation, est de compétence exclusive fédérale et relève du ministre des Transports. L'Office des transports du Canada est chargé de délivrer des licences de transport aérien visant les services internes et internationaux; il réglemente les tarifs aériens internationaux et les conditions de transport. Depuis 1996, NAV Canada, société privée, administre les services de navigation aérienne au Canada. Des administrations aéroportuaires locales, également privatisées, gèrent par ailleurs tous les grands aéroports canadiens.

Services intérieurs

La déréglementation de l'industrie du transport aérien intérieur en 1987 a permis aux transporteurs d'établir des tarifs aériens et des conditions de transport sans réglementation gouvernementale. Selon la *Loi sur les transports au Canada* (la « LT »), l'entrée sur le marché est libre, pourvu qu'un transporteur puisse prouver ce qui suit : (i) il est *canadien* au sens de la LTC, c'est-à-dire qu'il est contrôlé de fait par des Canadiens et qu'au moins 75 % des actions de son capital assorties de droit de vote sont détenues et contrôlées par des Canadiens ; (ii) il peut offrir des services donnant tous les gages de sécurité ; (iii) il est convenablement assuré ; (iv) il respecte les exigences financières minimales établies dans le *Règlement sur les transports aériens* (Canada) pris en application de la LTC.

En juillet 2000, le législateur canadien a modifié la LTC, la *Loi sur la concurrence* (Canada) et la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (Canada) en vue de régir la concurrence dans les transports aériens au pays et d'assurer la protection des consommateurs. Les mesures modificatives adoptées ont accru les pouvoirs de l'Office des transports du Canada en ce qui concerne la tarification sur les lignes intérieures à l'abri de la concurrence et les conditions de transport sur les lignes intérieures. En outre, des dispositions en matière d'*abus de position dominante*, propres au secteur du transport aérien, ont été introduites dans la *Loi sur la concurrence* (Canada).

En février 2001, le Bureau de la concurrence a publié, aux fins de consultation, un projet de principes généraux sous-tendant la méthode qu'il entendait adopter pour appliquer à l'industrie du transport aérien les dispositions de la *Loi sur la concurrence* (Canada) relatives à l'abus de position dominante, notamment en ce qui concerne l'imposition d'amendes administratives en cas d'abus de position dominante par un transporteur aérien intérieur dominant. Les lignes directrices précisaient, entre autres, la manière dont le Bureau de la concurrence établirait si un transporteur exerçait ses activités ou augmentait sa capacité moyennant des tarifs qui ne compensent pas les coûts évitables de la prestation des services, et si le transporteur utilisait des commissions, des incitatifs, des programmes de fidélisation ou des rabais pour voyages d'affaires qui seraient considérés comme anticoncurrentiels. Les lignes directrices n'ont jamais été finalisées à la lumière de la lettre publiée en 2004 par la Commissaire de la concurrence et décrite ci-après, laquelle précise la façon dont elle se propose d'appliquer à l'avenir les dispositions en matière d'abus de position dominante au secteur du transport aérien.

En mars 2001, le Commissaire de la concurrence a déposé une demande en vertu des dispositions de la *Loi sur la concurrence* (Canada) ayant trait à l'abus de position dominante, pour obtenir une décision interdisant à Air Canada d'exiger pour des vols sur certaines lignes dans l'Est canadien des tarifs ne couvrant pas les coûts évitables de ces vols. Après entente entre Air Canada et la Commissaire de la concurrence, la demande a été divisée en deux étapes. L'étape I consistait à examiner tous les coûts d'Air Canada entre avril 2000 et mars 2001 et à établir ceux qu'il fallait considérer comme évitables. Le Tribunal de la concurrence a publié ses motifs et ses conclusions au sujet de l'étape I le 22 juillet 2003 et a formulé un critère des coûts évitables d'application générale. La décision du Tribunal de la concurrence ne constitue en rien une conclusion qu'Air Canada a contrevenu à la *Loi sur la concurrence* (Canada) en abusant de sa position dominante, question qui aurait été tranchée à l'étape II de la demande. Comme il est décrit ci-après, l'étape II de la demande n'aura pas lieu puisque la Commissaire de la concurrence y a mis fin avec le consentement d'Air Canada, pour les motifs exposés ci-après.

En septembre 2004, après en avoir discuté longuement avec Air Canada, le Bureau de la concurrence a mis fin à la demande adressée au Tribunal de la concurrence avec le consentement d'Air Canada et a publié une lettre décrivant la méthode qu'il entend adopter pour appliquer la loi en cas de nouvelle plainte formulée contre un important transporteur intérieur à la lumière des modifications qui ont eu lieu depuis 2000 dans le secteur du

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

À la lumière de ces faits, et dans le cadre de l'entente qui a mis fin à la demande de mars 2001 déposée devant le Tribunal de la concurrence, Air Canada a décidé de ne pas porter en appel la décision du Tribunal de la concurrence concernant l'étape I de la demande. Le Bureau de la concurrence est d'avis que les principes établis par le Tribunal de la concurrence dans l'étape I de la demande concernant le critère des coûts évitables sont applicables à toute nouvelle cause dans laquelle seraient soulevées des questions semblables.

Le 27 avril 2004, le gouvernement du Canada a modifié les *Règlements sur les systèmes informatisés de réservation* (« SIR ») pris en application de la *Loi sur l'aéronautique* (Canada) afin de réduire les exigences réglementaires et de laisser jouer les forces du marché en ce qui a trait au système de distribution, ce qui se traduira par une rationalisation du marché et une réduction des coûts pour les transporteurs. Par suite des modifications, les compagnies aériennes détenant au moins 10 % du marché ne sont plus tenues de participer à tous les SIR exploités au Canada et ont la faculté de choisir les niveaux de participation les plus avantageux pour leur exploitation. En outre, toutes les compagnies aériennes et les fournisseurs SIR sont maintenant autorisés à négocier librement les tarifs à des conditions strictement commerciales.

Services transfrontaliers

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

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

Le 11 novembre 2005, Transports Canada a annoncé la conclusion par les gouvernements du Canada et des États-Unis d'un accord de transport aérien « Ciel ouvert » (l'« accord Ciel ouvert ») libéralisant de façon plus poussée les services de transport aérien. Cet accord est censé entrer en vigueur le 1^{er} septembre 2006. L'accord Ciel ouvert permettra aux transporteurs aériens des deux pays (i) de prendre des passagers ou du fret, ou les deux, 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 et (iii) d'offrir les prix les plus bas pour des services entre le territoire de l'autre pays et un pays tiers. Le cabotage demeure interdit.

Services internationaux

Les services aériens internationaux réguliers sont réglementés par les gouvernements du Canada et des pays concernés. Le ministre des Transports a le pouvoir de désigner les transporteurs aériens canadiens qui exploiteront des lignes 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 lignes convenues et les conditions d'exploitation des transporteurs, notamment le nombre de transporteurs autorisés ainsi que la capacité ou la fréquence permise, ou les deux, et établissent les contrôles sur les tarifs. La plupart des accords bilatéraux auxquels le Canada est partie autorisent la désignation de plus d'un transporteur aérien canadien, tandis que d'autres n'en acceptent qu'un. En général, les accords bilatéraux entre le Canada et les pays européens sont plus souples dans les contrôles de capacité et de fréquence que ceux entre le Canada et les pays d'Asie.

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

En mai 2002, le ministre des Transports a introduit une politique de désignations multiples libéralisée qui s'applique aux services aériens internationaux réguliers offerts par des transporteurs aériens canadiens (sauf les services aux États-Unis). Tout transporteur canadien peut faire une demande de désignation pour desservir un pays étranger, sans égard au nombre de voyages par avion sur ce marché. Le nombre de transporteurs canadiens désignés est toutefois toujours assujéti aux accords bilatéraux de services aériens existants, mais le gouvernement du Canada a indiqué qu'il poursuivra les négociations entamées avec les pays intéressés pour obtenir les droits nécessaires pour les transporteurs canadiens. En outre, une désignation ne sera sujette à réattribution que dans les cas où un accord bilatéral limite les désignations, et où le transporteur autorisé n'exploite pas de services aériens directs ou à code partagé.

Services nolisés

Habituellement, les services nolisés ne sont pas visés par des accords bilatéraux, mais ils le sont dans l'accord de services aériens Canada/E.-U. de 1995. Selon la politique du gouvernement du Canada, tout transporteur canadien peut exploiter des vols nolisés entre le Canada et toute ville du monde, à condition d'avoir obtenu au préalable l'approbation des autorités canadiennes et des autres organismes de réglementation compétents. Air Canada exploite des vols nolisés sur les destinations étrangères lorsqu'elle n'est pas le transporteur désigné ou pour rentabiliser des avions qui sinon resteraient au sol.

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

Loi sur les langues officielles

Air Canada est assujéti à la *Loi sur les langues officielles* (Canada) (la « LLO »). La LLO oblige notamment Air Canada à s'assurer que tout membre du public qui voyage peut communiquer et obtenir des services dans l'une ou l'autre des langues officielles si la demande pour ces services dans cette langue le justifie (partie IV de la LLO) et à permettre aux employés de travailler dans l'une ou l'autre des langues officielles (partie V de la LLO). En 2000, le Parlement a adopté des modifications de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (Canada) (la « LPPCAC ») afin d'imposer à Air Canada l'obligation de s'assurer que les clients de ses filiales peuvent communiquer avec la filiale quant aux services aériens et aux services connexes, et obtenir ces services, dans l'une ou l'autre des langues officielles lorsque le nombre de clients le justifie.

Quand Air Canada a cessé de bénéficier de la protection prévue par la LACC en septembre 2004, plusieurs divisions internes et anciennes filiales d'Air Canada ont été transformées en sociétés en commandite contrôlées directement ou indirectement par ACE. Bien que les obligations en matière linguistique dont il a été question précédemment continuent de s'appliquer à Air Canada elle-même, ACE et les entités remplaçantes dont elle est propriétaire ne sont actuellement pas assujetties aux obligations en matière de langues officielles mais, conformément à la LLO, si une autre partie exécute les services pour Air Canada, un membre du public peut communiquer et obtenir ses services dans l'une ou l'autre des langues officielles si les services fournis par Air Canada doivent l'être dans l'une ou l'autre des langues officielles en vertu de la LLO.

Le 2 mai 2005, le projet de loi C-47 intitulé *Loi modifiant la loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (Canada) (le « projet de loi C-47 ») a été déposé devant la Chambre des communes. Le 3 novembre 2005, après avoir été lu en deuxième lecture, le projet de loi C-47 a été renvoyé au Comité permanent des transports. Le projet de loi C-47 cherchait à modifier la législation existante afin de garantir que les entités qui remplacent Air Canada soient assujetties aux obligations en matière de langues officielles. Toutefois, le 29 novembre 2005, la 38^e législature a été dissoute. En conséquence, le processus législatif relatif à l'adoption du projet de loi C-47 a pris fin. Bien que la direction ne puisse prédire si un tel projet de loi sera de nouveau présenté devant la Chambre des communes, ACE et les entités remplaçantes en cause dont elle est propriétaire se conforment à la partie IV de la LLO ou ont déjà pris des mesures en vue de s'y conformer.

Mesures de sûreté

Dans la foulée des attentats terroristes du 11 septembre 2001, le ministre des Transports a imposé de nouvelles mesures de sûreté aérienne, notamment l'amélioration du contrôle des passagers et des bagages à l'enregistrement et à l'embarquement. D'autres pays, comme les États-Unis et le Royaume-Uni, ont imposé des mesures de sûreté supplémentaires semblables. La priorité de la Société a été d'assurer la sécurité des passagers et de l'équipage sur tous les vols. Pour donner suite à ces nouvelles mesures, la Société a renforcé les portes des postes de pilotage des avions de toutes ses grandes lignes et oblige désormais les passagers à produire une pièce d'identité valide avant l'embarquement. En décembre 2001, le ministre des Transports a annoncé plusieurs mesures de sûreté, notamment la création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, la mise sur pied d'un programme visant à affecter des policiers armés à bord des avions assurant certaines liaisons intérieures et internationales, ainsi que l'imposition de droits pour la sécurité des passagers du transport aérien. Introduits le 1^{er} avril 2002, ces droits ont été révisés dans les budgets fédéraux suivants. Depuis le 1^{er} avril 2005, les droits maximaux sont fixés à 10 \$ pour les vols intérieurs et à 17 \$ pour les vols transfrontaliers et internationaux.

En octobre 2002, le gouvernement canadien a mis en œuvre son programme d'information préalable sur les voyageurs, conçu pour identifier les personnes pouvant représenter un risque élevé ainsi que pour répondre aux besoins en matière de sécurité aux frontières. En mars 2003, elle a également instauré un programme de dossier passager. Selon la réglementation, les transporteurs aériens canadiens et étrangers sont à présent tenus de fournir à l'Agence des services frontaliers du Canada, au moment du départ, des données de base sur tous les passagers et membres d'équipage de leurs vols internationaux à destination du Canada. Ils doivent aussi rendre accessibles les dossiers passagers figurant dans leurs systèmes de réservation. Des pays étrangers comme les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Australie, le Mexique et la Corée du Sud ont imposé des exigences d'information semblables aux transporteurs exploitant des services à destination ou en provenance de leur territoire.

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

Mesures de sécurité

Le 15 juin 2005, le ministre des Transports a annoncé des modifications réglementaires afin d'améliorer la performance des exploitants aériens canadiens en matière de sécurité et d'accroître la responsabilisation du secteur de l'aviation par la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité. Ces systèmes ont pour objectif d'accroître la responsabilisation de l'industrie, d'insuffler une culture de sécurité uniforme et positive et de contribuer à améliorer la performance des exploitants aériens en matière de sécurité. En vertu des modifications du *Règlement de l'aviation canadien*, les exploitants aériens doivent mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité dans leurs organisations et nommer des gestionnaires supérieurs responsables de la sécurité. Ces modifications sont entrées en vigueur le 31 mai 2005. Le 16 mai 2005, le projet de loi S-33 intitulé *Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence* (Canada) (le « projet de loi S-33 ») a été déposé en première lecture au Sénat. Le projet de loi S-33 cherchait notamment à régler la question des systèmes de gestion intégrée et à autoriser l'établissement de déclarations volontaires suivant lesquelles des renseignements concernant la sûreté et la sécurité dans le secteur de l'aviation pourraient être déclarés. Le 14 juin 2005, le projet de loi S-33 a été retiré. La direction ne peut prédire s'il sera de nouveau présenté.

Air Canada, Jazz et ACTS SEC veillent actuellement à la mise en place de systèmes de gestion de sécurité conformes aux modifications récentes apportées au *Règlement de l'aviation canadien*. Le président et chef de la direction d'Air Canada, Montie Brewer, a été désigné dirigeant responsable du système de gestion de la sécurité d'Air Canada. Le président et chef de la direction de Jazz, Joseph D. Randell, a été désigné dirigeant de Jazz. Le président et chef de la direction d'ACTS SEC, Chahram Bolouri, a été désigné responsable du système de gestion de la sécurité de ACTS SEC. En outre, le premier directeur — Environnement et Sécurité de l'entreprise — ACE a pour tâche de faciliter la mise en application du système de gestion de la sécurité d'Air Canada, le Directeur — Sécurité de l'entreprise — Jazz a pour sa part la tâche de faciliter la mise en application du système de gestion de la sécurité de Jazz et le premier directeur — Conformité aux règlements — ACTS a pour objet de faciliter la mise en application du système de la gestion de la sécurité d'ACTS SEC.

Confidentialité

La Société est assujettie à la législation canadienne, américaine et étrangère sur la protection des renseignements personnels en qui concerne la collecte, l'utilisation, la communication et la protection des données sur les passagers et les employés. La législation fédérale canadienne sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé, soit la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* (Canada) (la « LPRPDE »), régit notamment la collecte, l'utilisation et la communication des renseignements personnels dans le cadre d'activités commerciales d'une entreprise sous réglementation fédérale. De plus, la LPRPDE régit le traitement des renseignements personnels des employés travaillant pour des employeurs sous réglementation fédérale. Cette loi 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 informé des personnes à l'égard desquelles on recueille et utilise des renseignements personnels. Les renseignements personnels ne peuvent alors être utilisés qu'aux fins pour lesquelles ils ont initialement été recueillis ou à d'autres fins précises prévues par la LPRPDE. La Société a une politique de confidentialité conçue pour respecter la législation ou dépasser ses exigences. La direction est d'avis que sa politique et ses pratiques de confidentialité respectent les lois applicables au Canada et à l'étranger.

Outre la politique de confidentialité de la Société, des mesures et des politiques précises en matière de confidentialité sont appliquées par chacune des filiales de la Société pour protéger les renseignements concernant les clients et les employés.

APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL

Secteur du transport aérien

Généralités

Le secteur du transport aérien est hautement concurrentiel. Au cours des deux dernières décennies, les gouvernements ont graduellement aboli la réglementation économique de l'aviation commerciale, ce qui a eu pour effet de créer un environnement plus ouvert et concurrentiel pour les services aériens intérieurs, transfrontaliers et internationaux, tant à l'égard des services réguliers que des services nolisés pour vacanciers.

La déréglementation a transformé le secteur du transport aérien mondial et favorisé la venue de transporteurs à bas prix. Suivant les traces de Southwest Airlines aux États-Unis, d'easyJet et de Ryanair en Europe, les transporteurs à bas prix ont fait leur entrée sur le marché canadien, ce qui a marqué le début d'une évolution rapide de l'environnement concurrentiel intérieur. Grâce à leurs coûts unitaires relativement faibles, attribuables en grande partie à de coûts de main-d'œuvre inférieurs et à un produit plus simple, les transporteurs à bas prix sont en mesure d'exercer leurs activités de façon rentable tout en offrant de très bas tarifs. En offrant de tels tarifs aux voyageurs d'affaires en particulier, ces transporteurs ont réussi à prendre de l'expansion et à s'emparer d'une part du marché des grands transporteurs bien établis (les « transporteurs traditionnels »).

En réponse à ces changements, de nombreux transporteurs traditionnels ont adopté des stratégies similaires pour faire face à la concurrence des transporteurs à bas prix dans leurs territoires intérieurs respectifs. Une stratégie commune visait à réduire les coûts et la capacité par la négociation de concessions importantes de la part de la main-d'œuvre, la rationalisation de la capacité intérieure et la concentration sur les voyages d'affaires long-courriers. Ces mesures permettent aux transporteurs traditionnels d'exploiter leurs avantages concurrentiels sur le marché mondial tout en bénéficiant d'une clientèle beaucoup plus vaste.

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 ont considérablement nui au secteur du transport aérien et les mesures de sécurité aéroportuaires qui ont par la suite été mises en place ont rendu le transport par avion plus lent et moins commode. La guerre en Irak et l'écllosion du SRAS (dont les effets ont été les plus considérables en Asie et au Canada) en 2003 ont également nui au secteur du transport aérien.

Afin de réajuster leurs modèles d'entreprise, de nombreux transporteurs traditionnels se sont restructurés ou se restructurent actuellement, soit sous supervision judiciaire, soit par processus consensuel. L'ampleur de la restructuration et des changements varient d'un transporteur à l'autre. Le secteur aérien américain est constitué de plusieurs transporteurs traditionnels au sein d'un marché hautement fragmenté, caractérisé par une surcapacité considérable, de fortes escomptes tarifaires et une concurrence croissante des transporteurs à bas prix (comme Southwest Airlines et JetBlue Airways). Le secteur aérien canadien est moins fragmenté que celui des États-Unis.

Marché intérieur

Air Canada est la plus importante compagnie aérienne intérieure à services complets au Canada. Jazz est la première compagnie aérienne régionale et la deuxième compagnie aérienne en importance au Canada après Air Canada, compte tenu de la taille de son parc aérien et du nombre de lignes qu'elle exploite. Le secteur du transport aérien au Canada est caractérisé par un nombre limité de marchés à forte densité représentant la majorité du trafic de passagers et des revenus. Les transporteurs intérieurs à bas prix se sont taillé une place importante sur tous les principaux marchés intérieurs et poursuivent leur expansion. La Société a redéfini sa stratégie commerciale afin de faire concurrence de façon efficace.

D'après les données de l'Official Airline Guide (l'« OAG »), la Société estime qu'en mars 2006, elle fournira environ 61 % de la capacité régulière intérieure totale du secteur du transport aérien canadien, mesurée en SMO, alors que WestJet en fournira environ 29 %.

Marché transfrontalier

Offrant le plus grand nombre de destinations et de vols sans escale vers les États-Unis, Air Canada et Jazz transportent plus de passagers entre le Canada et les États-Unis que toute autre compagnie aérienne. La concurrence sur le marché transfrontalier est principalement le fait des transporteurs traditionnels américains qui exploitent plutôt des vols entre les États-Unis et le Canada en passant par leurs plaques tournantes pour les vols de correspondance. Parmi ceux qui offrent des services transfrontaliers, signalons American Airlines, Delta Airlines, Continental Airlines, United Airlines et Northwest Airlines.

Les transporteurs à bas prix canadiens offrent des services transfrontaliers et augmentent leurs activités sur le marché transfrontalier. WestJet fournit actuellement des services transfrontaliers vers Orlando, Tampa, Fort Myers, Fort Lauderdale, Los Angeles, Palm Springs, Phoenix, Las Vegas, Honolulu et Maui. CanJet fournit actuellement des services transfrontaliers vers New York et Orlando, en Floride toute l'année, et en saison vers d'autres destinations en Floride, notamment St Petersburg, West Palm Beach, Fort Lauderdale et Sarasota. En outre, un transporteur à bas prix des États-Unis, Frontier Airlines, a annoncé qu'il commencera à fournir des services transfrontaliers entre Calgary et Denver vers la fin de mai 2006.

D'après les données de l'OAG, la Société estime qu'en mars 2006, elle fournira environ 42 % de la capacité régulière transfrontalière totale, mesurée en SMO.

Marché international

Air Canada a un vaste portefeuille de droits de ligne internationaux et est le transporteur international régulier le plus important du Canada. Sur les marchés transatlantique et transpacifique, Air Canada fait concurrence principalement à des transporteurs traditionnels étrangers et, dans une moindre mesure, à des transporteurs exploitant des vols nolisés et à bas prix qui volent surtout pendant les saisons de pointe sur les lignes à plus haute densité. Il existe également une concurrence indirecte de la part de compagnies américaines traditionnelles, qui transportent les passagers canadiens de leurs plaques tournantes vers les marchés internationaux. Toutefois, la direction estime que la politique du gouvernement américain exigeant la présentation d'un visa par les résidents de certains pays qui transitent par les États-Unis a été avantageuse pour Air Canada, puisque, à l'heure actuelle, aucune obligation semblable ne s'applique au transit par le Canada.

L'expansion des grands réseaux aériens, comme Star Alliance^{MD}, oneworld et Sky Team, a amené un regroupement des activités sur les marchés transatlantique et transpacifique. Sur le marché transpacifique, la création de nouvelles lignes aériennes polaires a rendu possibles de nouveaux vols sans escale depuis les villes de l'Est de l'Amérique du Nord jusqu'en Asie. Air Canada tente de saisir ces occasions en instaurant des services sans escale de Toronto vers Tokyo, Hong Kong, Beijing, Shanghai et Séoul et avec une escale de Toronto vers Delhi. Le marché sud-américain présente également une occasion de croissance éventuelle pour Air Canada, puisque aucun transporteur sud-américain ne dessert actuellement le Canada.

D'après les données de l'OAG, la Société estime qu'en mars 2006, elle fournira environ 46 % de la capacité régulière internationale totale entre le Canada et l'Europe et entre le Canada et l'Asie, mesurée en SMO.

Air Canada est actuellement le seul transporteur régulier canadien qui dessert des lignes asiatiques partant du Canada, bien que les transporteurs de nombreux pays asiatiques se rendent jusqu'au Canada.

Secteur du transport aérien régional

Le secteur du transport aérien régional au Canada est composé de Jazz et d'un certain nombre d'autres exploitants de moindre importance d'avions à turbopropulseurs, dont la plupart exploitent des appareils de 19 à 50 sièges. Exception faite de Jazz, ces transporteurs sont principalement des entreprises autonomes qui exercent leurs activités sur des marchés spécialisés. Il existe peu d'autres compagnies aériennes régionales au Canada qui exercent leurs activités aux termes d'un contrat d'achat de capacité et celles qui le font ont des ententes avec Air Canada pour exploiter des avions à turbopropulseurs de 19 sièges ou moins. Exception faite de Jazz, tous ces

transporteurs sont des sociétés fermées ou des entreprises familiales. Aucun d'entre eux n'a la taille de Jazz ni des activités aussi étendues que les siennes puisque leur parc aériens comptent de un à 12 appareils.

Jazz est le seul transporteur offrant un service dans plus d'une région du pays ainsi qu'un service transfrontalier. De plus, il s'agit du seul transporteur régional du Canada qui exploite des biréacteurs régionaux.

Le marché intérieur canadien se caractérise par un vaste territoire géographique dans lequel les liaisons aériennes se concentrent à l'Ouest et à l'Est. On y trouve quatre grandes plaques tournantes, Toronto, Vancouver, Montréal et Calgary. Ce marché est desservi par Jazz, Air Canada, des transporteurs intérieurs à bas prix comme WestJet et Canjet et de petites compagnies aériennes régionales.

Sur le marché transfrontalier, Air Canada et Jazz font concurrence à divers transporteurs réseau américains et à leurs transporteurs régionaux, dont la plupart exercent leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité. Ces transporteurs régionaux exercent leurs activités dans le cadre de contrats d'achat de capacité sous la bannière de leurs partenaires respectifs, comme United Express, America West Express, US Airways Express, Continental Express, Northwest Airlinck, Delta Connection, American Eagle et Horizon Airlines.

Secteur canadien du marketing de fidélisation

La marketing de fidélisation englobe une vaste gamme d'outils et de pratiques conçus pour inviter les clients fidèles à accumuler des points échangeables contre des primes, ce qui les motive à continuer à acheter les produits ou services d'une entreprise. Grâce au marketing de fidélisation, les entreprises réussissent à attirer de nouveaux clients, à conserver leur clientèle et à augmenter les niveaux d'achats des consommateurs ciblés. Le marketing de fidélisation est devenu un élément clé de la logistique commerciale de nombreuses sociétés. Plusieurs sociétés ont transféré une part importante de leur budget de marketing de masse au marketing direct en général et aux programmes de fidélisation en particulier. Un système efficace de gestion de la fidélisation permet d'identifier et de segmenter la clientèle selon son comportement d'achat. Contrairement à d'autres pratiques de marketing plus classiques qui font généralement appel aux médias de masse, le marketing de fidélisation fait le lien entre les particuliers, leurs données démographiques spécifiques et leurs données transactionnelles. Conjugué aux outils et aux technologies de gestion de base de données les plus pointus, le marketing de fidélisation est l'une des formes de marketing les plus perfectionnées et mesurables.

Il existe deux grands genres de programmes de fidélisation au Canada, soit les programmes de groupe et les programmes exclusifs. Les programmes de groupe, tels que le Programme Aéroplan et le programme Air Miles^{MC}, réunissent de nombreux organismes participants sous une même structure qui emploie la même monnaie. Les programmes exclusifs ne comptent qu'un seul organisme ou une seule monnaie et offrent généralement un moins grand choix de primes, d'avantages et de moyens d'accumuler des points-primes. Les exploitants de ces programmes en assument tous les coûts d'infrastructure. Au Canada, la grande majorité des programmes de fidélisation sont exclusifs.

Selon *The Loyalty Guide — 2004* publié par Wise Research Limited, société de recherche et maison d'édition du Royaume-Uni, le marketing de fidélisation donne aux consommateurs une raison pratique pour trouver avantageux et continuer à acheter les produits et services d'un partenaire : l'accumulation de points ou de milles donnant droit à une prime ou à un avantage prisé. Le marketing de fidélisation fait concurrence à d'autres formes de marketing, comme le publipostage, le démarchage téléphonique, la publicité de masse, la promotion des ventes et les stimulants à la vente.

La concurrence toujours plus forte que se livrent les entreprises en vue d'attirer et de retenir la clientèle et la grande rapidité de l'évolution technologique créent une conjoncture favorable à la croissance du secteur canadien du marketing de fidélisation. Les programmes de fidélisation sont devenus très répandus dans de nombreux secteurs de consommation, notamment les magasins à grande surface, les pharmacies de détail, les services financiers et le secteur des services de voyage.

Secteur de la maintenance, de la réparation et de la révision

Bien que les services de maintenance, de réparation et de révision d'avions (« MRR ») soient demandés par trois grandes catégories de clients (les compagnies aériennes, les équipementiers et les autres fournisseurs de services de MRR), le rendement du secteur des services de MRR est tributaire en grande partie du rendement économique du secteur du transport aérien. Bien que les marges bénéficiaires des compagnies aériennes aient fléchi au cours des dernières années en raison de la hausse des prix du carburant et de la forte concurrence, le secteur donne des signes de rétablissement. Au fur et à mesure que les compagnies aériennes augmentent leur capacité et leur trafic, le marché des services de MRR devrait croître en parallèle. Selon Overhaul & Maintenance, revue spécialisée du secteur de la révision et de la maintenance, le parc aérien mondial devrait croître pour passer de plus de 15 000 avions en 2005 à plus de 25 000 avions en 2015, les biréacteurs régionaux devant connaître la plus importante augmentation en pourcentage.

De même, à mesure que les coûts des transporteurs aériens augmentent, le recours à l'impartition des services de MRR devrait se poursuivre à l'échelle mondiale. Selon Overhaul & Maintenance, le marché mondial des services de MRR commerciaux devrait atteindre environ 55 milliards de dollars américains d'ici 2015, une augmentation de 45 % par rapport à 38 milliards de dollars américains en 2005. En outre, selon Conseillers en gestion Mercer, près de la moitié du travail de maintenance pour les transporteurs aériens américains est actuellement imparti. Cette croissance devrait toucher tous les secteurs, y compris les cellules, les moteurs, les composants et la maintenance en ligne.

À l'avenir, les fournisseurs de services de MRR complets qui réussissent seront ceux qui sont en mesure de fournir des solutions « tout compris » à leurs clients. De plus en plus, les compagnies aériennes et les sociétés de location préfèrent faire affaire avec un seul fournisseur de services de MRR ayant les compétences nécessaires pour prendre en charge l'ensemble de leurs travaux de MRR, notamment les réparations de la cellule, d'organes et de moteurs ainsi que les services spécialisés. Toutefois, les fournisseurs de services de MRR continueront de subir les pressions du secteur en vue d'assurer un contrôle des coûts effectifs pour soumissionner d'une manière concurrentielle sur un marché sensible aux coûts.

RÉTROSPECTIVE TRIENNALE : ÉVOLUTION DES ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ

Conjoncture économique

Au début de 2003, les produits d'exploitation d'Air Canada ont commencé à être gravement touchés par (i) le déclenchement de la guerre en Irak; (ii) l'éclosion du SRAS; (iii) l'expansion rapide de WestJet et d'autres transporteurs à bas prix. Regroupés, ces facteurs ont fait sentir leurs effets sur les recettes passagers d'Air Canada, qui ont considérablement chuté en 2003 par rapport à 2002. Les pertes d'exploitation de 2001 et de 2002 avaient déjà considérablement diminué les liquidités d'Air Canada et aucune autre source de financement ne s'offrait.

Le 21 mars 2003, le Bureau du surintendant des institutions financières (le « BSIF ») a demandé à Air Canada, par voie de directives, de déposer de nouvelles évaluations actuarielles de ses dix régimes de retraite agréés et de verser des cotisations d'exercice de manière rétroactive dans huit de ces régimes à l'égard de 2002. Ces directives auraient eu pour effet de grever lourdement les liquidités d'Air Canada au cours des cinq années suivantes s'il avait fallu financer le déficit actuariel dans les délais impartis par la réglementation existante.

Par conséquent, sur l'avis de leurs conseillers financiers et juridiques, les requérantes (définies plus bas) ont choisi de restructurer leurs activités, leur dette et la structure de leur capital en demandant la protection prévue par la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC »).

Plan consolidé de réorganisation, de transaction et d'arrangement d'Air Canada

Le 1^{er} avril 2003, Air Canada a obtenu une ordonnance initiale par laquelle la Cour Supérieure de justice de l'Ontario (la « Cour ») l'a protégée de ses créanciers en vertu de la LACC. La Cour a modifié cette ordonnance initiale par la suite dans le cadre de l'instance relative à la LACC sur requête d'Air Canada, de ses créanciers et d'autres parties intéressées. Le 1^{er} avril 2003, Air Canada, par l'entremise d'Ernst & Young Inc., le contrôleur

nommé par la Cour (le « contrôleur »), a également présenté une demande de protection et de mesures accessoires en vertu de l'article 304 du *Bankruptcy Code* des États-Unis. La protection demandée en vertu de la LACC et des lois américaines visait Air Canada et les filiales en propriété exclusive suivantes : Jazz Air Inc., ZIP Air Inc., 3838722 Canada Inc., Air Canada Capital Ltd., Manoir International Finance Inc., Simco Leasing Ltd. et Wingo Leasing Inc. (collectivement les « requérantes »). Aéroplan, Touram Inc. et Destina.ca n'étaient pas visées par l'instance entreprise en vertu de la LACC et des lois américaines et continuaient de traiter avec leurs créanciers dans le cours normal de leurs activités.

L'ordonnance initiale de la Cour et l'instance entamée aux États-Unis prévoyaient une suspension générale des poursuites contre les requérantes. Cette ordonnance de suspension interdisait à quiconque de prendre des mesures contre les requérantes pour le non-respect d'obligations contractuelles ou autres. L'ordonnance de suspension visait à permettre aux requérantes de stabiliser leur exploitation et leurs relations commerciales avec les clients, les fournisseurs, les employés et les créanciers afin de permettre à la Société d'élaborer un processus de sollicitation de nouveaux capitaux ou de financement suivant la levée de la protection en vertu de la LACC. Pendant cette période, Air Canada a élaboré son nouveau plan d'entreprise et négocié de nouveaux arrangements avec ses créanciers (y compris les propriétaires des avions qu'elle loue) et les syndicats.

Le 30 septembre 2004, Air Canada (remplacée par ACE et maintenant filiale en propriété exclusive de celle-ci) et les autres requérantes ont cessé d'être protégées contre leurs créanciers par la LACC et ont mis en œuvre le plan. Le plan et la nouvelle stratégie commerciale d'Air Canada avaient pour but de procéder à une restructuration du capital, de l'exploitation et de la structure des coûts d'Air Canada. Le plan et la nouvelle stratégie commerciale ont été conçues pour :

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

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

Le 30 septembre 2004, dans le cadre de la mise en œuvre du plan, Air Canada a réorganisé sa structure d'entreprise. Aux termes de cette réorganisation, Société en commandite APLN (société devancière d'Aéroplan), Jazz Air Inc. (société devancière de Société en commandite Jazz Air et de Jazz Air S.E.C.), Touram Inc. (société devancière de Société en commandite Jazz Air Société en commandite Touram) et Destina.ca Inc. (société devancière de Destina Groupe eCommerce SEC) qui étaient déjà des entités distinctes membres du même groupe qu'Air Canada, sont devenues des entités distinctes membres du même groupe qu'ACE, tandis qu'ACTS SEC, AC Cargo SEC, Société en commandite services en ligne AC (société devancière de Destina Groupe eCommerce SEC)

et ACGHS SEC ont été constituées en sociétés en commandite distinctes membres du même groupe qu'ACE. Jazz Air Inc. était une entité distincte membre du même groupe qu'Air Canada quand, le 30 septembre 2004, elle a transféré la quasi-totalité de ses actifs et certaines de ses dettes à Société en commandite Jazz Air, société en commandite distincte nouvellement créée, membre du même groupe qu'ACE. Destina.ca Inc. était une entité distincte membre du même groupe qu'Air Canada quand, le 31 juillet 2005, elle a transféré la quasi-totalité de ses actifs et certaines de ses dettes à Destina Groupe eCommerce SEC, société en commandite distincte, membre du même groupe qu'ACE.

Par conséquent, ACE exploite une société de portefeuille qui dirige Air Canada et les autres filiales d'ACE. La nouvelle structure organisationnelle d'ACE est conçue pour assurer le développement de chacune des unités d'activité à son plein potentiel, notamment, lorsque cela est opportun, par la recherche d'une nouvelle clientèle externe, et pour maximiser la valeur des filiales.

Placement de droits

Dans le cadre du plan, ACE a offert aux créanciers d'Air Canada ayant des réclamations prouvées des droits visant la souscription d'au plus 850 millions de dollars en actions à droit de vote variable et en actions à droit de vote (les « actions »). Aux termes de son contrat d'achat garanti conclu avec Air Canada, Deutsche Bank Securities Inc. (« Deutsche Bank ») s'est engagée à agir à titre d'acheteur garanti exclusif à l'égard du placement de droits. À titre d'acheteur garanti, Deutsche Bank avait le droit de partager ses droits visant l'achat d'actions. Deutsche Bank et les membres de son consortium ont souscrit l'ensemble des actions qui n'avaient pas par ailleurs été souscrites par les créanciers, au prix de 21,50 \$ l'action, ce qui représentait le prix de souscription payé par les créanciers, soit 20,00 \$, majoré d'une prime de 1,50 \$. Le 30 septembre 2004, ACE a réalisé l'émission d'actions aux termes de ce placement de droits pour un produit brut total de 865 millions de dollars, incluant le montant de la prime versée par Deutsche Bank et les membres de son consortium aux termes du contrat d'achat garanti.

Conformément aux modalités du contrat d'achat garanti, ACE a conclu un contrat de droit d'inscription avec Deutsche Bank en date du 30 septembre 2004 (le « contrat de droit d'inscription »). Aux termes du contrat de droit d'inscription, ACE a convenu de faire de son mieux pour rédiger et déposer auprès de la Securities and Exchange Commission (la « SEC ») une déclaration d'inscription portant sur la revente de *titres inscriptibles* (au sens donné ci-après) par les *actionnaires vendeurs* (au sens donné ci-après), et de faire de son mieux pour assurer la validité de la déclaration d'inscription pour une durée de deux ans à compter de la date de sa prise d'effet. *Titres inscriptibles* s'entend des actions achetées par Deutsche Bank ou les membres de son consortium aux termes du plan, notamment des actions achetées aux termes du contrat d'achat garanti, ainsi que les titres émis au moment de leur conversion, échange ou substitution. Ces actions cesseront d'être des titres inscriptibles aux conditions suivantes : (i) elles sont vendues aux termes du *prospectus de revente (Resale Prospectus)* (au sens donné ci-après); (ii) elles sont vendues aux termes d'une dispense d'inscription en vertu de la Loi de 1933 et, par suite de cette vente, sont librement négociables aux États-Unis et au Canada; (iii) elles sont retirées de la circulation. *Actionnaires vendeurs* s'entend de Deutsche Bank et des membres de son consortium, tant qu'ils sont propriétaires inscrits d'un titre inscriptible, ainsi que de leurs ayants droit qui sont propriétaires inscrits de titres inscriptibles d'une juste valeur marchande d'au moins 100 000 \$ en date du prospectus de revente.

Le 30 novembre 2004, une déclaration d'inscription de revente contenant un prospectus de revente (le « prospectus de revente ») a été déposée auprès de la SEC conformément aux modalités du contrat de droit d'inscription, afin d'autoriser la revente des titres inscriptibles par les actionnaires vendeurs. Selon les renseignements fournis à ACE par les actionnaires vendeurs, ceux-ci détenaient collectivement, en date du 12 novembre 2004, 26 774 011 actions à droit de vote variable et 58 805 actions à droit de vote. ACE n'est pas en mesure d'estimer le nombre d'actions que les actionnaires vendeurs détiendront à l'expiration de la période de validité de deux ans du prospectus de revente.

Contrat d'investissement

Le 30 septembre 2004, Promontoria Holding III B.V. (le « membre du groupe de Cerberus ») a investi 250 millions de dollars dans ACE en contrepartie d'une émission à son intention de 12 500 000 actions privilégiées initialement convertibles en 9,16 % du capital-actions dilué d'ACE à la levée de la protection. Le membre du groupe

de Cerberus détient la totalité des actions privilégiées émises et en circulation. Pour consulter un sommaire des modalités des actions privilégiées, voir « Description de la structure du capital-actions – Actions privilégiées ».

Aux termes du contrat d'investissement passé avec le membre du groupe de Cerberus en date du 23 juin 2004 (le « contrat d'investissement »), trois des 11 membres du conseil d'administration d'ACE nommés aux termes du plan ont été désignés par le membre du groupe de Cerberus. Ce dernier a le droit de nommer trois des 11 membres du conseil d'administration d'ACE pendant au moins deux ans après le 30 septembre 2004. Après le 30 septembre 2006 et tant que le membre du groupe de Cerberus et les membres de son groupe détiendront au moins 75 % des actions privilégiées (ou des actions en lesquelles elles sont converties ou convertibles) initialement achetées aux termes du contrat d'investissement, le membre du groupe de Cerberus continuera à avoir le droit de désigner trois membres du conseil d'administration d'ACE. Après le 30 septembre 2006, tant que le membre du groupe de Cerberus et les membres de son groupe détiendront au moins 50 % mais moins de 75 % des actions privilégiées (ou des actions en lesquelles elles sont converties ou convertibles) initialement achetées aux termes du contrat d'investissement, le membre du groupe de Cerberus aura le droit de désigner deux membres du conseil d'administration d'ACE. Tant que le membre du groupe de Cerberus et les membres de son groupe détiendront au moins 25 % mais moins de 50 % des actions privilégiées (ou des actions en lesquelles elles sont converties ou convertibles) initialement achetées aux termes du contrat d'investissement, le membre du groupe de Cerberus aura le droit de désigner un membre du conseil d'administration d'ACE. Tant que le membre du groupe de Cerberus et les membres de son groupe détiendront au moins 2,5 % de la participation économique dans ACE, le membre du groupe de Cerberus aura le droit, aux moments convenables et sur préavis raisonnable, d'avoir accès à la direction d'ACE et à tous les renseignements financiers et d'exploitation raisonnables d'ACE, notamment les plans d'affaires, les budgets et les résultats trimestriels, afin d'exprimer à la direction son avis sur les activités commerciales et internes d'ACE et de ses filiales.

Les actions privilégiées (y compris les actions en lesquelles elles sont converties ou convertibles) ne peuvent être vendues, cédées ou par ailleurs transférées par le membre du groupe de Cerberus (sauf aux membres de son groupe), y compris dans le cadre d'opérations de couverture, de swaps et d'autres arrangements transférant tout attribut économique de la propriété des actions privilégiées acquises par le membre du groupe de Cerberus, pendant un délai de 24 mois après le 30 septembre 2004. Toutefois, si au cours de ce délai le membre du groupe de Cerberus est tenu de convertir les actions privilégiées, les restrictions applicables au transfert de la moitié des actions privilégiées (et des actions en lesquelles elles sont converties ou convertibles) cesseront d'avoir effet et les restrictions applicables au transfert de l'autre moitié des actions privilégiées (et des actions en lesquelles elles sont converties ou convertibles) ne porteront plus que sur la vente du droit de propriété véritable dans les actions privilégiées (et les actions en lesquelles elles sont converties ou convertibles) à des tiers. Malgré ce qui précède, les restrictions applicables au transfert des actions privilégiées (et des actions en lesquelles elles sont converties ou convertibles) deviendront inopérantes en cas d'offre publique visant les actions, d'opération de changement de contrôle, de liquidation, de dissolution, de faillite ou d'autres instances semblables touchant ACE.

Les modalités des actions privilégiées procurent au membre du groupe de Cerberus des droits préférentiels de souscription sur l'émission ou la vente par ACE d'actions à droit de vote variable ou d'actions à droit de vote ou d'autres titres de participation, droits, options, bons de souscription ou d'autres titres convertibles qui représentent des droits d'achat d'actions à droit de vote variable ou d'actions à droit de vote. Pour de plus amples détails, voir « Description de la structure du capital-actions – Actions privilégiées – Droits préférentiels de souscription ».

Restructuration des contrats de location et financement de GECC

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

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

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

Ententes à l'égard des régimes de retraite

Air Canada a instauré dix régimes de retraite enregistrés à prestations déterminées à l'intention de ses employés et des retraités au Canada. Les lois canadiennes sur les régimes de retraite fédéraux exigent que la suffisance de la capitalisation des régimes de retraite enregistrés soit établie périodiquement selon la capacité du régime à verser les prestations à venir (c.-à-d., dans l'hypothèse de la permanence du régime) et selon la capacité du régime de verser les prestations accumulées (c.-à-d., dans l'hypothèse de la dissolution immédiate du régime). La solvabilité des régimes de retraite s'est considérablement détériorée en 2002 par suite de nombreux événements macroéconomiques, de sorte qu'en mars 2003, le BSIF, organisme de réglementation des régimes de retraite fédéraux, a donné à Air Canada une série de directives en matière d'évaluation actuarielle et de capitalisation.

Le 30 septembre 2004, à la suite des négociations avec le BSIF et les représentants des parties prenantes des régimes de retraite, le *Règlement sur la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de pension d'Air Canada* est entré en vigueur. Le règlement a prolongé la période d'amortissement habituelle de cinq ans applicables aux déficits de solvabilité pour la fixer à dix ans et prévoit le versement de paiements d'amortissement annuels variables selon un calendrier convenu plutôt que les paiements annuels égaux habituels. Air Canada a également émis une série de billets garantis subordonnés d'un montant total de 346,6 millions de dollars en faveur des fiduciaires des régimes de retraite. Les billets sont garantis par une charge de deuxième rang sur des éléments d'actif d'Air Canada et de certains des membres de son groupe. Leur montant diminuera en proportion du capital versé par Air Canada pour renflouer les régimes de retraite conformément au calendrier convenu.

Ententes avec les syndicats

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

Ces conventions collectives prévoient qu'en 2006 les parties pourront négocier les clauses salariales pour le reste de la convention collective et, à défaut d'une entente entre les parties quant à un ajustement selon que les circonstances le justifient, la question sera tranchée par médiation ou par arbitrage obligatoire sans recours à une grève ou à un lock-out.

Les syndicats du Royaume-Uni, TGWU et Amicus, pouvaient se prévaloir d'une clause de réouverture en ce qui concerne les salaires dans le cadre de leurs conventions collectives prolongées, clause qui était en vigueur le 1^{er} octobre 2004. Bien qu'aucune augmentation générale des taux salariaux n'ait été fournie à l'un ou l'autre de ces groupes, des rajustements spécifiques ont été faits dans le cadre d'une stratégie de conservation du personnel. Les conventions conclues en 2004 expirent en 2009 et contiennent une disposition permettant la renégociation des salaires à compter du 1^{er} avril 2006. Un autre élément de la convention entre Air Canada et Amicus a été l'introduction d'un régime de retraite à cotisations déterminées pour les employés nouvellement embauchés, régime devant être mis en application après la mise en application d'un régime à cotisations déterminées pour les employés non syndiqués.

Tous les syndicats nord-américains d'Air Canada ont conclu des accords leur conférant le droit de participer à un régime de participation aux bénéfices aux termes duquel : (i) 7,5 % des profits avant impôts rajustés jusqu'à concurrence de 7 % des revenus et (ii) 25 % des profits avant impôts rajustés supérieurs à 7 % des revenus seront distribués aux employés admissibles. Des paiements aux termes du régime de participation aux bénéfices ont été versés en fonction des résultats de l'année 2005.

Jazz a également conclu de nouvelles conventions collectives avec ses syndicats après avoir demandé la protection de la LACC en 2003. Toutes les conventions collectives de Jazz expirent le 30 juin 2009 et les syndicats ne peuvent aller en grève avant la fin de ces conventions. Ces conventions collectives, exception faite de celles conclues avec le syndicat représentant les pilotes de Jazz, prévoient la révision des échelles salariales au milieu de l'année 2006 par voie de négociation ou, en cas d'échec de la négociation, par voie de médiation ou d'arbitrage. Jazz a également conclu des conventions « de règlement intégral » avec ses syndicats aux termes desquelles les parties se sont engagées à régler l'intégralité des griefs en cours par règlement, abandon ou compromis.

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

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

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

Placement auprès du public d'actions à droit de vote, d'actions à droit de vote variable et d'obligations convertibles de premier rang échéant en 2035.

Le 6 avril 2005, ACE a réalisé le placement d'un total de 11 350 000 actions à droit de vote et actions à droit de vote variable au prix de 37,00 \$ l'action, moyennant un produit brut d'environ 420 millions de dollars, et le placement d'un capital de 300 millions de dollars d'obligations convertibles de premier rang au taux de 4,25 % échéant en 2035 (les « obligations »). ACE a affecté une tranche d'environ 553 millions de dollars du produit en espèces net total des placements au remboursement de l'ensemble de ses dettes impayées aux termes de la facilité de crédit de sortie que lui a consentie GECC. Le remboursement de la facilité de sortie de GE a réduit les intérêts débiteurs annuels nets d'ACE d'un montant estimatif de 27 millions de dollars et lui a permis d'obtenir une plus grande latitude sur les plans stratégique et financier. Le 13 avril 2005, après la levée de l'option pour attributions

excédentaires par les preneurs fermes, ACE a émis 1 135 000 actions à droit de vote variable supplémentaires au prix de 37,00 \$ l'action et un capital de 30 millions de dollars d'obligations, moyennant un produit brut total supplémentaire d'environ 72 millions de dollars. ACE a affecté le produit supplémentaire aux fins générales de son entreprise.

Premier appel public à l'épargne du Fonds de revenu Aéroplan

Le 29 juin 2005, le Fonds de revenu Aéroplan a réalisé son premier appel public à l'épargne visant 25 millions de parts au prix de 10 \$ la part, moyennant un produit brut de 250 millions de dollars. Le 30 juin 2005, après la levée de l'option pour attributions excédentaires par les preneurs fermes, le Fonds de revenu Aéroplan a émis 3,75 millions de parts supplémentaires au prix de 10 \$ la part, moyennant un produit brut supplémentaire de 37,5 millions de dollars, ce qui porte le produit brut du premier appel public à l'épargne à 287,5 millions de dollars. Les parts du Fonds de revenu Aéroplan sont négociées à la Bourse de Toronto sous le symbole AER.UN. Le Fonds de revenu Aéroplan a acquis une participation de 14,4 % dans Aéroplan. Après le premier appel public à l'épargne et la levée de l'option pour attributions excédentaires par les preneurs fermes, ACE détenait une participation de 85,6 % dans Aéroplan.

US Airways Group Inc.

Le 27 septembre 2005, la Société a investi 87 millions de dollars (75 millions de dollars américains) dans US Airways Group Inc. (US Airways) lorsque ce transporteur a cessé de faire l'objet de procédures de faillite aux États-Unis. Le placement de la Société représentait environ 6 % du capital-actions de US Airways au 31 décembre 2005. Ce placement en actions est assujéti à une période de détention de six mois à compter de la date de clôture. Dans le cadre de ce placement en actions, ACE a également reçu des options d'achat d'actions ordinaires supplémentaires de US Airways. À la clôture de cette opération, ACE a vendu ses options pour un million de dollars.

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

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

Premier appel public à l'épargne du Fonds de revenu Jazz Air

Le 2 février 2006, le Fonds de revenu Jazz Air a réalisé son premier appel public à l'épargne visant 23,5 millions de parts au prix de 10 \$ la part, moyennant un produit brut de 235 millions de dollars. Le 27 février 2006, après la levée partielle de l'option pour attributions excédentaires par les preneurs fermes, le Fonds de revenu Jazz Air a émis 1,5 million de parts supplémentaires au prix de 10 \$ la part, moyennant un produit brut supplémentaire de 15 millions de dollars, ce qui porte le produit brut total du premier appel public à l'épargne à 250 millions de dollars. Les parts du Fonds de revenu Jazz Air se négocient à la Bourse de Toronto sous le symbole JAZ.UN. Le Fonds de revenu Jazz Air a acquis une participation de 20,3 % dans Jazz. Après le premier appel public à l'épargne et à la levée partielle de l'option pour attributions excédentaires par les preneurs fermes, ACE détient une participation de 79,7 % dans Jazz.

Distribution par ACE de parts du Fonds de revenu Aéroplan

Le 16 février 2006, ACE a annoncé une distribution spéciale à ses actionnaires de parts du Fonds de revenu Aéroplan. La distribution de 0,18 part du Fonds de revenu Aéroplan par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée (comme si les actions privilégiées étaient converties) d'ACE est effectuée à titre de remboursement de capital et représente, au total, environ 10,1 % des parts du Fonds de revenu Aéroplan, après dilution. La date de clôture des registres aux fins de la distribution spéciale était le 3 mars 2006 et la date de paiement devrait tomber vers le 31 mars 2006. Après cette distribution, ACE détiendra une participation de 75,5 % dans Aéroplan.

APERÇU DES ACTIVITÉS

ACE est la société de portefeuille mère des filiales suivantes :



Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada offrant des services intérieurs et internationaux complets et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché intérieur, sur le marché transfrontalier Canada-États-Unis, ainsi que sur les marchés Canada-Europe, Canada-Pacifique, Canada-Antilles/Amérique centrale et Canada-Amérique du Sud. En 2005, le transport de passagers, qui constitue la principale activité de la Société, représentait 84 % du total de ses produits d'exploitation.

Air Canada et Jazz, transporteur régional de la Société, exploitent un important réseau national, transfrontalier Canada-États-Unis et international. Durant 2005, Air Canada et Jazz ont exploité, en moyenne, environ 1 200 vols réguliers par jour et ont transporté plus de 30 millions de passagers. En 2005, Air Canada et Jazz ont offert des services passagers directs sur 159 destinations. Grâce à des ententes commerciales avec d'autres transporteurs régionaux non affiliés, appelés transporteurs de troisième niveau, 11 autres destinations se sont ajoutées, ce qui a porté à 170 le nombre total de destinations desservies directement sur les cinq continents. La principale plaque tournante d'Air Canada se trouve à Toronto; ses autres plaques tournantes se trouvent à Montréal, à Vancouver et à Calgary. L'Aéroport international Lester-B.-Pearson de Toronto est le plus grand aéroport du Canada et la principale plaque tournante d'Air Canada. L'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal est une plaque tournante pour le trafic intérieur, transfrontalier et international (principalement transatlantique). L'aéroport international de Vancouver et l'aéroport international de Calgary sont des plaques tournantes pour le trafic intérieur, transfrontalier et international (principalement transpacifique dans le cas de Vancouver).

En outre, de concert avec des compagnies aériennes internationales, Air Canada exploite en partenariat un réseau mondial d'envergure. Air Canada est l'un des membres fondateurs du réseau Star Alliance^{MD}, le plus important réseau de transporteurs aériens de la planète. Depuis sa création, le réseau Star Alliance^{MD} s'est étendu et comprend maintenant 16 membres et trois membres régionaux. Grâce à ces arrangements stratégiques et commerciaux avec des membres Star Alliance^{MD} et plusieurs autres compagnies aériennes, Air Canada offre des vols sur plus de 795 destinations dans 139 pays, avec accès réciproque aux programmes de fidélisation des voyageurs et aux salons aéroportuaires.

En plus d'un service régulier de transport de passagers, Air Canada et Jazz exploitent également toutes deux des services nolisés dans les marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux. Quatre des Airbus A320 d'Air Canada sont entièrement configurés en classe Affaire et ces appareils sont affectés à des services nolisés de style « affaires » exploités par l'intermédiaire d'une division d'Air Canada appelée Air Canada Jetz. Air Canada Jetz fournit ces services nolisés à des clients comme des équipes de sport professionnel, des groupes rock et des sociétés.

La Société détient une participation majoritaire dans Aéroplan, plus grande société de marketing de fidélisation au Canada. Aéroplan offre à ses partenaires commerciaux des services de marketing de fidélisation qui attirent et conservent la clientèle et qui stimulent la demande pour leurs produits et services. Aéroplan a pour objectif d'offrir à ses partenaires commerciaux une valeur supérieure par rapport aux autres programmes de commercialisation en leur donnant accès à ses membres et en leur offrant des programmes de commercialisation qui visent à augmenter leurs chiffre d'affaires, leur part de marché et la fidélité de leur clientèle. Le Programme Aéroplan est l'un des programmes de fidélisation les plus anciens du Canada. C'est Air Canada qui l'a fondé en 1984 pour gérer son programme pour grands voyageurs. Aéroplan bénéficie de relations stratégiques privilégiées avec Air Canada. Elle a aussi passé des ententes avec des partenaires de premier plan, notamment AMEX, Bell Canada, CIBC, Future Shop, Pétrolière Impériale (Esso), les compagnies aériennes membres de Star Alliance^{MD} et de nombreuses chaînes hôtelières et sociétés de location de véhicules.

Aéroplan offre à environ cinq millions de membres actifs la faculté d'accumuler des milles Aéroplan lorsqu'ils achètent des produits et services chez les partenaires membres de son réseau. Aéroplan vend des milles Aéroplan à son vaste réseau de plus d'une soixantaine de partenaires commerciaux, exploitant plus d'une centaine de marques dans les secteurs des services financiers, des services de voyage et des produits et services de consommation. La plus grande partie des produits d'exploitation d'Aéroplan provient actuellement des partenaires du secteur des services financiers.

Jazz et Air Canada ont conclu un contrat d'achat de capacité (le « CAC initial »), avec prise d'effet le 30 septembre 2004, aux termes duquel Air Canada a acheté la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz selon des taux prédéterminés. Le CAC initial a été remplacé par un contrat d'achat de capacité modifié et mis à jour entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2006 (le « CAC ») aux termes duquel Air Canada continue d'acheter la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz selon des taux prédéterminés. En vertu du CAC conclu avec Air Canada, Jazz fournit des services à destination et en provenance de marchés à faible densité de population et de marchés à forte densité de population hors des périodes de pointe partout au Canada, et à destination et en provenance de certains points aux États-Unis. En date du 1^{er} mars 2006, Jazz exploitait pour Air Canada un service régulier de transport de passagers qui prévoyait environ 730 départs par jour de semaine à destination de 55 villes du Canada et de 22 villes des États-Unis grâce à un parc aérien de 131 appareils, composé de 129 appareils en exploitation et de deux appareils récemment reçus mais pas encore en service actif. Les réseaux de transport régionaux et nationaux de Jazz et d'Air Canada sont intégrés afin d'offrir un meilleur service aux passagers en correspondance aéroportuaire et d'augmenter le trafic sur les lignes principales d'Air Canada.

La Société fournit également des services techniques par l'entremise d'ACTS SEC. ACTS SEC propose des services complets de maintenance, de réparation et de révision (« MRR ») de cellules, réacteurs et composants d'avions, ainsi que divers services connexes à plus d'une centaine de clients dans le monde. ACTS SEC exploite des centres de maintenance dans tout le Canada, principalement à Montréal, Toronto, Winnipeg et Vancouver.

La Société propose également des services de fret par l'entremise d'AC Cargo SEC et des services d'assistance en escale par l'entremise d'ACGHS SEC, et elle agit comme voyageur par l'entremise de Vacances Air Canada.

Nouvelle stratégie commerciale

En réponse à la rapide évolution du contexte dans lequel elle a été appelée à évoluer, la Société a fondamentalement changé de stratégie commerciale et repense sa façon de faire des affaires depuis qu'elle a cessé de bénéficier de la protection de la LACC. ACE s'est dotée à cet égard d'un nouveau plan d'entreprise visant à i) consolider la position d'Air Canada et de Jazz sur le segment intérieur en proposant un produit supérieur à un prix compétitif; ii) jeter des bases solides pour l'expansion d'Air Canada sur le marché international en plein essor; et

iii) mettre davantage en valeur ses filiales. La nouvelle stratégie commerciale de la Société repose sur les quatre fondements ci-après :

- (i) une structure de coûts concurrentielle;
- (ii) une restructuration du réseau visant à maximiser l'efficacité et à tirer parti d'occasions de croissance internationales;
- (iii) un nouveau modèle commercial pour les services passagers;
- (iv) une nouvelle structure visant à faciliter la mise en œuvre d'initiatives stratégiques et à faire ressortir toute la valeur de ses filiales.

Structure de coûts concurrentielle

La nouvelle stratégie commerciale de la Société repose sur une structure de coûts concurrentielle nettement améliorée. À la faveur de sa restructuration en vertu de la LACC et depuis qu'elle a cessé de bénéficier de la protection de cette loi, la Société a agi sur trois grands plans :

- (i) Elle a, au moyen du processus de restructuration, réduit de beaucoup ses coûts d'exploitation.
- (ii) Par la suite, dans le cadre d'un processus d'amélioration continue, elle a remanié de fond en comble ses processus internes en vue de les simplifier et de réduire davantage ses coûts en éliminant de ses activités les tâches et procédures n'ajoutant pas de valeur;
- (iii) Enfin, toujours dans la même démarche d'amélioration continue, elle s'est dotée d'un nouveau modèle commercial visant à donner à ses clients un accès plus direct au produit par un accroissement des fonctionnalités accessibles par Internet et l'élimination d'importants processus externes n'ajoutant pas de valeur.

Ces efforts ont permis – et permettront encore – à la Société de réaliser d'importantes économies dans les secteurs suivants :

- (i) elle a réduit considérablement ses obligations à l'égard de ses fournisseurs, notamment ses locataires d'avions et d'installations;
- (ii) elle a accru sensiblement la productivité de sa main-d'œuvre en rationalisant ses effectifs et en réduisant sa masse salariale moyenne;
- (iii) elle a mieux ajusté l'offre à la demande et a accru sa rentabilité par trajet effectué;
- (iv) elle a accru l'efficacité et la productivité de ses appareils en modernisant son parc aérien;
- (v) elle a abaissé ses frais de formation des pilotes et ses coûts de maintenance et de stockage;
- (vi) elle a largement sabré ses coûts de vente et de distribution en donnant à ses clients un plus grand accès direct au produit à partir d'Internet et en augmentant la convivialité de la démarche;
- (vii) elle a de beaucoup réduit ses coûts internes en éliminant de ses façons de procéder les processus ne cadrant pas avec son nouveau modèle commercial.

Contrairement à ses concurrents à bas prix, la Société engage des frais pour offrir des services à valeur ajoutée, comme les services classe affaires et d'autres services non aériens. La Société estime que ces frais sont compensés par des produits d'exploitation plus élevés, principalement au chapitre du rendement unitaire par passager et du coefficient d'occupation, du trafic en correspondance international et du chiffre d'affaires d'Aéropian

et du fret. La Société prévoit maintenir ces produits d'exploitation plus élevés en continuant à tirer parti de ses avantages concurrentiels clés, notamment :

- (i) un réseau de lignes plus étendu, une fréquence de vols plus élevée et une plus grande présence sur le marché;
- (ii) des services à valeur ajoutée, pour lesquels les clients sont disposés à payer plus cher, notamment des modifications d'horaire illimitées, la mise en attente pour un vol le même jour, la présélection des sièges, les milles Aéroplan, des services de conciergerie et des services de classe affaires;
- (iii) des correspondances internationales (notamment transfrontalières Canada-États-Unis) à rendement plus élevé.

Restructuration du réseau visant à maximiser l'efficacité et à tirer parti d'occasions de croissance internationales

La Société a pour objectif de devenir le premier choix des clients sur tous ses marchés en offrant de meilleurs produits réguliers à un prix concurrentiel. À cette fin, la Société a restructuré son réseau de manière à offrir une meilleure fréquence de vols sur les principales lignes intérieures et transfrontalières Canada-États-Unis, tout en maintenant une fréquence concurrentielle sur les autres lignes intérieures et transfrontalières Canada-États-Unis et en réduisant le nombre moyen de sièges par vol.

La Société prévoit réaliser ses objectifs grâce à l'utilisation accrue de biréacteurs régionaux de gros tonnage à coûts par trajet moindres. Cette initiative, au titre de laquelle les livraisons ont débuté en octobre 2004, permettra à Air Canada et à Jazz d'ajouter 90 nouveaux biréacteurs régionaux à leur parc aérien d'ici la fin de 2007. En date des présentes, la Société a reçu 15 appareils CRJ-200 de Bombardier de 50 sièges, 15 appareils CRJ-705 de Bombardier de 75 sièges, 15 appareils ERJ 175 d'Embraer de 73 sièges en commande ferme et six appareils ERJ 190 de 93 sièges. Trente-neuf autres ERJ 190 en commande ferme auprès d'Embraer sont censés être livrés d'ici la fin 2006 ainsi qu'en 2007. En outre, par suite d'accords conclus avec les syndicats d'Air Canada et de Jazz durant la restructuration d'Air Canada en vertu de la LACC, tous les appareils CRJ de Bombardier de la Société seront exploités par Jazz. La Société prévoit que les coûts par trajet moindres de ces biréacteurs régionaux lui permettront de se mesurer plus efficacement aux transporteurs à bas prix. Cette stratégie devrait permettre à la Société d'exploiter son réseau de façon plus efficace en faisant mieux correspondre la capacité à la demande et en favorisant les correspondances en temps utile.

Comme les services internationaux génèrent en règle générale des marges plus élevées que les services intérieurs et transfrontaliers, la Société a également l'intention d'augmenter ses services actuels vers les destinations à l'étranger qu'elle dessert déjà et d'ajouter de nouvelles destinations à l'étranger. La Société estime qu'elle est bien placée pour accroître ses services internationaux et augmenter sa part de marché actuelle en tirant parti des avantages concurrentiels suivants :

- (i) son réseau international supérieur;
- (ii) sa marque généralement reconnue et sa forte position sur le marché des voyages transatlantiques et transpacifiques en provenance et à destination du Canada et, plus récemment, sur le marché Canada-Amérique du Sud;
- (iii) la relative vitesse et commodité découlant du fait d'avoir ses plaques tournantes au Canada, qui, contrairement aux États-Unis, n'exige actuellement aucun visa des résidents de certains pays qui transitent par le pays.

En ce qui concerne les services intérieurs, transfrontaliers Canada-États-Unis et internationaux, la Société continuera à tirer parti des forces de son Programme Aéroplan.

Modèle commercial axé sur la clientèle pour les services passagers

Le nouveau modèle commercial pour les services passagers d'Air Canada et de Jazz vise à améliorer la satisfaction et la fidélité des clients en mettant l'accent sur la simplicité, la valeur, le choix, la transparence et la flexibilité des services offerts. Il se traduit par une augmentation du volume des passagers, des coefficients d'occupation plus élevés et des économies accrues pour Air Canada et Jazz.

Le nouveau modèle en Amérique du Nord repose sur cinq types de tarif de base, allant de l'allée simple à bas prix, essentiellement semblable à ce qu'offrent les transporteurs à bas prix, aux tarifs classe Affaires. Les nouveaux tarifs sont fondés sur une combinaison différente de caractéristiques de produit, concernant notamment la possibilité de modifier les réservations, la sélection des sièges, le service de repas et l'accumulation de milles Aéroplan. Le nouveau modèle est transparent en ce qu'il permet aux clients de comparer les prix et les choix de voyage et de choisir le tarif le plus indiqué. La Société estime qu'il s'établit ainsi un lien manifeste entre le prix et la valeur, ce qui constitue un facteur clé de fidélisation de la clientèle.

Le nouveau modèle commercial a été lancé sur les marchés intérieurs d'Air Canada et de Jazz en mai 2003. En février 2004, il a été étendu à toutes les destinations en territoire continental des États-Unis desservies par Air Canada et Jazz en collaboration avec United Airlines, l'un des partenaires Star Alliance^{MD} d'Air Canada.

Quant aux marchés internationaux, Air Canada a adopté la même démarche pour simplifier ses tarifs et associer des caractéristiques de valeur ajoutée à chaque type de tarif. Le 4 janvier 2006, Air Canada a intégré à sa tarification simplifiée à faibles coûts les vols au départ et à destination de Londres-Heathrow et de Manchester. Elle a, par la suite, étendu cette tarification simplifiée aux vols à destination et en provenance d'Italie, d'Israël et de France. Dans un proche avenir, Air Canada l'étendra encore à un plus grand nombre de destinations internationales.

La Société estime que son recours accru à Internet pour améliorer son réseau de distribution a favorisé l'acceptation de son nouveau modèle commercial par le marché. Air Canada exploite ou développe actuellement des sites Web pour servir ses clients et les agents de voyage du Canada, des États-Unis, des Caraïbes, du Royaume-Uni, de la France, de l'Allemagne, de l'Italie, de l'Irlande, de la Scandinavie, des Pays-Bas, de la Suisse, de l'Australie et de Hong Kong. Dans le cadre de sa stratégie Internet, Air Canada continuera de se concentrer sur l'augmentation de la portée de son réseau de distribution, la création de produits intéressants et d'un contenu adapté à l'Internet et l'intégration à ses sites Web d'une fonctionnalité qui permettra aux clients de se servir eux-mêmes à tous les moments pertinents de leur magasinage ou de leur recherche de voyage.

Un autre grand jalon de la mise en œuvre de son nouveau modèle commercial a été l'introduction, au printemps 2004, d'une série de « passeports de vols » offerts en ligne offrant aux voyageurs assidus la possibilité d'économiser substantiellement sur leurs déplacements s'ils s'engagent à acheter plusieurs vols à l'avance. Du fait de la commodité inhérente aux commandes effectuées « en ligne », ces produits s'inscrivent parfaitement dans la démarche globale d'Air Canada qui vise à permettre aux clients de fixer dès le départ leur budget de voyage et de bénéficier de prix prévisibles pendant la durée de leur passeport. On retrouve parmi les produits : la Passe Amérique du Nord, qui peut être utilisée pour voyager partout en Amérique du Nord; la Passe Soleil qui peut être utilisée entre l'Est du Canada et la Floride, l'Arizona ou le Nevada, ou entre l'Ouest canadien et l'Arizona, le Nevada ou la Californie; la Passe Hawaii pour les voyages entre l'Ouest du Canada et Hawaii; et la Passe Pétrole express pour les voyages entre Fort McMurray et les provinces de l'Atlantique. En outre, en septembre 2005, Air Canada a élargi sa gamme de Passeports de vols en y intégrant le premier abonnement donnant droit à un nombre de vols illimités dans un périmètre donné. Le « Passeport Amérique du Nord illimitée » donnait la possibilité à son titulaire de faire autant d'allées et venues qu'il le souhaitait entre plus d'une centaine de destinations desservies par Air Canada et Jazz en Amérique du Nord pendant une période de deux mois allant du 1^{er} octobre au 30 novembre 2005.

Nouvelle structure organisationnelle en vue de maximiser la valeur des filiales

Une nouvelle structure organisationnelle a été mise sur pied dans laquelle les anciennes unités d'entreprise au sein d'Air Canada sont devenues des filiales distinctes d'ACE. La nouvelle structure organisationnelle a été conçue notamment aux fins suivantes :

- (i) mettre en place des plans distincts de gestion et commercial pour chacune des filiales leur permettant de mieux concentrer leurs efforts sur leur direction stratégique et leur rentabilité;
- (ii) faire correspondre les besoins en gestion, en capital et en ressources humaines au sein de chaque entreprise individuelle;
- (iii) faciliter le développement de chaque unité d'entreprise à son plein potentiel, notamment, lorsque cela est opportun, par la recherche d'une nouvelle clientèle externe;
- (iv) maximiser la valeur des filiales qui n'a pas été entièrement constatée.

Les filiales d'ACE en sont à différentes étapes de leur développement organisationnel et l'une des priorités de la haute direction est de maximiser leur valeur. Dans le cadre de sa stratégie concernant la valorisation de ses filiales distinctes, ACE envisage des opérations distinctes de financement, de vente ou d'émission de titres de participation et la participation d'investisseurs externes à ces opérations et à d'autres.

ACE examine quelquefois des occasions d'acquisition à l'égard d'activités ou d'éléments d'actif qui pourraient être des compléments aux siens. Si elle juge qu'une telle opération augmenterait la valeur de la participation des actionnaires, ACE peut envisager de réaliser d'autres investissements.

ACTIVITÉS D'ACE

Les activités d'ACE relèvent de quatre grands secteurs comptables, soit : (i) les services de transport, (ii) Aéroplan; (iii) Jazz; (iv) ACTS SEC. Le tableau ci-après présente les résultats financiers relatifs de chaque activité commerciale pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005 :

<i>(en millions de dollars)</i>	Société remplaçante ACE					Total des secteurs consolidés
	Services de transport ⁽¹⁾	Aéroplan ⁽²⁾	Jazz ⁽³⁾	ACTS SEC	Élimination intersectorielle	
Produits d'exploitation						
Recettes passagers	8 269 \$	-	-	-	-	8 269 \$
Produits fret	620	-	-	-	-	620
Autres produits ⁽⁴⁾	117	627	10	187	-	941
Produits intersectoriels ...	194	13	1 013	567	(1 787)	-
Produits totaux.....	9 200	640	1 023	754	(1 787)	9 830
Charges d'exploitation ...	9 026	538	894	707	(1 787)	9 378
Bénéfice d'exploitation ..	174 \$	102 \$	129 \$	47 \$	-	452 \$

- (1) Inclut les produits de transport tirés des services fournis sur les vols d'Air Canada et de Jazz, les frais relatifs à l'exploitation d'Air Canada et les frais chargés par Jazz aux termes du contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada, ainsi que les produits et les frais d'AC Cargo SEC, d'ACGHS SEC, de Touram SEC et d'ACE.
- (2) ACE détenait une participation de 85,6 % dans Aéroplan au 31 décembre 2005 et détient à l'heure actuelle une participation de 75,5 % dans Aéroplan.
- (3) Inclut les activités de Jazz aux termes de son contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada. ACE détenait la totalité de Jazz au 31 décembre 2005 et détient à l'heure actuelle une participation de 79,7 % dans Jazz.
- (4) Inclut les produits et les frais des services d'assistance en escale, de Touram SEC et de Destina Groupe eCommerce SEC.

SERVICES DE TRANSPORT

Air Canada et Jazz sont respectivement les compagnies aériennes principale et régionale de la Société. Le transport des passagers constitue la principale activité de la Société. Pour les exercices terminés les 31 décembre 2004 et 2005, les recettes passagers de la Société étaient tirées des services intérieurs, transfrontaliers et internationaux dans les proportions présentées ci-après :

	Recettes passagers pour la période terminée <u>le 31 décembre 2004</u>	Recettes passagers pour l'exercice terminé <u>le 31 décembre 2005</u>
Vols intérieurs.....	40 %	42 %
Vols transfrontaliers.....	20 %	19 %
Vols internationaux.....	<u>40 %</u>	<u>39 %</u>
Total.....	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada offrant des services intérieurs et internationaux complets et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché intérieur, sur le marché transfrontalier, ainsi que sur les marchés Canada—Europe, Canada—Pays du Pacifique, Canada-Antilles/Amérique centrale et Canada—Amérique du Sud. D'après les données de l'OAG, en 2005, Air Canada se classait au 14^e rang mondial des plus grands transporteurs, selon les SMO.

Jazz, transporteur régional de la Société, dessert les marchés à faible trafic ainsi que les marchés à trafic élevé pendant les périodes hors pointe dans tout le Canada et vers certaines destinations aux États-Unis, et fait partie intégrante de la stratégie des marchés intérieur et transfrontalier d'Air Canada. Le réseau régional de Jazz relie les voyageurs aux grandes lignes d'Air Canada et alimente le trafic de la compagnie.

Services intérieurs

Air Canada et Jazz offrent le réseau le plus étendu et la plus vaste gamme de produits au Canada, avec des vols passagers réguliers directs sur 56 destinations canadiennes au cours du premier trimestre de 2006. D'après les données de l'OAG, la Société estime qu'en mars 2006, elle fournira environ 61 % de la capacité régulière intérieure totale du secteur aérien canadien, mesurée en SMO. Les lignes canadiennes les plus importantes au chapitre des produits d'exploitation sont les lignes transcontinentales qui relient Toronto, Montréal et Ottawa aux principales villes de l'Ouest du Canada, soit Vancouver, Calgary, Edmonton et Winnipeg. Air Canada et Jazz exploitent plusieurs navettes court-courriers, notamment les liaisons Rapidair (reliant Toronto, Montréal et Ottawa). La Société offre également des vols à bonne fréquence entre les principaux centres de l'Ouest du Canada et effectue de nombreux vols Calgary-Vancouver et Calgary-Edmonton. Outre les vols transcontinentaux et les navettes, Air Canada et Jazz assurent des liaisons entre le Centre du Canada, les Prairies et les provinces de l'Atlantique.

Des transporteurs régionaux non affiliés, appelés transporteurs de troisième niveau, remplacent Jazz dans les marchés trop petits pour être desservis directement. Au cours du premier trimestre de 2006, ces transporteurs assurent des vols qui portent le code d'Air Canada sur dix autres destinations intérieures aux termes d'ententes commerciales conclues avec la Société. La Société ne détient aucune participation dans ces transporteurs.

Services transfrontaliers

Offrant le plus grand nombre de vols sans escale vers les États-Unis, Air Canada et Jazz transportent plus de passagers entre le Canada et les États-Unis que toute autre compagnie aérienne. D'après les données de l'OAG, la Société estime qu'en mars 2006, elle fournira environ 42 % de la capacité régulière transfrontalière totale, mesurée en SMO. Air Canada et Jazz desservent directement 42 destinations américaines et sept autres destinations par l'intermédiaire de transporteurs de troisième niveau, de sorte qu'ils exploitent au total environ 390 vols quotidiens au cours du premier trimestre de 2006. Le réseau d'Air Canada a également été élargi au moyen de nombreuses

correspondances et de vols avec code partagé offerts en collaboration avec United Airlines, l'un de ses partenaires Star Alliance^{MD}.

Services internationaux

Air Canada est idéalement positionnée à titre de compagnie aérienne internationale régulière la plus importante au Canada. Au cours du premier trimestre de 2006, elle assurait des vols directs réguliers sur 51 destinations en Europe, au Moyen-Orient, en Asie, en Australie, aux Antilles/Amérique centrale et en Amérique du Sud. D'après les données de l'OAG, la Société estime qu'en mars 2006, elle fournira environ 46 % de la capacité internationale régulière totale entre le Canada et l'Europe et entre le Canada et l'Asie, mesurée en SMO.

Air Canada offre des services transatlantiques importants vers le Royaume-Uni, l'Allemagne et la France. Air Canada assure actuellement neuf vols par jour sur Londres (Heathrow), quatre vols par jour sur Frankfurt, un vol par jour sur Munich et deux vols par jour sur Paris.

Air Canada offre également des services importants sur le marché Asie-Pacifique en passant par ses plaques tournantes de Vancouver et de Toronto. Air Canada offre des vols quotidiens sans escale sur le Japon (Vancouver et Toronto vers Tokyo et Vancouver-Osaka), la Chine (Vancouver et Toronto vers Beijing et Shanghai), Hong Kong (en partance de Vancouver et de Toronto) et la Corée (Vancouver et Toronto vers Séoul). La Société offre également des vols quotidiens (avec escale) vers l'Inde (Toronto-Delhi). En plus de cibler les voyageurs d'affaires, ces services misent également sur le volume élevé de passagers qui visitent des amis et parents en Asie et au Canada. La Société estime que le marché Asie-Pacifique représente actuellement un domaine de croissance pour le transport aérien.

En outre, Air Canada a étendu ses services sur l'Amérique du Sud, l'Australie et l'Amérique centrale/Antilles. Actuellement, Air Canada fournit des services directement sur six destinations en Amérique du Sud, une en Australie, six en Amérique centrale/au Mexique et 23 dans les Caraïbes.

Star Alliance^{MD}

Air Canada est l'un des membres fondateurs du réseau Star Alliance^{MD}, le plus important réseau de compagnies aériennes de la planète. De concert avec des compagnies aériennes internationales, Air Canada exploite en partenariat un réseau mondial d'envergure.

Depuis sa création en 1997, le réseau Star Alliance^{MD} s'est étendu et comprend maintenant les 16 compagnies aériennes suivantes : Air Canada, United Airlines, Lufthansa, SAS, Thai Airways, VARIG, Air New Zealand, All Nippon Airways, Austrian Airlines, Singapore Airlines, bmi, Asiana Airlines, Spanair, LOT Polish Airlines, US Airways et TAP Portugal. Swiss International Airlines devrait se joindre au réseau le 1^{er} avril 2006 et South African Airways, le 10 avril 2006. Le réseau Star Alliance^{MD} comprend également trois membres régionaux : Blue 1 (Finlande), Adria Airways et Croatia Airlines.

Grâce à ses arrangements stratégiques et commerciaux avec des membres de Star Alliance^{MD} et plusieurs autres compagnies aériennes, Air Canada offre des vols sur plus de 795 destinations dans 139 pays, avec accès réciproque aux programmes de fidélisation des voyageurs et aux salons aéroportuaires. L'alliance a pour but de faciliter les services à code partagé, les correspondances et les transferts en fournissant aux passagers un niveau plus élevé de service entre les points de correspondance du réseau (qui peut comprendre l'enregistrement en une étape). Les membres ont mis en œuvre diverses initiatives, comme le partage des installations, et s'efforcent de tirer parti de synergies potentielles dans divers domaines. Air Canada offre maintenant des services à code partagé en collaboration avec tous les membres de Star Alliance^{MD}, exception faite de US Airways, de TAP Portugal et des trois membres régionaux. En août 2005, le réseau Star Alliance^{MD} a mis en place un service de billetterie inter-sociétés qui permet aux clients de voyager sur les vols de tous les membres du réseau Star Alliance^{MD} avec un même billet électronique.

Carburant

Le carburant pour avion constitue une dépense importante pour les compagnies aériennes. Étant donné que les coûts du carburant représentent une portion appréciable des charges d'exploitation de la Société, toute variation importante des coûts du carburant aurait un effet défavorable important sur les résultats d'exploitation. Les prix du carburant continuent à être exposés à des risques comme l'instabilité politique dans différents endroits du monde, les politiques de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP), le niveau de la demande des économies émergentes comme la Chine, le niveau de stocks détenus par le secteur, la quantité de réserves dont disposent les gouvernements, les pannes dans les installations de production et de raffinage et les conditions climatiques. Ces facteurs et d'autres auront des incidences sur le prix du carburant, ce qui se répercutera sur le rendement financier de la Société. Compte tenu des volumes de 2005, la Société estime qu'une variation de 1 \$ US du prix moyen du baril de brut West Texas Intermediate aurait provoqué une variation d'environ 31 millions de dollars canadiens des charges de carburant pour Air Canada en 2005 (avant l'incidence des suppléments sur le carburant et de la couverture du carburant), dans l'hypothèse où la capacité de vol serait demeurée inchangée, où les marges de raffinage entre le pétrole brut West Texas Intermediate et le carburacteur seraient demeurées constantes et où les taux de change seraient demeurés stables.

En vue d'atténuer le plus possible son exposition à la volatilité des prix du carburant, la Société s'est dotée en septembre 2005 d'une stratégie systématique de gestion du risque lié au carburant qui vise à recourir à des instruments financiers pour édifier petit à petit sa protection, par tranches d'environ 4 % par mois jusqu'à un niveau maximal de 50 % de ses besoins prévus de carburant pour une période de 24 mois. En février 2006, la stratégie a fait l'objet d'une révision en vue de permettre une plus grande latitude pour l'augmentation ou la diminution de l'importance et de la nature de la protection ainsi qu'une plus grande latitude quant au choix du moment où une telle protection est prise. La Société n'est plus tenue de couvrir un pourcentage minimal de sa consommation mensuelle prévue de carburant.

Concurrence

Le secteur du transport aérien au Canada est caractérisé par un nombre limité de marchés à forte densité qui représentent pour la majorité du trafic de passagers et des revenus. Les transporteurs intérieurs à bas prix occupent une place importante sur tous les principaux marchés intérieurs et poursuivent leur expansion. La Société a redéfini sa stratégie commerciale afin de faire concurrence de façon efficace.

La concurrence sur le marché transfrontalier est principalement le fait des transporteurs traditionnels américains qui exploitent plutôt des vols entre les États-Unis et le Canada en passant par leur plaque tournante pour les vols de correspondance. Parmi ceux qui offrent des services transfrontaliers, signalons American Airlines, Delta Airlines, Continental Airlines, United Airlines et Northwest Airlines. Les transporteurs à bas prix canadiens offrent des services transfrontaliers et augmentent leurs activités sur le marché transfrontalier. WestJet fournit actuellement des services transfrontaliers vers Orlando, Tampa, Fort Myers, Fort Lauderdale, Los Angeles, Palm Springs, Phoenix, Las Vegas, Honolulu et Maui. CanJet fournit actuellement des services transfrontaliers vers New York, Orlando, en Floride, à longueur d'année et des services saisonniers vers d'autres destinations en Floride, notamment St Petersburg, West Palm Beach, Fort Lauderdale et Sarasota.

Sur les marchés transatlantique et transpacifique, Air Canada fait concurrence principalement à des transporteurs traditionnels étrangers et, dans une moindre mesure, à des transporteurs des vols nolisés et à bas prix qui volent surtout pendant les saisons de pointe sur les routes à plus haute densité. Il existe également une concurrence indirecte de la part de compagnies américaines traditionnelles, qui transportent les passagers canadiens de leur plaque tournante vers les marchés internationaux. Toutefois, la direction estime que la politique du gouvernement américain exigeant la présentation d'un visa par les résidents de certains pays qui transitent par les États-Unis a été avantageuse pour Air Canada, puisque, à l'heure actuelle, aucune obligation semblable ne s'applique au transit par le Canada.

Parc aérien d'Air Canada

La Société a simplifié la structure de son parc aérien pour appuyer sa nouvelle stratégie d'entreprise. Cette simplification du parc aérien comprend l'élimination des vieux appareils moins efficaces qui ne sont pas viables sur

le plan économique dans l'environnement concurrentiel du marché, et l'utilisation accrue de nouveaux biréacteurs régionaux lourds qui coûtent moins cher à exploiter. Les nouveaux biréacteurs régionaux sont la clé de voûte de la stratégie de la Société qui vise à offrir un nombre élevé de vols sur les principales lignes intérieures et transfrontalières et à maintenir une fréquence de vols concurrentielle sur les autres lignes intérieures et transfrontalières. Grâce aux biréacteurs régionaux, la Société peut mieux harmoniser la capacité et la demande en réduisant le nombre de sièges moyens par départ, et utiliser plus efficacement son réseau et ses plaques tournantes.

En outre, l'une des pierres angulaires de la stratégie de la Société à l'avenir sera la croissance de ses activités internationales. Pour soutenir cette croissance, Air Canada a conclu des ententes avec Boeing en vue d'acquérir de nouveaux gros porteurs. La Société devrait prendre livraison de ces gros porteurs Boeing à compter de 2007. La commande auprès de Boeing vise 18 Boeing 777 et 14 Boeing 787 en commande ferme.

Le tableau qui suit illustre le parc aérien en exploitation d'Air Canada au 31 décembre 2005 ainsi que ses parcs aériens en exploitation prévus de 2006 à 2008.

	Nombre d'appareils en exploitation au 31 décembre 2005	Nombre prévu d'appareils en exploitation au 31 décembre 2006	Nombre prévu d'appareils en exploitation au 31 décembre 2007	Nombre prévu d'appareils en exploitation au 31 décembre 2008	Nombre prévu d'appareils en exploitation en fonction des appareils faisant l'objet d'engagements, déduction faite des retraits prévus d'appareils ⁽⁵⁾
Gros porteurs					
Airbus A340-300	10	10	9	6	—
Airbus A340-500	2	2	0	0	—
Airbus A330-300	8	8	8	8	—
Boeing 767-300 ER	33	32	32	32	33
Boeing 767- 200/200ER	12	11	9	9	—
Boeing 777/ 200LR	0	0	3	12	12
Boeing 777-200F ⁽³⁾	0	0	0	0	2
Boeing 777- 300ER ⁽⁴⁾	0	0	5	5	5
Boeing 787 ⁽³⁾	0	0	0	0	14
Total – Gros porteurs	65	63	66	72	66
Appareils à fuselage étroit					
Airbus A321	10	10	10	8	7
Airbus A320	51	48	42	42	41
Airbus A319	48	45	43	43	45
CRJ-100 ⁽¹⁾	10	0	0	0	—
ERJ-190	3	20	44	45	45
ERJ-175	14	15	15	15	15
Total – Appareils à fuselage étroit	136	138	154	153	153
Total (Air Canada)⁽²⁾	201	201	220	225	219

(1) Quinze appareils CRJ-100 de Bombardier ont été transférés du parc aérien d'Air Canada à celui de Jazz en 2005 et les 10 CRJ-100 de Bombardier restants sont censés l'être en juillet 2006.

(2) En plus des appareils en exploitation, au 31 décembre 2005, Air Canada comptait 10 gros porteurs et 18 appareils à fuselage étroit remisés.

(3) Les appareils suivants devraient être livrés après 2008 : deux Boeing B777-200F (2009) et 14 Boeing 787 (2010/2011).

- (4) Air Canada a conclu une lettre d'intention avec un locateur d'appareils à l'égard d'un Boeing 777-300ER qui devrait être livré en 2007.
- (5) Ces changements à l'égard des appareils devraient être terminés d'ici 2011.

Boeing

En novembre 2005, Air Canada a conclu des ententes avec The Boeing Company (« Boeing ») pour l'acquisition d'un maximum de 36 appareils 777 et de 60 appareils 787 Dreamliner. Les ententes concernent la commande ferme de 18 appareils 777 et des droits d'achat sur 18 autres appareils choisis parmi les plus récents modèles de la famille des 777. La livraison des 777 débutera en mars 2007. Sept, neuf et deux appareils 777 devraient être livrés respectivement en 2007, 2008 et 2009. Les ententes comportent également des commandes fermes pour 14 appareils 787 Dreamliner, avec des options et des droits d'achat sur 46 autres appareils du même type. Air Canada recevra son premier 787 en 2010. En raison des Boeing 777 et 787 qu'elle s'est engagée à acheter, la Société s'attend à retirer du service les 20 appareils A330 et A340 et les 12 appareils 767-200.

Embraer

En 2004, Air Canada a conclu avec Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. (« Embraer »), un contrat d'achat définitif portant sur des commandes fermes de 45 appareils de série 190 et de 15 appareils de série 175. Il prévoit en outre des options visant l'acquisition d'au plus 60 autres appareils Embraer de série 190 et des droits de conversion à d'autres modèles d'Embraer.

La livraison des 15 Embraer 175 a commencé en juillet 2005 et s'est achevée par la livraison du dernier appareil en janvier 2006. En date des présentes, Air Canada a reçu six appareils ERJ 190 de 93 sièges. Trente-neuf autres appareils ERJ 190 d'Embraer en commande ferme sont censés être livrés d'ici la fin 2006 ainsi qu'en 2007.

Description des appareils

Gros porteurs

Au 31 décembre 2005, le parc de gros porteurs en exploitation d'Air Canada comprenait 65 appareils, ayant tous une configuration bi-classe, soit le service Super Affaires ou la classe Affaires et le Service Hospitalité. L'A340-300 d'Airbus est un quadriréacteur de 285 ou 286 sièges qu'Air Canada exploite sur les lignes trans-Pacifique et trans-Atlantique. L'A340-500 d'Airbus est un appareil long-courrier de 267 sièges à plus grande autonomie que l'A340-300 qu'Air Canada exploite actuellement sur la ligne Toronto-Hong-Kong sans escale. L'appareil A330-300 d'Airbus de 274 sièges est une variante biréacteur de l'A340-300 et est surtout utilisé sur les lignes transatlantiques. Le 767-300-ER de Boeing est un appareil long-courrier de 203 à 222 sièges qui est utilisé principalement sur les lignes internationales. Le 767-200 de Boeing est un appareil de 207 sièges utilisé sur les lignes intérieures et internationales.

Avions à fuselage étroit et biréacteurs régionaux

Au 31 décembre 2005, Air Canada exploitait 136 avions à fuselage étroit, y compris 109 appareils à fuselage étroit d'Airbus. Ces appareils ont une configuration biclasse, soit la classe Affaires et le Service Hospitalité (à l'exception des 10 biréacteurs régionaux restant de Bombardier (voir « Parc aérien de Jazz ») qui sont configurés uniquement pour le Service Hospitalité). L'A320 d'Airbus est un biréacteur de 140 sièges. L'A319 d'Airbus, biréacteur d'une capacité de 120 sièges, est essentiellement une version courte de l'A320, ces deux appareils comportant les mêmes réacteurs, systèmes d'exploitation et postes de pilotage. Le biréacteur A321 est l'avion à fuselage étroit d'Airbus offrant la plus grande capacité, soit 166 sièges. Les appareils Embraer 190 et 175 sont des biréacteurs de 93 et 73 sièges respectivement. L'exploitation de ces biréacteurs régionaux lourds coûte moins cher que celle des appareils à fuselage étroit conventionnels. Tous ces appareils à fuselage étroit desservent principalement les lignes intérieures et transfrontalières.

Marques de commerce

Voici certaines des principales marques de commerce appartenant à la Société : Air Canada Jetz^{MD}, Air Canada Jazz^{MC}, Jazz^{MC}, Destina.ca^{MD}, Acetek^{MC}, Air Canada Vacations^{MD}, Vacances Air Canada^{MD}, EnRoute^{MD}, Executive First^{MD}, Executive Class^{MD}, Expedair^{MD}, AC Expedair^{MC}, AC Priority^{MC}, AC Air Freight^{MC}, AC Lynx^{MD}, Hospitality Service^{MD}, Service Hospitalité^{MD}, Rapidair^{MD}, Maple Leaf^{MC}, Feuille d'Érable^{MC}, AC WEBSAVER^{MC}, Super Elite^{MC} et Super Élite^{MC}. Star Alliance^{MD} est une marque de commerce de la Société et d'autres membres du groupe Star Alliance^{MD}.

Autres activités

Services de fret

AC Cargo SEC et Air Canada fournissent des services de fret sur des vols de passagers intérieurs, transfrontaliers et internationaux et sur des vols entièrement affectés au transport de fret. AC Cargo SEC et Air Canada sont les plus grands fournisseurs de services de fret au Canada, en termes de capacité de fret. AC Cargo SEC offre des services de fret sur des vols intérieurs et transfrontaliers, utilisant toute la capacité de fret des appareils exploités par Air Canada et Jazz sur les lignes intérieures et transfrontalières. Air Canada offre des services de fret sur ses vols de passagers internationaux et également sur des vols nolisés entièrement affectés au fret pour les liaisons Canada-Europe et Canada-Asie. Les services de fret offerts par AC Cargo SEC et Air Canada comprennent les services pour envois haute priorité (AC Expedair et AC Priority) et les services de fret aérien (AC Fret Aérien) sur des destinations d'Air Canada partout dans le monde et sur des destinations de Jazz en Amérique du Nord. Ensemble, AC Cargo SEC et Air Canada offrent des services de fret directs sur plus de 200 destinations canadiennes et internationales et ont des représentants commerciaux dans plus de 50 pays.

L'aérogare de fret d'Air Canada à l'Aéroport international Lester B. Pearson est dotée d'une technologie de manutention du fret moderne pour assurer une manutention efficace qui répond aux besoins des clients. Air Canada et AC Cargo SEC sont ensemble l'un des plus importants fournisseurs de services de fret aérien de la Société canadienne des postes.

Le système de gestion de fret d'Air Canada, AC Lynx, procure la visibilité et les outils nécessaires pour faire le suivi du fret en ligne, depuis la réservation initiale jusqu'à la livraison. Air Canada, United Airlines et Northwest Airlines ont fondé, en collaboration avec Unisys, le nouveau portail de services de fret qui a été mis en service en 2003. Ce portail, qui bénéficie de l'appui des grands transitaires à l'échelle mondiale et de leurs associations industrielles, représente un outil Internet unique qui répond aux besoins d'expédition de fret aérien en offrant de nombreux services à un nombre croissant de grands transporteurs aériens.

Destina Groupe eCommerce SEC

Destina Groupe eCommerce SEC est propriétaire du site de voyage en ligne Destina.ca et fournit la plateforme technologique Internet qui soutient ce site. En outre, Destina Groupe eCommerce SEC contribue à la mise en application de la stratégie de distribution en ligne d'Air Canada et s'inscrit dans le programme de la compagnie aérienne visant à faire croître ses sites Webs commerciaux à l'échelle mondiale. Destina Groupe eCommerce SEC assure également la gestion et le soutien opérationnel et technique de tous les sites Webs commerciaux d'Air Canada, fournit aux partenaires du secteur du voyage des outils de réservation directe en ligne et veille à la mise en place et à la gestion des nouveaux outils de réservation directe pour les entreprises.

Une réorganisation visant Destina Groupe eCommerce SEC devrait avoir lieu le 1^{er} mai 2006. Aux termes de cette réorganisation, il est à l'heure actuelle prévu que les actifs de Destina Groupe eCommerce SEC relatifs aux activités de réservation de chambres d'hôtel et d'automobiles menées auparavant par cette dernière, de même que ses actions de NefTel Assistance Inc. seront transférés à Commandité Groupe Destina eCommerce Inc. Tous les autres actifs et toutes les dettes de Destina Groupe eCommerce SEC seront cédés à Air Canada et pris en charge par celle-ci.

Touram SEC et Vacances Air Canada

Touram SEC exerce ses activités sous les dénominations commerciales Vacances Air Canada. Vacances Air Canada est un important voyageur canadien spécialisé dans une variété de forfaits d'agrément et de vacances, comprenant le transport aérien assuré par Air Canada et ses partenaires de StarAlliance^{MD}, l'hébergement à l'hôtel, des croisières, les milles Aéroplan et les transferts d'Aéroport/location de véhicules pour des destinations appréciées des Canadiens dans les Caraïbes, en Asie, en Amérique centrale et en Amérique du Sud et aux États-Unis, notamment Las Vegas, la Floride et Hawaii. Les clients de Vacances Air Canada ont accès au réseau Star Alliance de même qu'à celui d'Air Canada.

Netair est un groupeur national qui vend exclusivement aux agents de voyage des stocks de sièges excédentaires à bord des vols d'Air Canada. C'est une autre division de Touram SEC.

Services d'assistance en escale

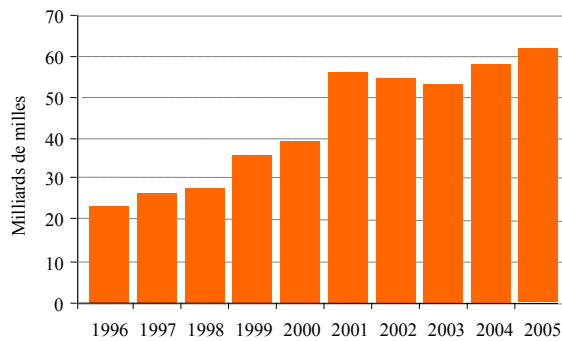
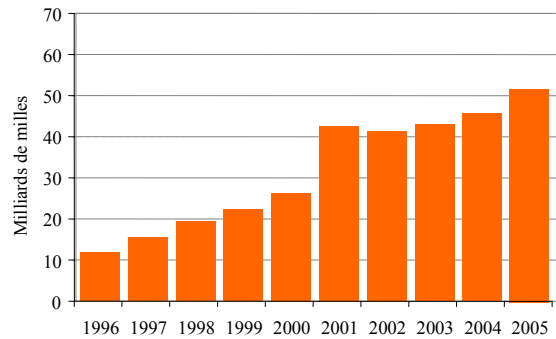
ACGHS SEC (et sa filiale aux États-Unis, ACGHS US Inc.) et Air Canada fournissent des services d'assistance en escale à de nombreuses compagnies aériennes, y compris à des grands transporteurs étrangers, dans les aéroports du Canada et d'ailleurs. Elles offrent notamment des services d'enregistrement des passagers, de gestion des portes d'embarquement, de manutention et de traitement des bagages et du fret, ainsi que des services d'aires de trafic.

AÉROPLAN

ACE est actuellement propriétaire d'une participation de 75,5 % dans Aéroplan, plus grand programme de marketing de fidélisation du Canada. Aéroplan offre à ses partenaires commerciaux des services de marketing de fidélisation qui attirent et conservent la clientèle et qui stimulent la demande pour leurs produits et services. Aéroplan a pour objectif d'offrir à ses partenaires commerciaux une valeur supérieure par rapport aux autres programmes de commercialisation en leur donnant accès à ses membres et en leur offrant des programmes de commercialisation qui visent à augmenter leurs chiffre d'affaires, leur part de marché et la fidélité de leur clientèle. Le Programme Aéroplan est l'un des programmes de fidélisation les plus anciens du Canada. C'est Air Canada qui l'a fondé en 1984 pour gérer son programme pour grands voyageurs. Aéroplan bénéficie de relations stratégiques privilégiées avec Air Canada. Elle a aussi passé des ententes contractuelles avec des partenaires de premier plan, notamment la Banque Amex du Canada (« AMEX »), Bell Canada, la Banque Canadienne Impériale de Commerce (« CIBC »), Magasins Best Buy ltée, qui exploite les magasins Future Shop au Canada (« Future Shop »), Pétrolière Impériale (Esso), les compagnies aériennes membres de Star Alliance^{MD} et de nombreuses chaînes hôtelières et sociétés de location de véhicules.

Aéroplan offre à environ cinq millions de membres actifs la faculté d'accumuler des milles Aéroplan lorsqu'ils achètent des produits et services chez les partenaires membres de son réseau. Aéroplan vend des milles Aéroplan à son vaste réseau de plus d'une soixantaine de partenaires commerciaux, exploitant plus d'une centaine de marques dans les secteurs des services financiers, des services de voyage et des produits et services de consommation. La plus grande partie des produits d'exploitation d'Aéroplan provient actuellement des partenaires du secteur des services financiers. En 2005, plus de 62 milliards de milles Aéroplan ont été accumulés par les membres, qui ont dû dépenser environ 40 milliards de dollars pour les obtenir. Une fois que les membres ont accumulé un nombre suffisant de milles Aéroplan, ils peuvent les échanger contre des primes-voyage aérien et d'autres primes intéressantes. Lorsque les membres échangent leurs milles Aéroplan, c'est Aéroplan qui assume le coût de la prime désirée.

Les graphiques suivants illustrent le nombre de milles Aéroplan émis et échangés annuellement au cours des dix dernières années. L'augmentation en 2001 dénote l'intégration du programme pour grands voyageurs de Lignes Canadien, Canadian Plus, au Programme Aéroplan. En outre, les graphiques incluent 103 milliards de milles Aéroplan gagnés par les membres avant le 1^{er} janvier 2002 qui donneront lieu à des primes-voyages à la charge d'Air Canada.

Nombre de milles Aéroplan émis par année**Nombre de milles Aéroplan échangés par année**

Modèle d'entreprise d'Aéroplan

Dans l'ensemble, les activités d'Aéroplan se divisent en deux grands volets : (i) la vente de milles Aéroplan et de services de commercialisation aux partenaires Aéroplan et (ii) la remise de primes aux membres d'Aéroplan.

Vente de milles Aéroplan et de services de commercialisation aux partenaires

Les produits d'exploitation d'Aéroplan proviennent de la vente aux partenaires de milles Aéroplan et de services de commercialisation, principalement liés à la publicité, à la promotion et à l'analyse de données. En outre, Aéroplan est rémunérée pour gérer le programme hiérarchisé d'Air Canada à l'intention de ses plus grands voyageurs.

Les membres accumulent des milles Aéroplan en achetant des produits et services auprès d'un vaste réseau de plus d'une soixantaine de partenaires commerciaux qui exploitent plus d'une centaine de marques dans les secteurs des voyages aériens, de la location de véhicules, des produits et services de consommation, du divertissement, des services financiers, des hôtels et des télécommunications.

Le produit brut touché par Aéroplan au moment de la vente de milles Aéroplan à ses partenaires, appelé facturation brute, est reporté et constaté par Aéroplan à titre de produits d'exploitation au moment de l'échange de milles Aéroplan conformément aux PCGR, sauf en ce qui concerne les désistements décrits plus loin. Au moment de l'échange de milles Aéroplan, Aéroplan achète des sièges d'avion ou d'autres produits ou services afin de remettre au membre la prime qu'il a choisie. À ce moment, Aéroplan engage et constate une dépense correspondant au coût de la prime, et les produits comptabilisés d'avance correspondant aux milles Aéroplan échangés sont constatés par Aéroplan en tant que produits d'exploitation réalisés au titre de la vente de milles Aéroplan conformément aux PCGR. Les autres dépenses importantes d'Aéroplan comprennent les frais des centres d'appels et les frais de vente et d'administration.

D'après les résultats antérieurs, la direction d'Aéroplan estime qu'une certaine proportion des milles Aéroplan vendus ne seront jamais échangés par les membres. Il s'agit d'un désistement qui, selon l'estimation actuelle de la direction d'Aéroplan, correspond à 17 % des milles Aéroplan vendus. Cette estimation est étayée par deux études indépendantes menées en 2004 pour le compte d'Aéroplan. Avant 2004, on estimait que les désistements représentaient 19 % des milles Aéroplan. En ce qui a trait aux milles Aéroplan qui, selon Aéroplan, ne seront jamais échangés par les membres, Aéroplan constate les produits d'exploitation selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée moyenne entre l'émission et l'échange d'un mille Aéroplan, appelée durée de vie prévue d'un mille Aéroplan, actuellement de 30 mois.

La direction d'Aéroplan estime que l'émission et l'échange de milles Aéroplan sont influencés par la nature et le volume des partenaires commerciaux, les types de primes offertes, le niveau de l'activité économique générale et le niveau d'activité des programmes de marketing de fidélisation concurrents. Ces facteurs pourraient influencer sur les taux d'échange et de désistement. En date du 31 décembre 2005, Aéroplan avait des produits comptabilisés d'avance d'environ 1,3 milliard de dollars à constater conformément aux PCGR à l'avenir au moment de l'échange des milles Aéroplan non échangés en cours.

Les frais d'échange estimatifs totaux des milles Aéroplan en cours sont établis en permanence par Aéroplan comme étant le produit (i) du total des milles Aéroplan non échangés en cours à une date de mesure déterminée, déduction faite du désistement estimatif, (ii) et du coût unitaire moyen par mille Aéroplan échangé au cours de la période. Étant donné que le coût unitaire futur par mille Aéroplan échangé peut fluctuer, les frais d'échange futurs sont réévalués périodiquement d'après le coût unitaire moyen par mille Aéroplan échangé au cours de la période la plus récente.

Des frais de service sont facturés pour la vente de services de commercialisation aux partenaires d'Aéroplan et pour la gestion du programme hiérarchisé pour grands voyageurs d'Air Canada. Aéroplan peut en outre facturer certains frais aux membres lorsqu'ils échangent des milles Aéroplan, par exemple des frais de réservation, de service et d'administration.

Primes

Une fois que les membres ont accumulé un nombre suffisant de milles Aéroplan, ils peuvent les échanger contre des primes provenant de la gamme de primes Aéroplan. Au départ, ces primes se limitaient à des voyages aériens. En 2003, à la suite d'une réorientation stratégique, Aéroplan a commencé à élargir sa gamme de primes de sorte à offrir des produits qui correspondent directement à tous les secteurs d'intérêt clé des membres. En 2005, la gamme de primes comprend, en plus des voyages aériens sur les ailes d'Air Canada, de Jazz ou d'autres transporteurs membres de Star Alliance^{MD}, des primes sous forme de location de véhicules ou de chambres d'hôtel partout dans le monde, une vaste gamme de produits de consommation, des primes expérientielles uniques, des produits électroniques de Future Shop et des cartes-cadeaux d'un réseau comptant plus de 20 détaillants bien connus d'envergure nationale comme Gap, The Body Shop, Holt Renfrew, Pier One, Blockbuster, Williams-Sonoma, Pottery Barn, Linens 'n Things, Birks et The Running Room. Les membres ont toujours réagi favorablement à l'augmentation du choix et des nouvelles primes, et la demande pour ces primes a considérablement augmenté chaque année depuis 2003.

Les primes-voyages aériens demeurent les plus populaires parmi les membres, ces primes ayant représenté environ 90 % de toutes les demandes d'échange présentées par les membres Aéroplan en 2005. Aéroplan a émis près de dix millions de primes-voyages aériens au cours des dix dernières années et plus de 1,3 million en 2005 seulement.

Partenaires commerciaux

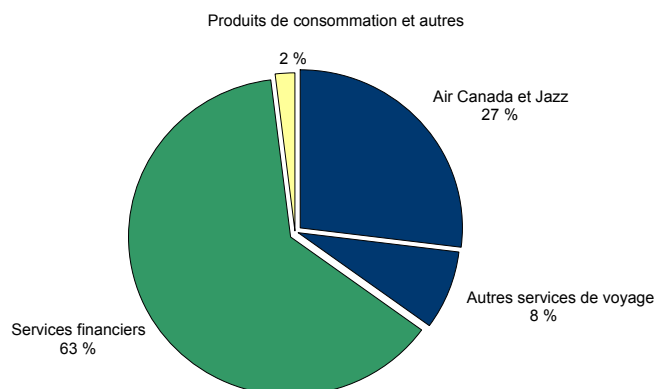
Aéroplan attire et conserve ses partenaires commerciaux grâce à la valeur de son bassin de membres comme marché cible, à la fidélité que démontrent les membres Aéroplan en achetant à répétition des produits et services des partenaires et à une gamme de services de commercialisation à valeur ajoutée.

Aéroplan entretient actuellement des relations commerciales avec plus d'une soixantaine de grandes entreprises exploitant plus d'une centaine de marques, qu'on peut répartir en trois grandes catégories :

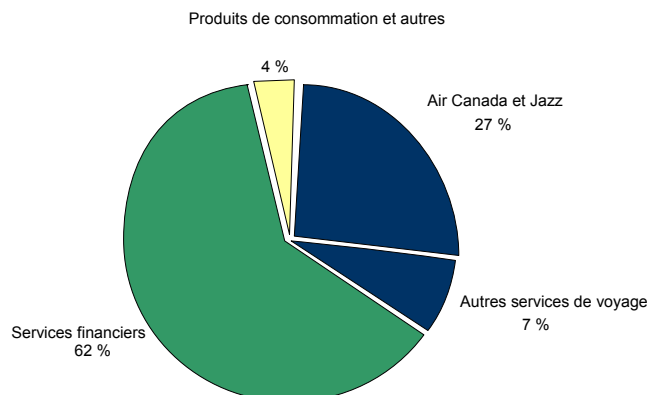
- partenaires du secteur des services financiers;
- partenaires du secteur des services de voyage;
- partenaires du secteur des produits et services de consommation.

Les graphiques ci-après illustrent la facturation brute en 2004 et en 2005 à la vente de milles Aéroplan par catégorie de partenaires :

Facturation brute en 2004 par segments clés



Facturation brute en 2005 par segments clés



Primes

Une fois que les membres ont accumulé un nombre suffisant de milles Aéroplan, ils ont le droit de les échanger contre les diverses primes Aéroplan, notamment des voyages aériens, des voitures de location, des séjours à l'hôtel, des forfaits vacances, des articles de consommation, des certificats-cadeaux et des primes expérientielles uniques.

Sièges d'avion

Aéroplan a conclu des ententes à long terme visant l'achat de sièges d'avion à bord des vols d'Air Canada et de nombreuses autres compagnies aériennes membres de Star Alliance^{MD}. Ces ententes permettent à Aéroplan d'offrir à ses membres un accès à un vaste choix de voyages aériens partout dans le monde. En 2005, environ 90 % des primes échangées par les membres Aéroplan étaient des primes-voyages aériens.

Avant 2004, 10 % des sièges d'avion sur les vols AC (définis ci-après) était réservées aux primes Aéroplan. En avril 2004, cette proportion est passée à un total de 15 % de la capacité des vols d'Air Canada et de Jazz, membre du même groupe, ainsi que de certains autres transporteurs aériens sous le code AC (collectivement, les vols AC) dont 8 % moyennant de faibles frais d'échange fixes et le solde de 7 % à des frais d'échange fixes plus élevés. Le prix des sièges est fixé jusqu'à la fin de 2007. Par après, tout rajustement à la hausse ou à la baisse doit refléter un escompte au moins aussi favorable pour Aéroplan que celui des prix actuels. Les rajustements se fondent également sur des paramètres déterminés. En vertu d'une récente entente avec Air Canada, qui devrait entrer en application en 2006 ou au début de 2007, Aéroplan aura accès à un nombre illimité de sièges sur les vols AC. Aux termes de cette nouvelle entente, Aéroplan continuera à avoir accès à 8 % des sièges moyennant de faibles frais d'échange fixes (sous réserve de rajustements mentionnés ci-dessus) et elle sera en mesure d'acheter des sièges supplémentaires au tarif publié assorti d'un escompte variable selon le type de tarif. Tout rajustement de cet escompte variable est fondé sur des paramètres déterminés. En outre, le CPSC (défini ci-après) prévoit que le tarif facturé à Aéroplan sera le tarif le plus faible imposé aux autres programmes de fidélisation, qui tiendra compte du fait qu'Aéroplan est le plus grand acheteur de sièges d'avion d'Air Canada. Ces nouveaux arrangements permettront à Aéroplan de procurer à ses membres un meilleur accès aux primes-voyages aériens. Pour tenir compte du coût d'acquisition des sièges d'avion supplémentaires, Aéroplan peut ajuster le nombre de milles Aéroplan exigés pour réclamer des primes-voyages aériens aux termes des nouveaux arrangements.

Aéroplan procure également à ses membres un accès à un vaste choix de voyages aériens partout dans le monde grâce à des ententes intervenues entre Aéroplan et les compagnies aériennes membres de Star Alliance^{MD}, à des taux concurrentiels pour Aéroplan. Au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2005, les membres Aéroplan ont réservé plus de 750 000 sièges d'avion à bord des compagnies aériennes membres de Star Alliance.

Autres primes-voyages

En octobre 2005, Aéroplan a considérablement accru sa gamme de primes-voyages complémentaires grâce au lancement d'un outil d'échange en ligne entièrement renouvelé et à l'ajout de sept nouvelles bannières de partenaires. Il est maintenant possible d'obtenir partout dans le monde des séjours aux établissements hôteliers Delta Hotels, Sheraton Hotels & Resorts, Westin Hotels & Resorts, Four Points by Sheraton, W Hotels, St. Regis et The Luxury Collection. Il en coûte au minimum 9 000 milles Aéroplan pour une nuit à l'hôtel. On compte désormais deux nouveaux partenaires qui offrent des locations de véhicules, soit les établissements Avis et Hertz du monde entier. Il est possible, par l'intermédiaire d'un système de réservation en ligne de pointe, de réserver un véhicule de location sur le site *www.aeroplan.com*. Il en coûte au minimum 5 000 milles Aéroplan pour une journée de location. En 2005, Aéroplan a également ajouté à sa vaste gamme de forfaits-vacances pouvant être obtenus en échanges de milles divers forfaits vacances à Disney, de concert avec Vacances Air Canada.

Primes Plaisirs

En 2005, Aéroplan a regroupé toutes ses primes non liées au voyages sous la bannière des primes Plaisirs. La nouvelle gamme de primes regroupées en ligne comprend plus de 300 primes, notamment des produits électroniques dernier cri de Future Shop, une vaste gamme d'articles de consommation, des primes expérientielles uniques et des cartes-cadeaux de plus de 20 détaillants biens connus d'envergure nationale comme Gap, The Body Shop, Holt Renfrew, Pier One, Blockbuster, Williams-Sonoma, Pottery Barn, Linens 'n Things, Birks et The Running Room.

Cette gamme de primes est la plus diversifiée jamais offerte par Aéroplan et l'une des plus variée du secteur du marketing de fidélisation au Canada. La gamme de primes se veut abordable et est conçue pour correspondre directement aux intérêts des membres, de nouvelles primes étant ajoutées tous les mois. Les primes autres que les primes-voyages ne sont offertes qu'en ligne, exclusivement sur le site *www.aeroplan.com*. La réaction des membres à l'accroissement de la gamme de primes en 2005 et au renouvellement du mode d'échange des primes a toujours été positive, la demande pour ces primes ayant considérablement augmenté par rapport à l'année précédente.

Membres

Nombre de membres

Aéroplan compte environ cinq millions de membres actifs, soit les membres qui ont effectué au moins une transaction (c.-à-d. accumulé ou échangé un mille Aéroplan) au cours des trois dernières années.

Communications avec les membres

Le Programme Aéroplan mise sur la communication régulière avec chaque membre au moyen de bulletins, de relevés mensuels et de publipostages spéciaux périodiques. À la suite d'une étude menée en 2003 et en 2004 sur l'efficacité des communications avec ses membres, Aéroplan a réexaminé ses méthodes de communications avec ses membres et sa liste de fournisseurs stratégiques pour offrir aux membres un plus grand choix de canaux de communication, des outils plus flexibles et plus d'occasions de recevoir des messages pertinents et très ciblés.

La modification des stratégies de communication d'Aéroplan s'est traduite par des économies de coûts et de temps importantes. Près de deux millions de membres reçoivent maintenant leurs relevés et autres renseignements d'Aéroplan par courrier électronique.

Exploitation

Segmentation des membres et analyses de données

Aéroplan élabore des modèles de segmentation des membres en utilisant les données sur leur comportement d'achat. Le modèle actuel définit six catégories de membres selon des indicateurs de comportement

clés, notamment les habitudes de vols, les sources et les taux d'accumulation, la durée d'adhésion au Programme Aéroplan et d'autres facteurs. Les renseignements dégagés par ce modèle déterminent les communications d'Aéroplan avec ses membres, communications qui deviennent plus pertinentes et dignes d'intérêt pour les membres. La capacité d'Aéroplan de fournir des communications ciblées est un outil de commercialisation à valeur ajoutée offerts aux partenaires commerciaux, à des prix concurrentiels comparativement à d'autres médias de masse.

Service aux membres et distribution

Avant 2002, les primes Aéroplan étaient distribuées uniquement par l'entremise de centres d'appels. Depuis lors, d'autres canaux ont été mis en place et la distribution s'effectue maintenant aussi par l'entremise du site Internet www.aeroplan.com. Aéroplan procède actuellement à la mise en service d'un système vocal qui améliorera les fonctionnalités libre-service. L'introduction du système vocal automatique a débuté en décembre 2005 et le système devrait avoir été entièrement mis en service d'ici la fin de 2006. Ces canaux procurent à Aéroplan une méthode de distribution efficace lui permettant d'offrir à ses membres une variété de choix au moment de l'échange de leurs primes.

Systèmes et infrastructure

La division de la technologie d'Aéroplan est composée de personnes qualifiées ayant des connaissances techniques approfondies. La gestion de projets, l'analyse de système ainsi que les fonctions de stratégie et d'architecture sont exercées à l'interne, tandis que les fonctions d'exploitation des systèmes et de développement d'applications sont confiées à des tiers. Tous les systèmes et l'infrastructure sont conçus pour protéger les données sur les membres d'Aéroplan contre un accès, une utilisation ou une divulgation non autorisée.

Relations stratégiques à long terme avec Air Canada

Aéroplan entretient des relations stratégiques à long terme avec Air Canada, première compagnie aérienne intérieure et internationale à services complets du Canada.

La direction estime que les relations stratégiques d'Aéroplan avec Air Canada lui procurent plusieurs avantages concurrentiels, notamment les suivants :

- une association avec la marque Air Canada bien connue;
- le fait d'être le seul fournisseur de services de marketing de fidélisation d'Air Canada établi au Canada;
- des taux avantageux pour les sièges d'avion sur les réseaux d'Air Canada et de Jazz puisqu'Aéroplan est le meilleur client d'Air Canada;
- un accès aux passagers d'Air Canada aux fins de recrutement de nouveaux membres Aéroplan.

Aéroplan est partie aux cinq importants contrats suivants avec Air Canada : (i) le contrat de participation et de services commerciaux conclu le 9 juin 2004, en sa version modifiée, notamment par les contrats datés du 13 mai 2005 (le « CPSC »); (ii) le contrat de base de données conclu le 13 mai 2005, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2002; (iii) le contrat de services cadre modifié et mis à jour en date du 13 mai 2005, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2005; (iv) le contrat de services généraux conclu le 13 mai 2005, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2005; (v) le contrat de licence d'exploitation de marque conclu le 13 mai 2005. Une description complète de ces contrats figure à la rubrique « Activité d'Aéroplan – Relations stratégiques à long terme avec Air Canada » de la notice annuelle 2006 du Fonds de revenu Aéroplan. La notice annuelle 2006 du Fonds de revenu Aéroplan peut être consultée sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com.

Concurrence

Aéroplan fait généralement concurrence à d'autres genres de services de commercialisation, comme la publicité, les promotions et les autres modes de fidélisation, tant classiques qu'en ligne, pour une part du budget

marketing des clients. En outre, Aéroplan fait concurrence aux programmes de fidélisation exclusifs élaborés par ses partenaires commerciaux actuels et éventuels. Les principaux concurrents d'Aéroplan au Canada comprennent le programme Air Miles^{MC}, les programmes pour grands voyageurs exploités par des compagnies aériennes et les programmes de fidélisation exploités par des détaillants de produits et services de consommation, des institutions de services financiers et des détaillants de carburant.

Aéroplan estime que tous ses services de marketing feront l'objet d'une concurrence de plus en plus intense au fur et à mesure que d'autres concurrents pénètrent son marché. En outre, les concurrents du Programme Aéroplan peuvent cibler ses partenaires commerciaux et ses membres en plus de toucher des primes provenant de fournisseurs de primes d'Aéroplan. La facturation brute d'Aéroplan à ses partenaires commerciaux sera tributaire de sa capacité de se différencier par ses produits et services et d'intéresser les consommateurs à son Programme Aéroplan. Le succès futur du Programme Aéroplan sera en grande partie tributaire de sa capacité de demeurer affilié avec des partenaires commerciaux appréciés des consommateurs et de leur offrir des primes à la fois attirantes et accessibles. L'intensification de la concurrence rendra cet objectif plus difficile à atteindre pour Aéroplan. En ce qui a trait aux services de commercialisation de la base de données d'Aéroplan, il sera essentiel qu'Aéroplan continue à saisir des données transactionnelles détaillées sur les consommateurs pour procurer à ses partenaires commerciaux des stratégies efficaces en matière de gestion des relations avec la clientèle.

Logos et marques de commerce

Au Canada, Aéroplan est propriétaire des marques déposées Aéroplan^{MD}, Aeroplan Design^{MD}, Aéroplan Design^{MD}, AeroCorporate^{MD}, AéroEntreprise^{MD}, Aeroplan Plus^{MD}, Aerogold^{MD} et Aéro Or^{MD}. Aéroplan est également propriétaire d'autres marques de commerce liées à son activité de marketing de fidélisation. Air Canada a octroyé à Aéroplan SEC une licence lui permettant d'exploiter la marque Air Canada^{MD} et la cocarde d'Air Canada dans le monde entier uniquement en association avec le Programme Aéroplan. Le Fonds de revenu Aéroplan a obtenu une licence pour exploiter les marques Aéroplan^{MD}, Aeroplan Design^{MD} et Aéroplan Design^{MD} au Canada.

L'actif incorporel d'Aéroplan est un élément important de son entreprise. Aéroplan bénéficie de l'achalandage établi par le nom de marque Aéroplan. Aéroplan protège ses droits de propriété intellectuelle, notamment sur ses marques de commerce et sa base de données, en ayant recours aux lois sur les marques de commerce, à des dispositions contractuelles et à des procédures de confidentialité. Les employés, les fournisseurs de services et les partenaires s'engagent contractuellement à protéger les renseignements exclusifs d'Aéroplan, ce qui permet d'en restreindre l'accès et la distribution.

JAZZ

Jazz fait partie intégrante de la stratégie et de la présence d'Air Canada sur les marchés intérieur et transfrontalier. Aux termes du CAC avec Air Canada, Jazz dessert les marchés à faible trafic ainsi que les marchés à trafic élevé pendant les périodes hors pointe dans tout le Canada et certaines villes des États-Unis.

Jazz est au centre de la stratégie de transport régional de passagers d'Air Canada puisqu'elle lui procure environ 96 % de sa capacité de transport aérien régional, en fonction des SMO. Jazz et Air Canada ont relié leurs réseaux régionaux et principaux afin de servir plus efficacement les passagers en correspondance et de fournir un précieux apport de trafic aux lignes principales d'Air Canada. En outre, les activités de Jazz complètent celles d'Air Canada en permettant un service plus fréquent aux marchés à faible trafic que ne pourraient économiquement assurer des avions à réaction lourds.

Le modèle d'entreprise de Jazz a été transformé par suite de la restructuration d'Air Canada et de Jazz en vertu de la LACC, qui a entraîné la mise en application de réductions de coûts considérables, l'introduction de nouveaux biréacteurs régionaux et la conclusion du CAC initial, en vigueur du 30 septembre 2004 au 31 décembre 2005. Le CAC initial a été remplacé par le CAC conclu par Air Canada et Jazz, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

Contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada

Aux termes du CAC, Air Canada achète à Jazz de la capacité sur les appareils de Jazz visés par ce contrat (les « appareils visés »), moyennant le paiement de certains frais à Jazz. Au cours de la période comprise entre le 1^{er} octobre 2004 et le 31 décembre 2005, Jazz a tiré la quasi-totalité de ses produits d'exploitation (99 %) du CAC initial. La direction croit qu'il en sera de même aux termes du CAC.

Les 121 appareils composant le parc aérien en exploitation de Jazz en date du 31 décembre 2005 sont des appareils visés aux termes du CAC, à l'exception de l'appareil Dash 8-100 qui est affecté aux services nolisés. Des 135 appareils censés composer le parc aérien en exploitation de Jazz d'ici juillet 2006, 133 seront visés par le CAC, les deux autres (Dash 8) devant être affectés aux services nolisés. Aux termes du CAC, Air Canada achète à Jazz la quasi-totalité de la capacité des appareils visés. De plus, le plan d'exploitation de haut niveau visant les années 2006 à 2008 qui est actuellement en vigueur et qu'Air Canada a fourni à Jazz aux fins de l'établissement des tarifs seulement (le « plan d'exploitation de haut niveau 2006-2008 ») prévoit qu'Air Canada continuera d'acheter la quasi-totalité de la capacité des appareils visés au cours de cette période. Le plan peut être révisé chaque année et de façon saisonnière (deux fois par année).

Malgré toute révision du plan d'exploitation de haut niveau 2006-2008, Air Canada s'est engagée à payer à Jazz un montant correspondant à une certaine capacité d'exploitation quotidienne minimale calculée selon le type d'appareil et en fonction d'un nombre minimal de minutes écoulées depuis le moment où on retire les cales des roues d'un appareil jusqu'au moment où on les y replace, divisé par 60 (le « nombre d'heures cale à cale » ou les « heures cale à cale »), pour chacun des types d'appareils visés autres que ceux qui font l'objet de travaux de modification, de maintenance prévue ou de peinture (les « appareils en service »), jusqu'à l'expiration du CAC en décembre 2015. La garantie d'utilisation quotidienne moyenne minimale pour l'année civile 2006 représente environ 86 % du nombre estimatif actuellement prévu d'heures de vol cale à cale des appareils visés de Jazz au cours de cette période, comme le prévoit le plan d'exploitation annuel de 2006 qu'Air Canada a fourni à Jazz aux fins de l'établissement du budget et de la planification (le « plan d'exploitation annuel de 2006 »).

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

En plus de rembourser à Jazz tous ses coûts refacturés, Air Canada verse à Jazz des frais calculés selon divers paramètres fondés sur une estimation du total des coûts et des frais devant être engagés et payés par Jazz au cours de la période applicable pour les vols réguliers et d'autres services aux appareils, à l'exclusion des coûts refacturés de Jazz (les « coûts contrôlables »), coûts et frais estimatifs qui sont majorés d'un certain pourcentage. Le pourcentage de majoration correspond à une marge donnée sur les produits des vols réguliers estimatifs de Jazz pour chaque année civile comprise dans la période applicable. Les frais mensuels payables par Air Canada à Jazz sont répartis en un certain nombre de catégories. Ces catégories de paiements sont divisées en deux grands groupes : les paiements variables, qui dépendent de l'utilisation des appareils visés, et les paiements fixes, qui ne varient pas selon la fréquence, le lieu d'utilisation ou les coefficients d'occupation des appareils visés.

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

Clause de portée

Il est d'usage dans le secteur d'imposer une clause de portée aux transporteurs réseau qui ont des liens avec les transporteurs régionaux, clause qu'on retrouve habituellement dans les conventions collectives négociées par les syndicats de pilotes. Jazz, comme bon nombre des compagnies aériennes régionales, est assujettie à des clauses de portée contenues dans la convention collective qu'Air Canada a conclue avec l'Association des pilotes d'Air Canada (l'« APAC »). Avant la restructuration aux termes de la LACC, certaines clauses de portée limitaient les activités de Jazz à l'exploitation de 39 biréacteurs régionaux de 55 sièges, y compris dix appareils BAe-146 couverts par une clause de droits acquis, qui ont depuis été mis hors service. Les clauses de portée alors en vigueur stipulaient également que toute augmentation du parc des 39 biréacteurs régionaux de 55 sièges devait s'accompagner en parallèle d'une augmentation du parc aérien d'Air Canada.

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

La transaction concernant les avions à réaction légers prévoit ce qui suit :

- (i) Jazz peut maintenir un parc aérien de 50 CRJ-100/200 et de 15 CRJ-705 constitué de la façon suivante : (i) dix CRJ-100, 15 CRJ-200 et 15 CRJ-705 et (ii) 25 CRJ-100 exploités à l'origine par Air Canada, dont quinze avaient déjà été transférés à Jazz en date du 31 décembre 2005, les dix autres devant l'être d'ici juillet 2006.
- (ii) Si Air Canada ou Jazz souhaite augmenter le parc aérien au-delà des limites prévues ci-dessus, elle doit en aviser l'APAC et l'ALPA par écrit et ensuite les rencontrer pour en discuter et, si possible, convenir de l'augmentation et des conditions s'y rapportant. Si aucune entente n'est conclue, la question sera soumise à un arbitre ou à un médiateur qui tranchera alors en tenant compte du bilan de rentabilité présenté par les parties et de l'effet de l'augmentation sur les groupes de pilotes intéressés.
- (iii) Jazz ne peut exploiter les appareils CRJ-705 s'ils sont configurés pour avoir une capacité de plus de 75 sièges, toutes classes confondues.
- (iv) Comme c'était le cas auparavant, Air Canada doit assurer un nombre minimum de SMO par rapport à ceux de Jazz.

Air Canada est censée transférer à Jazz 25 CRJ-100 exploités à l'origine par Air Canada, dont 15 avaient déjà été transférés en date du 31 décembre 2005, les dix autres devant l'être d'ici juillet 2006. L'APAC a déposé un grief aux termes de la convention collective qu'elle a conclue avec Air Canada. Elle conteste le moment du transfert des 25 CRJ-100 d'Air Canada à Jazz avant l'intégration des appareils Embraer ERJ-190 dans le parc d'Air Canada, qui a commencé en décembre 2005. Air Canada a informé l'APAC qu'elle est d'avis que la question devrait être réglée au moyen d'un arbitrage exécutoire prévu aux termes de la transaction concernant les avions à réaction légers. Même si le résultat de l'arbitrage ou de la procédure de résolution des griefs ne peut être établi avec certitude, la direction de Jazz est d'avis que, si on se fie aux arbitrages antérieurs relatifs au déploiement d'appareils au sein de Jazz, le calendrier actuel du transfert des 25 CRJ-100 ne devrait pas être touché.

Concurrence

Seule compagnie aérienne régionale exerçant ses activités dans tout le Canada et seul transporteur régional du Canada exploitant des biréacteurs régionaux, Jazz occupe une place unique sur le marché canadien du transport aérien régional. Tous les autres transporteurs sur ce marché sont de petits exploitants d'avions à turbopropulseurs qui exploitent, pour la plupart, des appareils de 19 à 50 sièges. Ces transporteurs sont principalement des entreprises

autonomes qui exercent leurs activités sur des marchés spécialisés. Il existe peu d'autres compagnies aériennes régionales au Canada qui exercent leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité et celles qui le font ont des ententes avec Air Canada concernant les vols sur avions à turbopropulseurs de moins de 19 sièges. Tous ces transporteurs sont des sociétés fermées ou des entreprises familiales. Aucun d'entre eux n'a la taille de Jazz ni des activités aussi étendues que les siennes puisque leurs parcs aériens comptent de un à 12 appareils. Des transporteurs à bas prix, dont WestJet et Canjet, font également concurrence à Air Canada sur certaines liaisons au Canada exploitées par Jazz.

Sur les marchés transfrontaliers, Air Canada et Jazz font concurrence à divers transporteurs réseau américain et à leurs transporteurs régionaux, dont la plupart exercent leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec des transporteurs réseau américains d'envergure. Ces transporteurs exercent leurs activités sous la bannière de leurs partenaires dans le cadre des contrats d'achat de capacité, comme United Express, America West Express, US Airways Express, Continental Express, Northwest Airlinck, Delta Connection, American Eagle et Horizon Airlines.

Parc aérien de Jazz

Le tableau qui suit illustre le parc aérien en exploitation de Jazz au 31 décembre 2005 et ses parcs aériens en exploitation prévus pour les années 2006 à 2008 :

	Nombre d'appareils en exploitation au 31 décembre 2005 ⁽⁴⁾	Nombre prévu d'appareils en exploitation au 31 décembre 2006	Nombre prévu d'appareils en exploitation au 31 décembre 2007	Nombre prévu d'appareils en exploitation au 31 décembre 2008
CRJ-100/200 ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾	42	58	58	58
CRJ 705	15	15	15	15
Dash-8-300	26	26	26	26
Dash-8-100	38	36	36	36
Total	121	135	135	135

- (1) Compte non tenu de quatre appareils qui étaient livrés au 31 décembre 2005 mais qui ne sont pas actifs et ne sont donc pas présentés comme des appareils en exploitation .
- (2) Quinze appareils CRJ-100 de Bombardier ont été transférés du parc aérien d'Air Canada à celui de Jazz en 2005 et les 10 CRJ-100 de Bombardier restants sont censés l'être d'ici juillet 2006.
- (3) Au cours de 2005, Air Canada a loué huit autres CRJ-200 d'un locateur d'appareils. La livraison de ces appareils à Jazz, qui a commencé en 2005, est maintenant terminée.
- (4) En date du 1^{er} mars 2006, Jazz avait 129 appareils en exploitation et deux appareils reçus mais pas encore en service actif.

Bombardier

En 2004, Air Canada a conclu un contrat d'achat définitif avec Bombardier Inc. (« Bombardier ») pour l'acquisition de biréacteurs régionaux. Le contrat avec Bombardier porte sur des commandes fermes de 15 CRJ705 et de 15 CRJ200, qui ont tous été livrés entre la fin 2004 et janvier 2006. Le contrat avec Bombardier prévoit les commandes de 15 autres CRJ200 qui peuvent être annulées sans pénalité. Il prévoit aussi des options visant l'achat de 45 appareils supplémentaires.

Description des appareils

Biréacteurs régionaux et avions à turbopropulseurs

Au 31 décembre 2005, Jazz exploitait 57 biréacteurs régionaux et Air Canada en exploitait dix. L'appareil CRJ-100/200 de Bombardier de 50 sièges est un biréacteur régional conçu pour fournir un rendement supérieur et une plus grande efficacité opérationnelle dans le secteur du transport aérien régional. Il est utilisé principalement

pour les marchés de faible trafic à moins de 1 600 kilomètres (1 000 milles) et pour les marchés plus importants dans les périodes creuses. Ces appareils sont également utilisés dans certains marchés transfrontaliers pour assurer les liaisons de ville à ville, et pour développer certains marchés intérieurs précis. Le CRJ-705 de Bombardier de 75 sièges est équipé de sièges en cuir et comprend dix sièges en classe Affaires et 65 sièges en Service Hospitalité. Le CRJ-705 est un appareil économique en raison de son efficacité opérationnelle et de ses faibles coûts d'exploitation par vol.

Au 31 décembre 2005, Jazz exploitait 64 Dash-8 de Bombardier. Le Dash 8-100 est un moyen-courrier équipé de deux turbopropulseurs, qui peut accueillir 37 passagers. Le Dash 8-300 de Bombardier, qui compte 50 sièges, est un avion à turbopropulseurs dont les caractéristiques perfectionnées se rapprochent de celles d'un avion à réaction. Les avions à turbopropulseurs continuent d'être utilisés pour certains segments du marché intérieur canadien de façon plus efficace que les avions à réaction régionaux ou lourds. Sur les lignes court-courriers à faible trafic, les avions à turbopropulseurs constituent souvent la façon la plus économique et efficace de desservir ces marchés. Comparativement aux avions à réaction lourds, les avions à turbopropulseurs sont plus rentables lorsqu'ils sont exploités sur les lignes court-courriers pour lesquelles la demande des passagers est faible puisque leur coefficient d'occupation permettant d'atteindre le seuil de rentabilité est généralement inférieur.

Marques de commerce

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^{MC}, Jazz^{MC}, Air Canada^{MC}, Air Canada Design^{MC} et Air Canada & Design^{MC}, 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. Jazz est également propriétaire d'autres marques de commerce liées à son entreprise de transport aérien régional.

ACTS

ACTS SEC est une entreprise offrant des services complets de MRR qui fait concurrence à d'autres sociétés à l'échelle mondiale. Elle offre notamment les services de MRR suivants :

1. les services pour les cellules;
2. les services pour les moteurs et les groupes auxiliaires de bord;
3. les services pour les composants;
4. les services spécialisés, y compris la peinture d'appareils, les conversions et modifications de cabines, les services techniques, la gestion de parcs aériens, les essais non destructifs, la conformité à la réglementation et la navigabilité, la gestion de chaîne d'approvisionnement, la formation technique, la gestion de registres techniques et les publications techniques.

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

ACTS SEC fournit des services de MRR à Air Canada et à d'autres entreprises du secteur du transport aérien dans le monde. Elle compte actuellement plus de 100 clients, dont Air Canada, le ministère de la Défense nationale, Delta Airlines, JetBlue Airways, Jazz, US Airways, Air Norterra, Air Transat, Chromalloy Gas Turbine, USA 3000, Skyservice Airlines, ABX Air, Hartford Aviation, Mexicana, Lufthansa CityLine, Snecma Services, Pratt & Whitney, British West Indies Airways (BWIA), Air France, KLM, United Airlines et Comair.

De plus, ACTS SEC a conclu des ententes sur un nouveau marché spécialisé de locataires d'appareils, incluant notamment GECAS (GE Capital Aviation Services), ILFC (International Lease Finance Corporation) et RBS (Royal Bank of Scotland).

ACTS SEC dispose d'une main-d'œuvre hautement qualifiée et chevronnée. Le processus de restructuration entrepris sous la protection de la LACC a permis à ACTS SEC de réaliser une réduction importante de ses coûts de main-d'œuvre grâce à une plus grande productivité, à la rationalisation de sa main-d'œuvre et à la baisse de ses salaires moyens. ACTS SEC a la capacité d'augmenter considérablement le chiffre d'affaires qu'elle pourrait réaliser grâce à son infrastructure et à ses installations actuelles. La Société entend tirer parti de la capacité inutilisée d'ACTS SEC en augmentant sa clientèle externe, notamment en s'adressant aux transporteurs américains qui ont récemment commencé à externaliser leurs travaux de maintenance.

De plus en plus, de nombreuses compagnies aériennes et sociétés de location préfèrent faire affaire avec un seul fournisseur de services de MRR ayant les compétences nécessaires pour gérer l'ensemble de leurs travaux de MRR, notamment les révisions de cellules, les réparations de composants et de moteurs et les services spécialisés. ACTS SEC se positionne pour s'emparer d'une plus grande part du marché en rentabilisant les solutions de maintenance intégrées, à services complets et à valeur ajoutée qu'elle fournit à sa clientèle de transporteurs aériens, leur permettant ainsi d'abaisser leurs coûts.

Au cours de sa première année complète d'activité en 2005, ACTS SEC a continué de se concentrer sur l'augmentation de sa clientèle et son établissement en tant qu'entreprise distincte de services de MRR. Pendant cette période de croissance, les résultats financiers ont subi les effets de difficultés opérationnelles plus importantes que prévues liées à la croissance substantielle de la capacité de production aux centres de maintenance de cellules d'ACTS à Montréal et à Vancouver. Ces difficultés opérationnelles ont requis l'intégration de personnel supplémentaire et la mise en place de nouveaux processus client.

La stratégie d'avenir d'ACTS SEC est centrée sur les éléments suivants :

- i) l'excellence opérationnelle : mettre en place des systèmes et procédés qui confèrent l'aptitude et la souplesse nécessaires pour répondre aux besoins de la clientèle;
- ii) la rentabilité : continuer d'exploiter un modèle d'entreprise rentable dans le but de réduire les coûts et de générer des rentrées de fonds tout en se concentrant sur les activités, les temps de production, la productivité, les procédés et les systèmes;
- iii) la croissance : augmenter sa présence à l'échelle mondiale grâce à d'éventuels partenariats, ententes de coentreprises ou acquisitions;
- iv) expérience client : devenir le « prolongement virtuel des clients » en livrant des produits et services qui dépassent constamment leurs attentes et garantissent leur satisfaction et leur fidélité;
- v) sécurité, qualité et fiabilité : s'efforcer continuellement d'améliorer la sécurité, la qualité et la fiabilité sur les lieux de travail.

MAIN-D'ŒUVRE

En 2003 et en 2004, la Société a conclu des conventions collectives de longue durée avec tous ses groupes syndicaux. Ces conventions, qui expirent en 2009, prévoient un processus de révision salariale en 2006 par voie de négociation ou, en cas d'échec de la négociation, par voie de médiation ou d'arbitrage, sans qu'il soit possible de recourir à la grève ou au lock-out.

Quant aux employés non syndiqués, des réductions de main-d'œuvre ont été effectuées dans certains secteurs en 2005 et en 2006. D'autres réductions de main-d'œuvre ont été annoncées et sont prévues pour 2006.

Au cours du quatrième trimestre de 2005, la Société comptait en moyenne 33 090 employés équivalents temps plein (« ETP ») comparativement à 31 991, en moyenne, au cours du même trimestre de 2004, ce qui témoigne d'une augmentation de 3 % depuis le quatrième trimestre de 2004, comme il ressort du tableau suivant :

	Syndicats	4 ^e trim. 2005	4 ^e trim. 2004	Variation	Variation (%)
Services de transport					
Cadres et employés SAT		3 565	3 523	42	1
Pilotes	APAC	2 541	2 563	(22)	(1)
Agents de bord	SCFP	6 010	5 837	173	3
Agents Ventes et Service clientèle	TCA/IBT	3 927	3 942	(15)	(0)
Services techniques, Personnel aire de trafic et Fret	AIMTA	6 924	6 775	149	2
Syndiqués britanniques	AMICUS / TGWU	682	749	(67)	(9)
Autres syndiqués		528	494	34	7
Total Services de transport⁽¹⁾		24 177	23 883	294	1
Aéroplan		1 057	1 185	(128)	(11)
Jazz⁽²⁾		3 801	3 363	438	13
ACTS SEC		4 055	3 560	495	14
Total		33 090	31 991	1 099	3

1) Les Services de transport comptent les ETP suivants : Air Canada : 15 414; AC Cargo SEC : 1 223; ACGHS SEC : 7 038; Vacances Air Canada : 441; Autres : 61.

2) Compte tenu des employés syndiqués et non syndiqués.

FACTEURS DE RISQUE

Un exposé des risques ayant une incidence sur la Société et sur ses activités figure à la rubrique « Facteurs de risque » du rapport de gestion de 2005 d'ACE qui est intégré par renvoi aux présentes. Le rapport de gestion de 2005 peut être consulté sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com.

MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

Les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote sont respectivement inscrites à la Bourse de Toronto sous les symboles « ACE.RV » et « ACE.B ». Le 8 mai 2006, le symbole « ACE.RV » des actions à droit de vote variable devrait être remplacé par le symbole « ACE.A ». 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 Bourse de Toronto pour les mois de janvier à décembre 2005, inclusivement :

2005	Actions à droit de vote variable				Actions à droit de vote			
	Haut	Bas	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total	Haut	Bas	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total
Janvier	36,41 \$	32,10 \$	710 057	14 201 149	36,50 \$	32,10 \$	90 607	1 812 130
Février	35,50 \$	32,10 \$	249 484	4 989 675	35,52 \$	32,25 \$	103 437	2 068 734
Mars.....	38,50 \$	31,25 \$	1 189 653	26 172 368	38,83 \$	31,25 \$	219 651	4 832 331
Avril.....	38,78 \$	33,90 \$	758 670	15 932 076	38,77 \$	34,00 \$	139 252	2 924 291
Mai.....	40,00 \$	33,00 \$	1 097 700	23 051 710	39,90 \$	33,00 \$	126 400	2 654 406
Juin	43,03 \$	37,90 \$	1 270 907	27 959 964	43,00 \$	37,85 \$	198 734	4 372 149
Juillet	41,25 \$	37,76 \$	603 348	12 066 958	41,22 \$	37,80 \$	161 186	3 223 717
Août.....	40,25 \$	35,70 \$	627 562	13 806 369	40,29 \$	35,66 \$	109 538	2 409 838
Septembre.....	40,15 \$	34,02 \$	918 105	19 280 204	40,10 \$	34,00 \$	235 536	4 946 250
Octobre	35,70 \$	30,25 \$	675 806	13 516 113	35,65 \$	30,29 \$	141 324	2 826 476
Novembre	39,96 \$	30,81 \$	1 200 059	26 401 298	40,01 \$	30,85 \$	601 866	13 241 041
Décembre.....	39,50 \$	36,60 \$	413 394	8 267 874	39,51 \$	36,45 \$	137 286	2 745 721

Les obligations sont négociées à la Bourse de Toronto sous le symbole « ACE.NT.A ». Le tableau suivant donne les cours extrêmes et le volume de négociation des obligations à la Bourse de Toronto pour les mois de mars à décembre 2005, inclusivement :

2005 ⁽¹⁾	Obligations			
	Haut	Bas	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total
Mars.....	101,35 \$	100,65 \$	252 810	252 810
Avril.....	101,00 \$	96,70 \$	24 102	506 150
Mai.....	101,00 \$	93,50 \$	8 292	174 122
Juin	105,40 \$	98,47 \$	16 701	367 430
Juillet	103,25 \$	99,00 \$	5 279	105 570
Août.....	101,00 \$	98,00 \$	10 797	237 530
Septembre.....	101,75 \$	95,50 \$	13 008	273 170
Octobre	96,10 \$	90,99 \$	3 213	64 250
Novembre	100,75 \$	93,00 \$	9 895	217 700
Décembre.....	100,00 \$	96,67 \$	7 391	147 810

(1) La négociation des obligations a commencé à la Bourse de Toronto le 31 mars 2005.

RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS

La Société n'a versé aucun dividende sur ses actions à droit de vote, ses actions à droit de vote variable ou ses actions privilégiées au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2005.

DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions d'ACE est composé d'un nombre illimité d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote et de 12 500 000 actions privilégiées. De plus, ACE a émis des titres d'emprunt sous forme d'obligations. Le texte qui suit résume les droits, privilèges, limites et conditions dont sont assorties les actions à droit de vote variable, les actions à droit de vote et les actions privilégiées et décrit les obligations ainsi que les notes qui leur ont été attribuées. Il ne se veut pas exhaustif et est présenté sous réserve du texte intégral des modalités des clauses d'arrangement d'ACE.

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'ACE, 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 peuvent être détenues uniquement par des personnes qui ne sont pas des Canadiens (au sens de la *Loi sur les transports au Canada*) et elles confèrent une voix par action, sauf (i) si le pourcentage des voix rattachées aux actions à droit de vote variable en circulation (y compris les actions privilégiées, comme si elles étaient converties) par rapport à toutes les voix rattachées aux actions à droit de vote en circulation est supérieur à 25 % ou si (ii) le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom (y compris les actions privilégiées, comme si elles étaient converties) lors d'une assemblée est supérieur à 25 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si l'un ou l'autre des seuils mentionnés ci-dessus devait être dépassé, le droit de vote attaché à chaque action à droit de vote variable diminuera proportionnellement de manière à ce que (i) les actions à droite de vote variable, en tant que catégorie (y compris les actions privilégiées, comme si elles étaient converties), ne représentent pas plus de 25 % de toutes les voix rattachées aux actions à droit de vote en circulation d'ACE et (ii) le total de voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom (y compris les actions privilégiées, comme si elles étaient converties) à une assemblée ne dépasse pas 25 % des voix pouvant y être exprimées.

Dividendes

Sous réserve des droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés aux actions d'ACE 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'ACE dûment applicables au versement de dividendes, les dividendes déclarés et payables par ACE 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 et les actions privilégiées, comme si elles avaient été converties. Tous les dividendes déclarés au cours d'un exercice d'ACE seront déclarés en montants égaux ou équivalents par action sur toutes les actions à droit de vote variable, les actions à droit de vote et les actions privilégiées, 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 rattachées aux actions d'ACE qui prennent rang avant les actions à droit de vote variable, notamment les actions privilégiées, au moment de la liquidation ou de la dissolution d'ACE ou de toute autre distribution de ses éléments d'actif entre ses actionnaires en vue de liquider ses affaires, 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'ACE 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'ACE ou du porteur si : (i) l'action à droit de vote variable est détenue, appartient en propriété véritable ou est contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par un Canadien; (ii) les dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* 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 ou ne sont pas prises en livraison par l'initiateur 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'ACE 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 clauses d'arrangement d'ACE.

Contraintes en matière de propriété d'actions

Seuls des non-Canadiens 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'ACE (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'ACE.

Dividendes

Sous réserve des droits, privilèges, restrictions et conditions qui sont rattachés aux actions d'ACE 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'ACE dûment applicables au versement de dividendes, les dividendes déclarés et payables par ACE 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 et les actions privilégiées, comme si elles avaient été converties. Tous les dividendes déclarés au cours d'un exercice d'ACE seront déclarés en montants égaux ou équivalents par action sur toutes les actions à droit de vote, les actions à droit de vote variable et les actions privilégiées, 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 rattachées aux actions d'ACE qui prennent rang avant les actions à droit de vote variable, notamment les actions privilégiées, au moment de la liquidation ou de la dissolution d'ACE ou de toute autre distribution de ses éléments d'actif entre ses actionnaires en vue de liquider ses affaires, 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'ACE et ont 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 contraintes à l'égard de la propriété étrangère prévues à la LTC ne soient abrogées sans être remplacées par d'autres contraintes 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'ACE 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 un non-Canadien.

Contraintes en matière de propriété d'actions

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

Actions privilégiées*Exercice des droits de vote*

Les actions privilégiées sont assorties du même droit de vote, comme si elles étaient converties, que les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote. Les actions privilégiées détenues par des personnes qui ne sont pas des Canadiens seront assujetties, aux fins de vote seulement, à la même réduction proportionnelle du pourcentage des votes que si elles avaient été converties en actions à droit de vote variable.

Participation

Les actions privilégiées donnent à leurs porteurs le même droit de participation, comme si elles étaient converties, que les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote dans les dividendes, les distributions, les cessions d'actions, les scissions-échanges, les droits de souscription et les autres offres faites ou droits offerts aux porteurs d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote ainsi qu'à toute autre opération semblable.

Privilège en cas de liquidation

En cas de liquidation ou de dissolution d'ACE (une fusion, la vente de la totalité ou de la quasi-totalité des actifs d'ACE ou toute autre opération semblable impliquant un changement de contrôle d'ACE étant assimilable à une liquidation), les porteurs d'actions privilégiées ont le droit de recevoir, avant les porteurs d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote, un montant par action privilégiée correspondant à l'appréciation de la valeur de ces actions privilégiées, établie à la date de liquidation ou dissolution. Pour l'application des modalités des actions privilégiées, « appréciation de la valeur » s'entend, à l'égard de chaque action privilégiée émise au membre du groupe de Cerberus le 30 septembre 2004, à une date donnée, du prix d'achat initial de ces actions privilégiées, majoré de 5 % par année, composé semestriellement à compter de la date d'émission de ces actions privilégiées.

Conversion facultative

Les actions privilégiées sont convertibles au gré de leurs porteurs en actions à droit de vote variable, si elles sont détenues par un non-Canadien, ou en actions à droit de vote, si elles sont détenues par un Canadien, selon le taux de conversion correspondant à l'appréciation de la valeur des actions privilégiées (à la « date de conversion »), divisé par le prix de conversion. Pour l'application des modalités des actions privilégiées, le « prix de conversion » correspond initialement à 135 % de la valeur par action initiale attribuée aux actions à droit de vote variable et aux actions à droit de vote le 30 septembre 2004, soit 20,00 \$. Le prix de conversion a automatiquement été rajusté à la baisse au premier anniversaire de la date d'émission des actions privilégiées à 130 % du prix de souscription, sous réserve (i) du rajustement décrit à la rubrique « *Rachat obligatoire et conversion* » ci-après et (ii) de la protection antidilution habituelle des sociétés ouvertes au titre du fractionnement d'actions, des dividendes en actions, des divisions, des combinaisons et des opérations semblables. Aucun rajustement spécial pour les émissions faites à un cours inférieur à celui du marché ou inférieur au prix de conversion n'aura lieu.

Rachat obligatoire et conversion

Les porteurs d'actions privilégiées doivent convertir leurs actions privilégiées en actions à droit de vote variable (si les actions privilégiées ne sont pas détenues et contrôlées par un Canadien) ou en actions à droit de vote (si les actions privilégiées sont détenues et contrôlées par un Canadien) dans les dix jours après le septième anniversaire de la date d'émission des actions privilégiées (la « date initiale de la conversion obligatoire »). Toutefois, si le cours de clôture des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote, selon le cas, n'excède pas l'appréciation de la valeur des actions privilégiées pendant au moins 30 des 100 jours de bourse précédant la date initiale de la conversion obligatoire, les porteurs de ces actions ne sont pas tenus de convertir leurs actions privilégiées en actions à droit de vote variable ou en actions à droit de vote, selon le cas, et, à la date initiale de la conversion obligatoire, le prix de conversion alors applicable est automatiquement réduit de 3,75 %.

Si les actions privilégiées n'ont pas été converties au plus tard à la date initiale de la conversion obligatoire, à chaque anniversaire semestriel de la date initiale de la conversion obligatoire (chacun étant une « date ultérieure de conversion obligatoire ») jusqu'au dixième anniversaire de la date d'émission des actions privilégiées (la « date d'échéance définitive »), les actions privilégiées seront assujetties à une conversion obligatoire dans les dix jours suivant une date ultérieure de conversion obligatoire si, et seulement si, le cours de clôture des actions à droit de vote variable ou des actions à droit de vote, selon le cas, excède l'appréciation de la valeur d'une action privilégiée pendant au moins 30 des 100 jours de bourse précédant la date ultérieure de conversion obligatoire en question. Si ce seuil n'est pas atteint, le prix de conversion alors applicable sera automatiquement réduit de 3,75 % de plus à cette date ultérieure de conversion obligatoire. Si le critère susmentionné n'est pas respecté à l'égard de la date ultérieure de conversion obligatoire qui tombe à la date d'échéance définitive, les porteurs d'actions privilégiées ont le droit d'exiger qu'ACE leur rachète leurs actions privilégiées au comptant à la date d'échéance définitive à un prix de rachat par part correspondant à l'appréciation de la valeur (à la date d'échéance définitive).

Malgré ce qui précède, les actions privilégiées d'ACE ne seront pas assujetties à la conversion obligatoire comme il est décrit ci-dessus, à moins que les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote ne soient inscrites et affichées à la cote de la TSX et qu'une déclaration d'enregistrement, un prospectus ou un autre document de placement semblable qui permet la distribution et la vente de ces actions à droit de vote variable et actions à droit de vote au Canada ou aux États-Unis, ou les deux, ne soit en vigueur et couvre toutes les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote en lesquelles sont convertibles les actions privilégiées au moment de la conversion obligatoire.

Conversion obligatoire

Si (i) durant la période commençant à la date d'émission des actions privilégiées et se terminant au premier anniversaire de cette date, inclusivement, le cours de clôture des actions à droit de vote variable ou des actions à droit de vote, selon le cas, excède 200 % du prix de conversion alors applicable pendant 30 jours de bourse consécutifs ou si (ii) après le premier anniversaire de la date d'émission des actions privilégiées, le cours de clôture des actions à droit de vote variable ou des actions à droit de vote, selon le cas, excède 175 % du prix de conversion alors applicable pendant 30 jours de bourse consécutifs et que, dans les deux cas, les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote sont alors inscrites et affichées à la cote de la TSX et une déclaration d'enregistrement,

un prospectus ou un autre document de placement semblable qui permet la distribution ou la vente de ces actions à droit de vote variable et actions à droit de vote au Canada ou aux États-Unis, ou les deux, est en vigueur et couvre toutes les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote en lesquelles sont convertibles les actions privilégiées, alors ACE peut obliger les porteurs d'actions privilégiées à convertir leurs actions privilégiées en actions à droit de vote variable si le porteur des actions privilégiées n'est pas Canadien ou en actions à droit de vote si le porteur des actions privilégiées est Canadien.

Changement organique

Dans le cadre d'une restructuration du capital, d'une réorganisation, d'un reclassement, d'un regroupement, d'une fusion, d'un arrangement, de la vente de la totalité ou de la quasi-totalité de l'actif d'ACE à une autre personne ou de toute autre opération qui est effectuée de sorte que les porteurs d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote ont le droit de recevoir (soit directement soit à l'occasion d'une liquidation ultérieure) des actions, des titres ou des éléments d'actif à l'égard d'actions à droit de vote variable ou d'actions à droit de vote ou en échange d'actions à droit de vote variable ou d'actions à droit de vote, selon le cas, (chacun étant un « changement organique ») qui inclut une vente de la totalité ou de la quasi-totalité des actifs d'ACE ou si ACE n'est pas l'entité survivante, les porteurs des actions privilégiées ont le droit de faire en sorte qu'ACE exige : (i) soit que l'entité survivante ou sa société mère dont les actions sont cotées en bourse leur émette en échange de ces actions un titre attesté par un document écrit, essentiellement semblable quant à la forme et au contenu aux actions privilégiées, notamment un titre ayant les mêmes droits et privilèges économiques que les actions privilégiées et ayant un rang supérieur à toutes les actions du capital de cette entité émettrice; (ii) soit qu'elle fasse en même temps les rajustements appropriés aux droits rattachés aux actions privilégiées de manière à conserver, à tous les égards, les avantages accordés aux porteurs d'actions privilégiées selon les conditions de ces actions.

À l'égard d'une réorganisation, d'une fusion, d'un regroupement ou d'une autre opération semblable qui ne constitue pas un changement organique, des rajustements appropriés seront apportés en même temps aux droits (notamment au droit de conversion) rattachés aux actions privilégiées de manière à conserver, à tous les égards, les avantages accordés aux porteurs d'actions privilégiées selon les conditions des actions privilégiées.

Droits préférentiels de souscription

Si ACE se propose d'émettre ou de vendre des actions à droit de vote variable, des actions à droit de vote ou d'autres titres de participation, droits, options, bons de souscription ou d'autres titres convertibles qui représentent des droits visant l'achat d'actions à droit de vote variable ou d'actions à droit de vote, selon le cas, chaque porteur d'actions privilégiées aura le droit d'acheter le nombre d'actions à droit de vote variable ou d'actions à droit de vote, selon le cas, ou d'autres titres de participation, droits, options, bons de souscription ou autres titres convertibles lui permettant de maintenir sa participation proportionnelle dans ACE, compte tenu de la dilution, au même niveau qu'avant cette émission ou cette vente, sous réserve des exceptions concernant les émissions aux termes des régimes d'achat d'actions à l'intention de la direction et des employés approuvées par le conseil d'administration d'ACE.

Obligations

Obligations convertibles de premier rang au taux de 4,25 %

Des titres d'emprunt à long terme d'un capital de 330 millions de dollars (les « obligations ») d'ACE sont émis et en circulation. Les obligations constituent des obligations non garanties de premier rang d'ACE qui ont égalité de rang de paiement avec toutes les autres dettes non garanties de premier rang d'ACE mais qui ont priorité de paiement sur les dettes subordonnées d'ACE. Les obligations sont subordonnées à toutes les dettes garanties actuelles et futures d'ACE. En outre, les obligations sont dans les faits subordonnées à l'ensemble des dettes et autres obligations et engagements actuels et futurs des filiales d'ACE.

Chaque obligation est convertible au gré de son porteur en actions à droit de vote (si c'est un Canadien qui en a la propriété ou le contrôle) ou en actions à droit de vote variable (si ce n'est pas un Canadien qui en a la propriété ou le contrôle), au prix de conversion initial de 48,00 \$ CA l'action, ce qui correspond à un ratio initial

d'environ 20,8333 actions par tranche de 1 000 \$ de capital des obligations, sous réserve d'un rajustement dans certains cas conformément à l'acte de fiducie régissant les obligations. Le 22 mars 2006, ACE a annoncé qu'après la distribution spéciale de 0,18 part du Fonds de revenu Aéroplan par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée, le ratio de conversion en vigueur immédiatement avant l'ouverture des bureaux le 22 mars 2006 était de 22,2838 actions par tranche de 1 000 \$ de capital des obligations. Les porteurs qui convertissent leurs obligations ne recevront aucun paiement à la conversion au titre des intérêts courus mais impayés sur leurs obligations. À certaines conditions, ACE peut, au lieu de remettre des actions à droit de vote ou des actions à droit de vote variable à la conversion de la totalité ou d'une partie des obligations, décider d'effectuer un paiement entièrement ou partiellement en espèces et en actions à droit de vote ou en actions à droit de vote variable.

Notes

Les notes concernent généralement la capacité d'une société de rembourser le capital et de payer les intérêts ou les dividendes sur des titres. Les obligations sont notées par Dominion Bond Rating Service Limited (« DBRS »).

La présente rubrique décrit les notes qui ont été attribuées aux obligations d'ACE. Ces notes fournissent aux investisseurs une mesure indépendante de la qualité du crédit d'une émission de titres. Chaque note devrait être évaluée de façon indépendante.

Ces notes ne constituent pas une recommandation d'acheter, de conserver ou de vendre des obligations ni un avis sur le cours des titres ou leur pertinence pour un investisseur donné. Rien ne garantit qu'une note demeurera en vigueur pendant une période donnée ou que l'agence de notation ne la révisera pas ou ne la retirera à l'avenir.

Le tableau qui suit présente la fourchette des notes que DBRS attribue aux titres d'emprunt à long terme.

Agence	Note la plus élevée attribuée	Note la moins élevée attribuée
DBRS	AAA	D

L'échelle des notes attribuées aux dettes à long terme par DBRS indique le risque qu'une société ne puisse respecter ses obligations de payer les intérêts et de rembourser le capital en temps opportun. Chaque note de DBRS est fondée sur des éléments quantitatifs et qualitatifs pertinents pour l'emprunteur.

ACE a reçu la note suivante pour les obligations qu'elle a émises.

Agence	Note pour la dette à long terme
DBRS	B (haut)

La note B (haut) de DBRS pour une dette à long terme se situe au 14^e rang parmi les 26 notes attribuées par DBRS aux dettes à long terme. Selon DBRS, une société dont la dette à long terme est notée B est considérée comme hautement spéculative et il existe un niveau raisonnablement élevé d'incertitude quand à sa capacité de payer les intérêts et de rembourser le capital de façon continue à l'avenir, particulièrement dans les périodes de récession ou de conjoncture défavorable dans le secteur.

TITRES ENTIÈRES

En date du 31 décembre 2005, le contrôleur nommé par la Cour dans le cadre de la restructuration d'Air Canada et de certaines de ses filiales détenait en dépôt 27 927 actions à droit de vote variable, soit 0,04 % de l'ensemble des actions à droit de vote variable en circulation au 31 décembre 2005. Ces actions à droit de vote variable ont été libérées et distribuées conformément au plan. À la date des présentes, le contrôleur nommé par la Cour dans le cadre de la restructuration d'Air Canada et de certaines de ses filiales ne détient aucune action à droit de vote variable ni aucune action à droit de vote en dépôt.

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'ACE depuis les dates et détiennent le nombre d'actions d'ACE indiqués au regard de leur nom.

Nom et municipalité de résidence	Principale activité	Administrateur depuis	Actions détenues
Bernard Attali ⁽⁴⁾⁽⁶⁾ Paris, France	Conseiller national / Texas Pacific Group France	Le 30 septembre 2004	5 000 ⁽²⁾
Robert E. Brown ⁽⁴⁾⁽⁵⁾ Montréal (Québec)	Président et chef de la direction CAE Inc.	Le 30 septembre 2004	10 000 ⁽¹⁾
Carlton D. Donaway ⁽⁴⁾⁽⁶⁾ Redmond, Washington	Conseiller principal – Exploitation Cerberus Capital Management, L.P.	Le 15 décembre 2004	Néant
Michael M. Green ⁽⁴⁾⁽⁶⁾ Radnor, Pennsylvania	Président – Exploitation Cerberus Capital Management, L.P.	Le 30 septembre 2004	Néant
W. Brett Ingersoll ⁽³⁾⁽⁵⁾ New York, New York	Directeur général Cerberus Capital Management, L.P.	Le 30 septembre 2004	Néant
Pierre Marc Johnson ⁽⁴⁾⁽⁵⁾ Montréal (Québec)	Avocat-conseil principal Heenan Blaikie SRL	Le 30 septembre 2004	5 000 ⁽¹⁾
Richard H. McCoy ⁽⁴⁾⁽⁵⁾⁽⁶⁾ Toronto (Ontario)	Administrateur d'entreprises	Le 3 août 2005	4 000 ⁽¹⁾
John T. McLennan ⁽³⁾⁽⁶⁾ Mahone Bay (Nouvelle-Écosse)	Administrateur d'entreprises	Le 30 septembre 2004	10 000 ⁽¹⁾
Robert A. Milton Westmount (Québec)	Président-directeur général, ACE	Le 29 juin 2004	24 336 ⁽¹⁾
David I. Richardson ⁽³⁾⁽⁵⁾ Grafton (Ontario)	Administrateur d'entreprise	Le 30 septembre 2004	10 000 ⁽¹⁾
Marvin Yontef ⁽⁴⁾ Toronto (Ontario)	Associé principal Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l.	Le 29 juin 2004	5 000 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Actions à droit de vote.

⁽²⁾ Actions à droit de vote variable.

⁽³⁾ Membre du comité de vérification, des finances et du risque.

⁽⁴⁾ Membre du comité de gouvernance et des affaires de l'entreprise.

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

⁽⁶⁾ Membre du comité de mises en candidature.

À moins d'indication contraire ci-après, chaque administrateur occupe le poste indiqué ci-dessus depuis plus de cinq ans. M. Brown a été président du conseil d'Air Canada de 2003 à 2004 et président et chef de la direction de Bombardier de 1999 à 2002. M. Donaway a été président exécutif du conseil de DHL Holdings USA de 2003 à 2004, président du conseil, président et chef de la direction d'Airborne Inc. de 2002 à 2003 et président et chef de la direction d'ABX Air Inc. de 1992 à 2003. M. Ingersoll a été associé chez J.P. Morgan Partners de 1994 à 2002. M. McLennan a été vice-président du conseil et chef de la direction d'AT&T Canada (renommée Allstream Inc.) de 2000 à 2004. M. Richardson a été président du conseil d'Ernst & Young Inc. et associé principal chez Ernst & Young s.r.l. (Canada) de 1987 à 2002.

La durée du mandat de tout les administrateurs nommés ci-dessus prendra fin à la prochaine assemblée annuelle des actionnaires d'ACE ou au moment où leurs successeurs seront nommés ou élus.

Dirigeants

Le nom, la municipalité de résidence et le poste occupé au sein d'ACE de chacun des dirigeants sont les suivants :

Nom et municipalité de résidence	Poste occupé
Robert A. Milton Westmount (Québec)	Président-directeur général, ACE, président du conseil, Air Canada, président du conseil, Aéroplan et président du conseil, Jazz
Brian Dunne..... Westmount (Quebec)	Vice-président général et chef des Affaires financières
Greg Cote Toronto (Ontario)	Premier vice-président, Financement d'entreprises et Stratégie
Duncan Dee Ottawa (Ontario)	Premier vice-président, Affaires de l'entreprise et chef des Affaires administratives
Sydney John Isaacs Westmount (Québec)	Premier vice-président, Croissance de l'entreprise et chef des Affaires juridiques
Jack McLean Winnipeg (Manitoba)	Contrôleur
Carolyn M. Hadrovic Beaconsfield (Québec)	Secrétaire générale

Sauf indication contraire ci-après, chaque dirigeant occupe un poste au sein d'Air Canada semblable au poste indiqué ci-dessus depuis au moins cinq ans. Brian Dunne était associé chez Arthur Andersen avant de devenir chef des Affaires financières d'Aer Lingus en octobre 2001. Il s'est joint à ACE en septembre 2005. Greg Cote était associé chez Ernst & Young depuis 1997 avant de se joindre à ACE en septembre 2005. Duncan Dee a été nommé assistant exécutif au président et chef de la direction d'Air Canada en mai 2000, vice-président, Affaires de l'entreprise d'Air Canada en novembre 2002, premier vice-président, Affaires de l'entreprise d'Air Canada en avril 2004 et premier vice-président, Affaires de l'entreprise et chef des Affaires administratives d'ACE en décembre 2004. Sydney John Isaacs s'est joint en 2000 à Air Canada, où il a d'abord travaillé à la Croissance de l'entreprise, pour ensuite occuper le poste de premier directeur, Fusions et Acquisitions et plus tard, celui de premier directeur, Restructuration, avant d'être nommé premier vice-président, Croissance de l'entreprise et chef des Affaires juridiques d'ACE en novembre 2004. Jack McLean était directeur général, Finances d'Air Canada depuis 1999 avant d'être nommé contrôleur d'ACE en novembre 2004. Carolyn Hadrovic était secrétaire adjointe d'ACE avant d'être nommée secrétaire générale en décembre 2005. Elle était auparavant conseillère juridique principale, réglementation et droit international, auprès d'Air Canada.

Le nom, la municipalité de résidence et le poste occupé au sein d'Air Canada, d'Aéroplan, de Jazz, d'ACTS SEC et d'autres filiales de chacun des dirigeants sont les suivants:

Nom et municipalité de résidence	Poste occupé au sein d'Air Canada
Montie R. Brewer Hudson (Québec)	Président et chef de la direction, Air Canada
Joshua Koshy Richmond Hill (Ontario)	Vice-président général et chef des Affaires financières, Air Canada

Nom et municipalité de résidence	Poste occupé au sein d'Air Canada
Robert F. Reid Oakville (Ontario)	Vice-président général et chef de l'exploitation, Air Canada
Sean Menke Baie d'Urfe (Québec)	Vice-président général et chef des Affaires commerciales, Air Canada
Lise Fournel Lachine (Québec)	Chef des Affaires informatiques, Air Canada, et présidente et chef de la direction, Destina.ca

Nom et municipalité de résidence	Poste occupé au sein d'Aéropian
Rupert J. Duchesne Montréal (Québec)	Président et chef de la direction, Aéropian
Rob Peterson Beaconsfield (Québec)	Vice-président général et chef des Affaires financières, Aéropian

Nom et municipalité de résidence	Poste occupé au sein de Jazz
Joseph D. Randell Waverly (Nouvelle-Écosse)	Président et chef de la direction, Jazz
Allan Rowe Halifax (Nouvelle-Écosse)	Premier vice-président et chef des Affaires financières, Jazz

Nom et municipalité de résidence	Poste occupé au sein d'ACTS SEC
Chahram Bolouri Beaconsfield (Québec)	Président et chef de la direction, ACTS SEC
Pat Iaconi Montréal (Québec)	Vice-président et chef des Affaires financières, ACTS SEC

Nom et municipalité de résidence	Poste occupé au sein d'autres filiales
Claude Morin Montréal (Québec)	Président et chef de la direction, AC Cargo SEC
Chantal Baril Pointe-Claire (Québec)	Présidente et chef de la direction, ACGHS SEC
Benjamin M. Smith Toronto (Ontario)	Président et chef de la direction intérimaire, Vacances Air Canada Vice-président, Planification réseau, Air Canada

Au 21 mars 2006, les administrateurs et dirigeants susmentionnés avaient collectivement la propriété, directement ou indirectement, ou le contrôle de 71 593 actions à droit de vote, soit environ 0,29 % des actions à

droit de vote en circulation, et de 5 000 actions à droit de vote variable, soit environ 0,006 % des actions à droit de vote variable en circulation. Au 21 mars 2006, les administrateurs et dirigeants susmentionnés avaient collectivement la propriété, directement ou indirectement, ou le contrôle de 85 700 parts du Fonds de revenu Aéroplan, soit environ 0,18 % des parts en circulation du Fonds de revenu Aéroplan. Au 21 mars 2006, les administrateurs et dirigeants susmentionnés avaient collectivement la propriété, directement ou indirectement, ou le contrôle de 101 000 parts du Fonds de revenu Jazz Air, soit environ 0,4 % des parts en circulation du Fonds de revenu Jazz Air.

Interdiction d'opérations ou faillite

À la connaissance d'ACE, au cours des dix exercices précédents, aucun administrateur ni aucun haut dirigeant d'ACE n'est ni n'a été administrateur ou haut dirigeant d'une société qui, pendant que la personne exerçait cette fonction, a) a fait l'objet d'une interdiction d'opérations ou d'une ordonnance similaire ou s'est vu refuser le droit de se prévaloir de toute dispense prévue par la législation en valeurs mobilières pendant plus de 30 jours consécutifs, b) a, après la cessation des fonctions de la personne, fait l'objet d'une interdiction d'opérations ou d'une ordonnance similaire ou s'est vu refuser le droit de se prévaloir de toute dispense prévue par la législation en valeurs mobilières pendant plus de 30 jours consécutifs en raison d'un événement survenu pendant que la personne exerçait cette fonction ou c) a, dans l'année après la cessation des fonctions de la personne, fait faillite, fait une proposition concordataire en vertu de la législation sur la faillite ou l'insolvabilité, été poursuivie par ses créanciers, conclu un concordat ou un compromis avec eux, intenté des poursuites contre eux, pris des dispositions ou fait des démarches en vue de conclure un concordat ou un compromis avec eux, ou un séquestre, un séquestre-gérant ou un syndic de faillite a été nommé pour détenir ses biens, sauf dans les cas suivants :

- (i) après l'acquisition de Lignes aériennes Canadien International Ltée (« LACIL ») par Air Canada en 2000, Robert A. Milton est devenu administrateur de LACIL. Par la suite, LACIL s'est restructurée en vertu de la LACC aux termes d'un plan de transaction qui est entré en vigueur le 5 juillet 2000. Les actions ordinaires et les actions sans droit de vote de LACIL ont fait l'objet d'une interdiction d'opérations promulguée par la Bourse de Toronto le 27 juin 2000 et ont été radiées le 6 juillet 2000. Robert A. Milton était président et chef de la direction et administrateur d'Air Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1^{er} avril 2003;
- (ii) Pierre Marc Johnson était administrateur d'Air Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1^{er} avril 2003;
- (iii) Robert E. Brown était administrateur d'Air Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1^{er} avril 2003. M. Brown était administrateur de Corporation Nortel Networks lorsque, vers le 31 mai 2004, des interdictions d'opérations ont été promulguées contre des administrateurs, des dirigeants et certains autres employés actuels et anciens de Corporation Nortel Networks et de Corporation Nortel Networks Limitée (collectivement, « Nortel Networks »). Les interdictions d'opération visant la direction ont été imposées parce que Nortel Networks a omis de déposer certains états financiers auprès des autorités canadiennes en valeurs mobilières;
- (iv) John T. McLennan a été chef de la direction d'AT&T Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 15 octobre 2002;
- (v) Rupert J. Duchesne était président et chef de la direction d'Aéroplan lorsqu'Air Canada a déposé sa demande de protection en vertu de la LACC le 1^{er} avril 2003;
- (vi) Michael M. Green était administrateur d'Anchor Glass Container Corporation lorsque celle-ci a présenté une requête volontaire en restructuration aux termes du chapitre 11 du *Bankruptcy Code* des États-Unis en août 2005;
- (vii) Montie R. Brewer était premier vice-président, planification, de United Airlines jusqu'au 31 mars 2002. UAL Corp., société mère de United Airlines, a demandé la protection du chapitre 11 du *Bankruptcy Code* des États-Unis le 9 décembre 2002.

Amendes ou sanctions

À la connaissance d'ACE, aucun administrateur ou haut dirigeant d'ACE (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 autorités 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 importante pour un investisseur raisonnable ayant à prendre une décision en matière de placement.

Faillites personnelles

À la connaissance d'ACE, au cours des dix exercices précédents, aucun administrateur ni aucun haut dirigeant n'a fait faillite, fait une proposition concordataire en vertu de la législation sur la faillite ou l'insolvabilité, été poursuivi par ses créanciers, conclu un concordat ou un compromis avec eux, intenté des poursuites contre eux, pris des dispositions ou fait des démarches en vue de conclure un concordat ou un compromis avec eux, ou un séquestre, un séquestre-gérant ou un syndic de faillite à été nommé pour détenir ses biens.

COMITÉ DE VÉRIFICATION

Charte du comité de vérification

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

Composition du comité de vérification

Le comité de vérification d'ACE est composé de David I. Richardson (président), de W. Brett Ingersoll et de John T. McLennan. Chaque membre du comité de vérification est indépendant et possède des compétences financières au sens du *Règlement 52-110 sur le comité de vérification*.

Formation et expérience pertinentes des membres du comité de vérification

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

- (i) David I. Richardson est administrateur d'entreprises. M. Richardson est administrateur et président du comité de vérification de Husky Injection Molding Systems Ltd. M. Richardson est également administrateur d'Air Canada et de Commandité Gestion Jazz Air Inc., ainsi que fiduciaire du Fonds de revenu Aéroplan. Il est l'ancien président du conseil d'Ernst & Young Inc. (Canada) et l'un des anciens associés directeurs d'Ernst & Young s.r.l. M. Richardson s'est joint au prédécesseur du cabinet, Clarkson, Gordon & Co., en 1963 et a été nommé président de The Clarkson Company en 1982. M. Richardson a également été membre du comité de gestion et de direction d'Ernst & Young s.r.l., associé directeur national du secteur Financement d'entreprises du cabinet et associé principal en Redressement et restructuration d'entreprises jusqu'à son départ du cabinet en 2002. Mr. Richardson est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université de Toronto et est membre et Fellow de l'Institut des comptables agréés de l'Ontario.
- (ii) W. Brett Ingersoll est directeur général de Cerberus Capital Management, L.P. (firme de placement de capitaux privés). Il est membre de son groupe de pratique de capitaux privés et membre de son comité de placement. M. Ingersoll est également administrateur de Commandité Gestion Aéroplan Inc. Avant de se joindre à Cerberus en 2002, M. Ingersoll a été associé chez JP Morgan Partners (auparavant Chase Capital Partners) de 1993 à 2002 (firme de placement de capitaux privés). M. Ingersoll est administrateur de diverses sociétés ouvertes et fermées, notamment Coram Health Care, IAP Worldwide Services, Inc., AerCap B.V., Talecris Bio Therapeutics Inc. et Endura Care, LLC. M. Ingersoll est bachelier en économie de la Brigham Young University et il détient un MBA de l'Université Harvard.

- (iii) John T. McLennan est administrateur d'entreprises. M. McLennan est administrateur de Hummingbird Ltd., d'Amdocs Ltd., d'Emera, de Manitoba Telephone Systems (vice-président du conseil) et de Medisys Health Services. M. McLennan est administrateur de Commandité Gestion Jazz Air Inc. et est également fiduciaire du Fonds de revenu Aéroplan. M. McLennan était récemment vice-président du conseil et chef de la direction d'Allstream. Auparavant, il était vice-président du conseil et chef de la direction d'AT&T Canada. Il a également été président fondateur de Jenmark Consulting Inc., président et chef de la direction de Bell Canada, président de Bell Ontario et président du conseil, président et chef de la direction de Radiocommunication BCE Mobile inc. M. McLennan a aussi été président et chef de la direction de Cantel Wireless et vice-président directeur de Mitel Communications Inc. M. McLennan détient un BSc et un MSc en gestion industrielle de la Clarkson University.

Politiques et procédures d'approbation préalable

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

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

Honoraires des vérificateurs

Le cabinet PricewaterhouseCoopers s.r.l. agit à titre de vérificateur de la Société depuis le 26 avril 1990. Les honoraires payables pour les exercices terminés le 31 décembre 2005 et le 31 décembre 2004 à PricewaterhouseCoopers s.r.l. et aux membres de son groupe s'élèvent respectivement à 4 425 064 \$ et à 4 137 228 \$. Les honoraires payables à PricewaterhouseCoopers s.r.l. et aux membres de son groupe en 2005 et en 2004 sont présentés ci-après.

	Exercice terminé le 31 décembre 2005	Exercice terminé le 31 décembre 2004
Honoraires de vérification	4 161 299 \$	3 356 851 \$
Honoraires pour services liés à la vérification	242 015 \$	321 269 \$
Honoraires pour services fiscaux	21 750 \$	459 108 \$
Autres honoraires	Néant	Néant
	4 425 064 \$	4 137 228 \$

La nature de chaque catégorie d'honoraires est décrite ci-après.

Honoraires de vérification

Des honoraires de vérification ont été payés pour les services professionnels rendus par les vérificateurs concernant la vérification des états financiers annuels de la Société et pour les services rendus à l'occasion de la production de documents ou d'engagements exigés par la loi ou par règlement.

Honoraires pour services liés à la vérification

Des honoraires pour services liés à la vérification ont été payés pour des services professionnels liés à la vérification du régime de retraite, à la préparation de rapports de procédures précis ainsi qu'à d'autres questions liées à la vérification.

Honoraires pour services fiscaux

Des honoraires pour services fiscaux ont été payés pour des services fournis relativement aux taxes de consommation et à l'impôt sur le revenu.

**DIRIGEANTS ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS
DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES**

Le 30 septembre 2004, dans le cadre du processus de restructuration d'Air Canada, le membre du groupe de Cerberus a investi 250 millions de dollars dans ACE en contrepartie de l'émission de 12 500 000 actions privilégiées d'ACE. Le membre du groupe de Cerberus appartient au groupe de Cerberus Capital Management, L.P. Michael M. Green, Carlton D. Donaway and W. Brett Ingersoll, tous administrateurs d'ACE, sont respectivement président-Exploitation, conseiller principal-Exploitation et directeur général de Cerberus Capital Management, L.P.

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'ACE est Compagnie Trust CIBC Mellon à ses bureaux de transfert principaux à Montréal, Toronto, Vancouver, Calgary et Halifax.

ACTIONS EN JUSTICE

On trouve dans la note 18 des états financiers annuels vérifiés et consolidés d'ACE pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005, sous la rubrique « Éventualités, garanties et indemnités », une description de certaines actions en justice auxquelles ACE est partie. On peut trouver les états financiers annuels vérifiés d'ACE pour cet exercice sur le site Web de SEDAR à l'adresse www.sedar.com.

CONTRATS IMPORTANTS

Les contrats importants pour la Société conclus pendant l'exercice terminé le 31 décembre 2005 ou avant, encore en vigueur, sont les suivants :

- (i) le contrat d'achat garanti intervenu entre Deutsche Bank Securities Inc. et Air Canada en date du 29 octobre 2003, en sa version modifiée et mise à jour par le contrat d'achat garanti, modifié et mis à jour, en date du 29 avril 2004;
- (ii) le contrat d'investissement intervenu entre Cerberus ACE Investment, LLC et Air Canada en date du 23 juin 2004;
- (iii) le contrat stipulant les modalités générales relatives aux appareils, intitulé *Aircraft General Terms Agreement AGTA-ACN*, et les contrats connexes conclus par The Boeing Company et Air Canada, filiale en propriété exclusive d'ACE, en date du 4 novembre 2005.

Voir « Rétrospective triennale : Évolution des activités de la Société » pour obtenir des renseignements sur ces contrats.

EXPERTS

Les vérificateurs de la Société sont PricewaterhouseCoopers s.r.l., comptables agréés. Ces derniers ont préparé un rapport de vérificateurs indépendants daté du 9 février 2006 sur le bilan consolidé de la Société au 31 décembre 2005 et au 31 décembre 2004 et les états consolidés des résultats et bénéfices non répartis et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005 et la période du 29 juin 2004 au 31 décembre 2004. Le cabinet PricewaterhouseCoopers s.r.l. a informé la Société qu'il est indépendant par rapport à la Société au sens du Code de déontologie de l'Ordre des comptables agréés du Québec.

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Des renseignements complémentaires, notamment la rémunération des administrateurs et des dirigeants, les prêts qui ont été consentis aux dirigeants, les principaux porteurs des titres d'ACE et les titres autorisés aux fins d'émission aux termes des régimes de rémunération en actions se trouveront dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction d'ACE relative à l'assemblée annuelle des actionnaires de 2006. Des renseignements financiers supplémentaires figurent dans les états financiers et dans le rapport de gestion d'ACE pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005. Les renseignements ci-dessus et les renseignements complémentaires au sujet d'ACE sont disponibles sur le site Web de SEDAR à www.sedar.com.

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

- (i) la présente notice annuelle accompagnée des documents qui y sont intégrés par renvoi;
- (ii) le rapport de gestion de 2005, les états financiers de 2005 et les notes d'ACE ainsi que les états financiers intermédiaires déposés après les états financiers vérifiés d'ACE pour son dernier exercice;
- (iii) la circulaire de sollicitation de procurations de la Société relative à l'assemblée annuelle et extraordinaires des actionnaires de 2005, déposée auprès des commissions des valeurs mobilières le 30 septembre 2005;
- (iv) tout autre document qui est intégré par renvoi dans le prospectus simplifié provisoire ou dans un prospectus simplifié aux termes duquel les titres d'ACE sont en voie de placement.

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

ANNEXE A
CHARTRE DU COMITÉ DE VÉRIFICATION, DES FINANCES ET DU RISQUE

(le « comité »)

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION D'ACE

(la « Société »)

1. Structure, procédure et compétences

Le comité de vérification, des finances et du risque (le *comité de vérification*) de la Société se compose d'au moins trois administrateurs, qui, de l'avis du conseil d'administration, répondent aux critères d'indépendance, d'expérience et autres prévus par les lois, règles et règlements applicables. Les membres du comité de vérification ne doivent avoir aucun lien avec la direction, la Société et les entités liées à la Société qui, de l'avis du conseil, risqueraient de compromettre leur indépendance par rapport à la direction et à la Société. En outre, les membres du comité de vérification ne recevront de la Société, d'une partie liée à la Société ou d'une filiale de la Société aucune rémunération pour services de consultation, de conseil ou tous autres services, sauf à titre de membres du conseil, du comité de vérification ou d'autres comités du conseil. Les membres du comité de vérification posséderont les qualités, l'expérience et les compétences nécessaires à la bonne exécution de leurs fonctions au sein du comité. Plus précisément, tous les membres du comité de vérification posséderont des *compétences financières* et au moins l'un d'entre eux sera un *expert financier* au sens de la législation et de la réglementation en valeurs mobilières applicable.

La majorité des membres du comité de vérification constitueront quorum. Les décisions du comité de vérification sont adoptées à la majorité. Le comité de vérification relève du conseil d'administration de la Société. Le président et les membres du comité de vérification sont nommés chaque année par le conseil.

2. Objectifs

a) Les objectifs du comité de vérification sont les suivants :

- (i) Aider le conseil à d'acquiescer de sa responsabilité de surveiller les éléments entrant dans les processus comptables et de communication de l'information financière de la Société.
- (ii) Veiller à la qualité, à la crédibilité et à l'objectivité de la communication de l'information financière de la Société; s'assurer de l'efficacité des systèmes de soutien des contrôles financiers et comptables internes; contrôler la responsabilité de la direction à cet égard.
- (iii) Aider le conseil d'administration à contrôler l'indépendance, les compétences et la nomination du vérificateur externe.
- (iv) Surveiller le bon fonctionnement des systèmes de contrôle financiers et comptables internes; suivre le travail des vérificateurs internes et externes.
- (v) Assurer des communications indépendantes entre le conseil, les vérificateurs internes et les vérificateurs externes.
- (vi) Favoriser les discussions franches et en profondeur entre le comité de vérification, la direction et le vérificateur externe au sujet des questions importantes faisant appel à la subjectivité et ayant un effet sur la qualité des contrôles et de la communication des renseignements.

3. **Fonctions**

Pour atteindre ses objectifs, le comité de vérification assumera les tâches suivantes :

- a) Superviser et examiner la qualité et l'intégrité du processus de communication comptable et financière de la Société au moyen de discussions avec la direction, le vérificateur externe et le vérificateur interne. Pour ce faire, le comité examinera les états financiers annuels et trimestriels et le rapport de gestion qui doivent être déposés auprès des organismes de réglementation et remis aux actionnaires, ainsi que les états financiers et autres informations financières inclus dans les prospectus, les communiqués sur les résultats et les autres documents semblables. Le comité de vérification examinera également la notice annuelle et les autres documents semblables émanant de la Société. Dans le cadre de ses examens, le comité de vérification s'acquittera des tâches suivantes :
 - (i) discuter avec la direction et le vérificateur externe et étudier le rapport que le vérificateur externe lui présente sur les questions touchant la mission de vérification,
 - (ii) discuter avec le vérificateur externe de son opinion quant au caractère acceptable et à la qualité des états financiers. Seront ainsi abordés, notamment, les politiques et pratiques de comptabilité clé employées par la direction pour préparer, traiter différemment et communiquer l'information financière conformément aux principes comptables généralement reconnus dont elle a tenu compte, les conséquences de ces politiques et pratiques, les modifications apportées aux politiques comptables importantes, la méthode employée pour comptabiliser des transactions inhabituelles importantes, l'effet des politiques comptables importantes dans des domaines controversés ou naissants, le degré de créativité ou de conservatisme, selon le cas, des politiques comptables adoptées par la Société, la méthode employée par la direction pour formuler des estimations comptables particulièrement importantes et le fondement des conclusions du vérificateur externe quant au caractère raisonnable de ces estimations,
 - (iii) examiner les rajustements importants découlant d'une vérification,
 - (iv) examiner les désaccords avec la direction quant à l'application des politiques comptables et à la communication des états financiers,
 - (v) examiner toutes les opérations hors bilan importantes et les autres relations avec des entités non consolidées susceptibles d'avoir un effet immédiat ou futur important sur la situation financière de la Société, notamment pour déterminer si elles doivent être communiquées ou non dans les états financiers trimestriels ou annuels,
 - (vi) examiner les suggestions d'améliorations formulées par le vérificateur externe quant au fonctionnement et aux contrôles internes de la Société,
 - (vii) examiner la nature et l'ampleur des erreurs non rajustées d'un montant non négligeable,
 - (viii) vérifier le respect de divers engagements financiers,
 - (ix) étudier et choisir les politiques comptables à adopter ou à modifier;
- b) Déterminer, après étude et discussion, s'il y a lieu de recommander au conseil d'approuver les états financiers et l'information financière communiquée dans une notice annuelle, un communiqué sur les résultats, un prospectus et d'autres documents semblables;

- c) Examiner, de concert avec la direction, le vérificateur interne et le vérificateur externe, les états financiers trimestriels et le rapport de gestion de la Société, en approuver la publication s'ils sont jugés satisfaisants;
- d) Examiner, de concert avec la direction, le vérificateur externe et les conseillers juridiques, la procédure de la Société visant à garantir la conformité aux lois et aux règlements applicables; examiner de même les litiges, les réclamations ou les autres éventualités, notamment les cotisations fiscales, susceptibles d'avoir d'importantes répercussions sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Société; étudier la communication ou l'effet de ces questions sur les résultats dans les états financiers trimestriels et annuels;
- e) Se réunir avec le vérificateur externe de la Société pour examiner et approuver son plan de vérification, l'accent étant particulièrement mis sur les facteurs de risque qui pourraient entraîner une déclaration inexacte importante dans les états financiers, la portée et le calendrier de la vérification, les hypothèses qui ont été formulées et les décisions qui ont été prises lors de l'élaboration du plan et la coordination du travail entre le vérificateur externe et le service de vérification interne;
- f) Examiner et approuver l'estimation des honoraires et frais de vérification et des honoraires et frais liés à la vérification pour l'année en cours. Approuver au préalable tout supplément important sur le montant estimatif des honoraires de vérification et des honoraires liés à la vérification. Examiner et approuver les honoraires et frais de vérification et les honoraires et frais liés à la vérification pour l'année antérieure. Seul le comité de vérification a l'autorité d'établir et de payer les honoraires du vérificateur externe. La Société s'assurera que le comité de vérification dispose des fonds nécessaires pour rémunérer le vérificateur externe.
- g) Examiner
 - (i) et approuver la nature de tous les services non liés à la vérification, autorisés par la législation et la réglementation en valeurs mobilières, qui seront rendus par le vérificateur externe de la Société avant le début du travail, ou déléguer cette responsabilité à un membre du comité de vérification qui fera rapport au comité. À cet égard, le comité de vérification présentera un rapport trimestriel ou annuel aux actionnaires de la Société, selon le cas, portant sur les services non liés à la vérification approuvés par le comité au cours de la période en question;
 - (ii) et instaurer un processus à l'occasion de la prestation des services non liés à la vérification rendus par le vérificateur externe;
- h) Étudier le rapport du vérificateur externe portant sur toutes les relations entre lui et ses entités liées, d'une part, et la Société et ses entités liées, d'autre part, notamment sur tous le travail accompli et les honoraires versés pour le travail non lié à la vérification, qui, de l'avis du vérificateur externe, pourraient raisonnablement porter à croire qu'elles nuisent à son objectivité et à son indépendance, confirmant, le cas échéant, que le vérificateur externe se considère comme indépendant de la Société; discuter de ce rapport avec le vérificateur externe afin d'évaluer son objectivité et son indépendance. Le comité de vérification doit expressément demander au vérificateur externe de confirmer qu'il est un cabinet comptable enregistré au sens des règlements sur les valeurs mobilières applicables. En outre, au moins une fois par année, le comité de vérification étudiera les titres de compétence des membres du cabinet, notamment leur biographie, les sanctions éventuellement décernées contre eux, les problèmes du cabinet et les actions en justice dont ils ont pu faire l'objet, le cas échéant. Le vérificateur externe présentera un rapport écrit officiel sur les points suivants : la procédure interne de contrôle de la qualité du cabinet; les questions importantes soulevées dans les cinq exercices précédents par l'examen du contrôle de la qualité interne effectué par le cabinet de vérification, les contrôles par les pairs ou toute autre demande ou enquête d'un organisme gouvernemental ou professionnel relativement à une

vérification exécutée par le cabinet. Le comité examinera également les mesures prises par le cabinet de vérification pour régler tout problème soulevé par les examens susmentionnés;

- i) Recevoir des rapports sur les discussions entre la direction et d'autres experts-comptables concernant les principes comptables à appliquer dans la préparation des états financiers trimestriels ou annuels et les cas de fraude ou d'actes illégaux dont la direction, le service de vérification interne ou le vérificateur externe prend connaissance. À cet égard, examiner la procédure de contrôle pertinente avec la direction pour se protéger convenablement de tels risques;
- j) Au moins une fois par année :
 - (i) se réunir en privé avec la direction pour évaluer le rendement du vérificateur externe,
 - (ii) se réunir en privé avec le vérificateur externe, entre autres, pour connaître toute restriction qu'on lui aurait imposée et les autres difficultés qu'il aurait rencontrées au cours de la vérification, notamment quant aux instructions sur la portée de son travail, l'accès aux renseignements demandés, la collaboration fournie par la direction durant l'exécution de son travail et son évaluation du personnel et des systèmes financiers, comptables et de vérification de la Société;
- k) Évaluer le rendement du vérificateur externe; recommander au conseil soit de le remplacer au besoin, soit de voir à sa reconduction dans ses fonctions par les actionnaires.
- l) En ce qui a trait aux services fournis par le service de vérification interne, le comité de vérification :
 - (i) se réunit en privé avec les membres du service de vérification interne, entre autres, pour comprendre les restrictions qu'on leur aurait imposées et les autres difficultés qu'ils auraient rencontrées au cours de la vérification, notamment quant aux instructions sur la portée de leur travail, l'accès aux renseignements demandés et la collaboration fournie par la direction durant l'exécution de leur travail;
 - (ii) examine et approuve périodiquement le mandat, la relation de communication et les ressources du groupe de vérification interne;
 - (iii) examine l'objectivité, les qualifications, l'efficacité et l'expérience du personnel de vérification interne; il approuve la nomination, le congédiement ou le remplacement du chef du service de vérification interne;
 - (iv) examine et approuve annuellement la portée prévue du programme de vérification interne, ses objectifs et les ressources nécessaires pour atteindre ces objectifs;
 - (v) examine périodiquement dans l'année les rapports du service de vérification interne qui décrivent les activités du service pour la période précédente;
 - (vi) examine la relation de travail entre le service de vérification interne et le vérificateur externe et aussi entre le service de vérification interne et la direction;
- m) Obtenir du service de vérification interne et du vérificateur externe de la Société les conclusions importantes et les recommandations de contrôle interne communiquées durant la période examinée, la réponse de la direction à ces recommandations; examiner le suivi effectué par la direction et le service de vérification interne afin de vérifier si la direction a mis en place un système efficace de contrôle comptable interne;
- n) Examiner les questions d'actualité importantes en matière de comptabilité et de communication de l'information financière, notamment les prises de position des autorités professionnelles et réglementaires, et évaluer leur effet sur les états financiers de la Société;

- o) Examiner les politiques et la procédure régissant le dépôt, la conservation et le traitement des plaintes reçues par la Société de la part de ses employés, actionnaires et autres parties prenantes concernant les questions comptables, l'information financière, les contrôles internes et la vérification interne ou externe. Le comité de vérification veille à la mise en place de contrôles suffisants pour garantir le dépôt anonyme et confidentiel des plaintes. Il informe les employés de la procédure prévue. Le comité de vérification veille à implanter un mécanisme faisant en sorte que toutes les plaintes aboutissent devant lui, indépendamment de leur importance.
- p) Examiner les politiques d'approbation des dépenses de la haute direction.
- q) Examiner le processus en vertu duquel le chef de la direction et le chef des affaires financières de la Société attestent périodiquement de la validité des informations financières; enquêter sur l'existence de toute lacune importante dans la conception ou le fonctionnement des contrôles internes qui risquerait d'avoir un effet défavorable sur la capacité de la Société à enregistrer, traiter, résumer et communiquer des informations financières; étudier toute modification importante des contrôles internes ou du contexte d'application des contrôles internes, notamment les corrections de lacunes et de faiblesses importantes;
- r) Examiner, de concert avec la direction, les systèmes informatiques de la Société, notamment les procédures visant leur sécurité et les plans de secours élaborés pour traiter d'éventuelles pannes du système informatique;
- s) Examiner et approuver toutes les opérations avec une personne reliée au sens de l'Instruction générale Q-27 de la Commission des valeurs mobilières du Québec et de la Règle 61-501 de la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario, en leur version éventuellement modifiée;
- t) Examiner les systèmes et les contrôles de gestion des risques, surtout en ce qui a trait aux produits dérivés, à l'exposition aux devises, aux opérations de couverture et aux assurances;
- u) Au besoin, se faire conseiller par des experts, notamment des conseillers juridiques et des comptables indépendants, et mener ou faire mener des enquêtes sur des questions qui relèvent de la responsabilité du comité de vérification, selon ce qu'il juge opportun. La Société s'assurera que le comité de vérification dispose de fonds suffisants aux activités susmentionnées.
- v) Présenter régulièrement au conseil un rapport écrit sur ses activités et ses conclusions;
- w) Examiner la présente charte annuellement et recommander au conseil de la modifier au besoin;
- x) Évaluer annuellement l'efficacité avec laquelle il exerce ses responsabilités;
- y) Remplir toute autre fonction que lui délègue le conseil;
- z) Examiner le mécanisme de rotation de l'associé responsable de la vérification, de l'associé de référence et de tout autre associé de l'équipe de la mission de vérification.
- aa) Établir des politiques d'embauche d'employés ou d'anciens employés des vérificateurs externes de la Société.

AUTRES RESPONSABILITÉS

- a) Régimes de retraite d'Air Canada

Quant aux régimes de retraite d'Air Canada, le comité de vérification doit faire ce qui suit :

- (i) Sur la recommandation du chef des Affaires financières, approuver la structure de placement pour les régimes, l'Énoncé de la politique et des objectifs en matière de placement (« EPOP »), l'Énoncé des principes et de l'approche en matière de placement (« EPAP ») et les autres politiques de placement applicables aux régimes.
 - (ii) Avec l'aide du chef des Affaires financières, vérifier périodiquement le caractère adéquat de la mission, de la politique de capitalisation, de l'EPOP, de l'EPAP, des autres politiques de placement ainsi que de la structure de placement applicables aux régimes de retraite et surveiller de façon générale l'exploitation des fonds de retraite, en particulier le niveau de capitalisation des régimes, la conformité des pratiques de capitalisation à la politique de capitalisation, la conformité des placements à l'EPOP et, le cas échéant, la conformité de l'EPOP aux principes et à l'approche en matière de placement énoncées dans l'EPAP.
 - (iii) Avec l'aide du chef des Affaires financières, surveiller de façon périodique le rendement total et le rendement par catégorie d'actif des régimes de retraite à prestations déterminées et les questions de placement liées à ces régimes.
 - (iv) Formule des recommandations au conseil, afin que celui-ci donne son approbation, sur la mission des fonds de retraite, la politique de capitalisation, le montant des contributions annuelles, la nomination des vérificateurs externes et les dépositaires des actifs des régimes de retraite.
 - (v) Approuver l'actuaire et consultant recommandé par la direction.
 - (vi) Sur la recommandation de la direction, accepter les hypothèses actuarielles et les rapports d'évaluation actuarielle relatifs aux régimes de retraite.
 - (vii) Approuver les états financiers vérifiés annuels et la comptabilité des régimes de retraite.
- b) Information publique
- (i) Examiner et approuver la politique d'information publique de la Société et les modifications y afférentes et voir à sa mise à jour par rapport aux faits nouveaux et aux pratiques exemplaires;
 - (ii) Si possible, la direction examinera, de concert avec le comité de vérification ou le président du comité de vérification, des projets de communiqués au sujet d'alertes sur résultats ou de prévisions des résultats financiers par la Société qui, de l'avis de la direction, sont susceptibles d'avoir un effet important sur le cours des titres de la Société.
- c) Définition et gestion des risques
- Le comité de vérification fera de son mieux pour repérer tous les risques importants, financiers ou autres risques, pouvant affecter les activités de la Société et de ses filiales et présentera des recommandations à cet égard au conseil d'administration de la Société. Le comité de vérification discutera avec la direction, le service de vérification interne et le vérificateur externe de toutes les expositions importantes à des risques financiers et des mesures prises par la direction pour surveiller et contrôler ces expositions. Le comité de vérification est autorisé à retenir les services d'experts et de consultants pour l'aider à remplir cette tâche. Il sera loisible au comité de vérification, dans l'exécution de cette fonction, de se pencher sur les risques aux bénéfices et aux coûts de la Société et de ses filiales, ainsi que sur toute autre pratique, notamment les tractations malhonnêtes, susceptibles d'entraîner la perte ou la dévalorisation de la réputation de l'entreprise.
- d) Responsabilités éventuelles

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

e) Politiques d'autorisation

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

f) Comparaison entre le rendement et le budget

- (i) Examiner le rendement financier réel comparativement au budget;

g) Réunions

- (i) Le comité de vérification se réunit au moins une fois par trimestre sur convocation de son président, d'un autre membre du comité ou des vérificateurs externes.
- (ii) Une partie de chaque réunion du comité doit être tenue à huis clos.

h) Responsabilités

Aucune disposition du présent mandat n'a pour effet de charger le comité de vérification du conseil d'administration de la responsabilité de s'assurer que la Société se conforme aux lois ou aux règlements applicables, ni n'a pour effet d'élargir la responsabilité des membres du comité ou du conseil d'administration prévue par la loi ou les règlements. Même si le comité de vérification a un mandat précis et que ses membres ont une expérience et une expertise financière, il n'est pas du ressort du comité de vérification de planifier ou d'exécuter des vérifications ni de se prononcer sur l'exhaustivité et l'exactitude des états financiers de la Société ou sur leur conformité avec les principes comptables généralement reconnus. Ces questions relèvent de la direction, du vérificateur interne et du vérificateur externe.

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