

ACE AVIATION

NOTICE ANNUELLE



Le 28 mars 2008

TABLE DES MATIÈRES

	Page
DÉFINITIONS	1
NOTES EXPLICATIVES	2
EMPLOI DE RENSEIGNEMENTS PUBLICS	2
LA SOCIÉTÉ	3
RÉGLEMENTATION.....	8
APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL.....	14
RÉTROSPECTIVE TRIENNALE : ÉVOLUTION DES ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ	17
APERÇU DES ACTIVITÉS	24
AIR CANADA	26
AÉROPLAN.....	37
AUTRES INVESTISSEMENTS.....	47
FACTEURS DE RISQUE	50
MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	64
RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS	66
DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS	66
ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS.....	72
COMITÉ DE VÉRIFICATION.....	75
DIRIGEANTS ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES	77
AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	77
ACTIONS EN JUSTICE.....	77
CONTRATS IMPORTANTS.....	77
EXPERTS.....	78
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES.....	78
ANNEXE A – RÈGLES DU COMITÉ DE VÉRIFICATION, DES FINANCES ET DU RISQUE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE GESTION ACE AVIATION INC.	A-1

DÉFINITIONS

Aéroplan — Société en commandite Aéroplan et son commandité, Commandité Gestion Aéroplan Inc., de même que leurs filiales et leurs sociétés devancières respectives.

coût moyen des primes par mille — Coût qui équivaut, pour une période donnée, au coût des primes pour la période divisé par le nombre de milles Aéroplan échangés contre des primes pour cette période.

Jazz — Jazz Air S.E.C. conjointement avec Commandité Gestion Jazz Inc., son commandité, de même que leurs filiales et leurs sociétés devancières respectives. En particulier, lorsqu'il est fait mention de Jazz à l'égard d'une période précédant le 1^{er} octobre 2004, on fait référence aux activités de Jazz exercées par Jazz Air Inc., liquidée le 30 septembre 2004, et, lorsqu'il est fait mention de Jazz à l'égard d'une période comprise entre cette date et la clôture du premier appel public à l'épargne on fait référence aux activités de Jazz exercées par Société en commandite Jazz, sauf indication contraire du contexte.

LMG — Loyalty Management Group Limited.

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 du Canada, notamment ceux qui figurent dans le Manuel de l'Institut canadien des comptables agréés.

Programme Aéroplan — Programme de fidélisation commercialisé par Aéroplan.

Programme Nectar — Programme de fidélisation commercialisé par LMG.

rendement unitaire — Produit moyen par passager-mille payant.

services d'assistance en escale — Entreprise exploitée par Société en commandite 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, des services aux appareils, des services de nettoyage des cabines, des services de dégivrage, de gestion des portes d'embarquement, de manutention et de traitement des bagages.

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

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

sièges-milles offerts ou SMO — Produit du nombre total de sièges offerts aux passagers par le nombre de milles parcourus.

Vacances Air Canada — Société en commandite Touram, société en commandite établie sous le régime des lois du Québec;

NOTES EXPLICATIVES

Sauf indication contraire, les renseignements fournis dans la présente notice annuelle sont donnés au 31 décembre 2007.

Gestion ACE Aviation Inc. — Dans la présente notice annuelle, toute mention d'ACE désigne Gestion ACE Aviation Inc.

Monnaie – Dans les présentes, toutes les sommes d'argent sont exprimées 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 ACE n'atteste pas 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. On en trouve dans la présente notice annuelle et les autres documents déposés auprès des autorités en valeurs mobilières du Canada et des États-Unis peuvent également en contenir. Ces énoncés prospectifs se reconnaissent à l'emploi de termes comme « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « s'attendre à », « compter », « prédire », « projeter » et autres expressions similaires, éventuellement employées au futur ou au conditionnel, notamment à la mention de certaines hypothèses. Ces énoncés peuvent concerner les stratégies, les attentes, les activités prévues ou les mesures futures mais n'y sont pas limités.

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

EMPLOI DE RENSEIGNEMENTS PUBLICS

Les renseignements contenus dans la présente notice annuelle au sujet du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air, notamment les renseignements relatifs à leurs activités, sont fondés uniquement sur les déclarations figurant dans les documents publics déposés par le Fonds de revenu Aéroplan et le Fonds de revenu Jazz Air auprès de l'autorité de réglementation des valeurs mobilières de chacune des provinces et de chacun des territoires du Canada.

LA SOCIÉTÉ

ACE est une société de portefeuille ayant des participations dans plusieurs entreprises du secteur du transport aérien, notamment Air Canada, le Fonds de revenu Aéroplan, le Fonds de revenu Jazz Air et Aero Technical Support & Services Holdings sarl (« ACTS Aero »).

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 d'arrangement »).

Le 6 avril 2005, ACE a réalisé le placement d'un total de 11,35 millions d'actions à droit de vote et actions à droit de vote variable au prix de 37 \$ l'action, moyennant un produit brut d'environ 420 millions de dollars, et le placement d'un capital d'environ 300 millions de dollars d'obligations de premier rang convertible à 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 General Electric Capital Corporation (« GECC »). Le 13 avril 2005, après l'exercice 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 \$ l'action et un 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.

Le 5 octobre 2006, les actionnaires d'ACE ont approuvé un plan d'arrangement élaboré en vertu de la LCSA. Le 6 octobre 2006, la Cour supérieure du Québec a sanctionné une ordonnance définitive approuvant le plan d'arrangement, qui est entré en vigueur le 10 octobre 2006. L'arrangement conférait au conseil d'administration d'ACE le pouvoir d'effectuer à l'occasion une ou plusieurs distributions spéciales aux actionnaires d'ACE d'un montant total d'au plus 2 milliards de dollars, par réduction du capital déclaré des actions à droit de vote variable, des actions à droit de vote et des actions privilégiées. Comme il est décrit ci-après, au cours de la première moitié de 2007, les actionnaires d'ACE ont reçu des distributions d'un montant total d'environ 2 milliards de dollars aux termes de l'arrangement.

Le 3 décembre 2007, ACE a annoncé une offre publique de rachat substantielle visant le rachat, aux fins d'annulation, d'au plus 1,5 milliard de dollars de ses actions à droit de vote variable et actions à droit de vote, pour un total de 54 151 624 actions. Le 10 janvier 2008, ACE a annoncé les résultats finaux de son offre de racheter 1,5 milliard de dollars de ses actions à droit de vote variable et actions à droit de vote et a confirmé avoir accepté le rachat aux fins d'annulation d'un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable et de 9 894 166 actions à droit de vote au prix de 30,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de quelque 1,498 milliard de dollars.

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.A » et « ACE.B ».

Le siège social d'ACE est situé au 5100, boulevard de Maisonneuve Ouest, Montréal (Québec) H4A 3T2. L'adresse de son site Web est le www.aceaviation.com (étant entendu que ce site Web n'est aucunement intégré par renvoi aux présentes).

Air Canada

Le 24 novembre 2006, ACE et Air Canada ont réalisé un premier appel public à l'épargne et un placement secondaire visant l'émission d'un total de 25 millions d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada à 21 \$ l'unité pour un produit brut de 525 millions de dollars. À l'occasion du premier appel public à l'épargne, Air Canada a vendu un total de 9 523 810 actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B qui ont rapporté un produit brut d'environ 200 millions de dollars. Dans le cadre du placement secondaire, ACE a vendu un total de 15 476 190 actions à droit

de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B pour un produit brut d'environ 325 millions de dollars. Au 28 mars 2008, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada.

Air Canada dispose d'une facilité de crédit renouvelable garantie de premier rang de 400 millions de dollars aux termes d'une convention de crédit modifiée et mise à jour conclue avec un consortium de prêteurs, pour ses besoins du fonds de roulement et pour les fins générales de son entreprise. Au 28 mars 2008, Air Canada n'avait pas utilisé cette facilité de crédit.

Les actions d'Air Canada sont inscrites à la TSX sous le symbole AC.A, pour ses actions à droit de vote variable de catégorie A, et AC.B, pour ses actions à droit de vote variable de catégorie B.

Le siège social d'Air Canada est situé au 7373, boulevard Côte-Vertu Ouest, Saint-Laurent (Québec) H4Y 1H4. L'adresse de son site Web est le www.aircanada.com (étant entendu que ce site Web n'est aucunement intégré par renvoi aux présentes).

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 l'exercice 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 \$ par part, moyennant un produit brut supplémentaire de 37,5 millions de dollars. Dans le cadre du placement du 29 juin 2005, Société en commandite Aéroplan a constitué une facilité de crédit consortiale de premier rang garantie de 475 millions de dollars, dont 300 millions de dollars ont été utilisés pour financer une partie de la réserve pour les échanges de milles Aéroplan.

Le 3 mars 2006, ACE a déclaré une distribution spéciale à ses actionnaires inscrits à cette date par voie de réduction du capital 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. Aux fins de cette distribution, ACE a converti 20 204 165 parts de Société en commandite Aéroplan contre 20 204 165 parts du Fonds de revenu Aéroplan qui ont été distribuées aux actionnaires inscrits d'ACE.

Le 31 mars 2006, ACE Aviation a échangé 500 000 parts de Société en commandite Aéroplan supplémentaires contre 500 000 parts du Fonds de revenu Aéroplan, et a transféré ces parts à un fiduciaire en vue du financement des attributions consenties aux salariés aux termes du régime d'intéressement à long terme initial d'Aéroplan.

Le 28 décembre 2006, ACE a annoncé les modalités d'une distribution au titre de l'arrangement prévu par la loi, aux termes de laquelle les actionnaires d'ACE inscrits le 10 janvier 2007 ont reçu environ 0,442 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. Le 28 décembre 2006, en prévision de cette distribution, ACE a échangé 50 millions de parts de Société en commandite Aéroplan contre 50 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan et a fait distribuer ces parts à ses actionnaires admissibles inscrits le 10 janvier 2007. Le 10 janvier 2007, ACE a également échangé 60 millions de parts de Société en commandite Aéroplan contre 60 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan à des fins de restructuration interne.

Le 2 mars 2007, ACE a annoncé une deuxième distribution à ses actionnaires à cette date par voie de réduction du capital au titre de l'arrangement prévu par la loi approuvé le 5 octobre 2006, aux termes de laquelle les actionnaires inscrits le 14 mars 2007 ont reçu environ 0,177 part du Fonds de revenu Aéroplan par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée (comme si elles avaient été converties) d'ACE. À des fins de réorganisation interne, le 14 mars 2007, ACE a également échangé les 40 545 835 parts de Société en commandite Aéroplan qu'elle détenait encore contre 40 545 835 parts du Fonds de revenu Aéroplan.

Le 11 mai 2007, ACE a annoncé une troisième distribution à ses actionnaires par voie de réduction du capital au titre de l'arrangement prévu par la loi approuvé le 5 octobre 2006, aux termes de laquelle les actionnaires

inscrits le 24 mai 2007 ont reçu environ 0,157 part du Fonds de revenu Aéroplan par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée (comme si elles avaient été converties) d'ACE.

Le 1^{er} octobre 2007, ACE a annoncé un placement secondaire de parts du Fonds de revenu Aéroplan visant à vendre un total de 22 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan au prix de 21,90 \$ la part, pour un produit brut de 481,8 millions de dollars. La clôture du placement a eu lieu le 22 octobre 2007. Au 28 mars 2008, ACE détenait, 20,1 % des parts émises et en circulation de Fonds de revenu Aéroplan.

Le 20 décembre 2007, Aéroplan a acquis Loyalty Management Group Limited (« LMG »), société de marketing de fidélisation et d'analyse de clientèle, propriétaire et exploitant du programme Nectar au Royaume-Uni. La contrepartie s'élevait à 355,1 millions de livres sterling (715,4 millions de dollars) et un montant supplémentaire de 27,1 millions de livres sterling (53,7 millions de dollars) a été entercé à titre de contrepartie conditionnelle au règlement d'un litige en cours de LMG à propos de la taxe sur la valeur ajoutée.

Le 4 mars 2008, le Fonds de revenu Aéroplan a annoncé que, pour que la structure de son capital demeure efficiente et que la valeur soit maximisée pour les porteurs de parts, les fiduciaires du Fonds de revenu Aéroplan et le conseil d'administration de Commandité Gestion Aéroplan Inc. ont demandé à la direction de faire réaliser par des conseillers financiers une analyse approfondie concernant la possibilité de transformer la structure de fiducie de revenu du fonds en une structure de société par actions. Le Fonds de revenu Aéroplan a déclaré que bien qu'aucune décision finale n'avait été prise pour l'instant, à la suite de l'analyse, il pourrait être demandé aux porteurs de parts, dans un avenir prochain, d'approuver la conversion du Fonds en société par actions.

Les parts du Fonds de revenu Aéroplan sont inscrites à la TSX sous le symbole AER.UN.

Le siège social d'Aéroplan est situé au 5100, boulevard De Maisonneuve Ouest, Montréal (Québec) Canada H4A 3T2. L'adresse de son site Web est le www.aeroplan.com (étant entendu que ce site Web n'est aucunement intégré par renvoi aux présentes).

Jazz

Le 2 février 2006, ACE a réalisé un premier appel public à l'épargne du Fonds de revenu Jazz Air, émettant 23,5 millions de parts au prix de 10 \$ la part, moyennant un produit brut de 235 millions de dollars. En outre, le 27 février 2006, 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 par suite de l'exercice par les preneurs fermes de l'option pour attribution excédentaire. En outre, Société en commandite Jazz Air a établi une facilité de crédit consortiale garantie de 150 millions de dollars dont elle a tiré environ 115 millions de dollars à la clôture du premier appel public à l'épargne.

Le 2 mars 2007, ACE a annoncé une deuxième distribution à ses actionnaires à cette date par voie de réduction du capital en vertu de l'arrangement prévu par la loi approuvé le 5 octobre 2006, aux termes de laquelle les actionnaires inscrits le 14 mars 2007 ont reçu environ 0,219 part du Fonds de revenu Jazz Air par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée (comme si elles avaient été converties) d'ACE. Aux fins de la distribution, le 14 mars 2007, ACE a échangé 25 millions de parts de Société en commandite Jazz Air contre 25 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air. Le 14 mars 2007, ACE a également échangé 25 millions de parts de Société en commandite Jazz Air contre 25 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air à des fins de restructuration interne.

Le 30 mars 2007, ACE a échangé les 47 226 920 parts de Société en commandite Jazz Air qui lui restaient contre 47 226 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air à des fins de restructuration interne.

Le 11 mai 2007, ACE a annoncé une troisième distribution à ses actionnaires par voie de réduction du capital au titre de l'arrangement prévu par la loi approuvé le 5 octobre 2006, aux termes de laquelle les actionnaires inscrits le 24 mai 2007 ont reçu environ 0,105 part du Fonds de revenu Jazz Air par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée (comme si elles avaient été converties) d'ACE.

Le 1^{er} octobre 2007, ACE a annoncé un placement secondaire de parts du Fonds de revenu Jazz Air visant à vendre un total de 35,5 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air au prix de 7,75 \$ la part, pour un produit brut revenant à ACE de 275,1 millions de dollars. La clôture du placement a eu lieu le 22 octobre 2007.

Le 24 janvier 2008, ACE a vendu 13 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air dans le cadre d'une vente dispensée pour un produit brut d'environ 96,85 millions de dollars ramenant ainsi sa participation dans le Fonds à 9,5 %. À la suite de ces opérations, ACE n'avait plus le droit de nommer la majorité des administrateurs de Commandité Gestion Jazz Air Inc. aux termes de la convention des porteurs de titres conclue par le Fonds de revenu Jazz Air, la Fiducie Jazz Air, Jazz Air S.E.C. et Commandité Gestion Jazz Air Inc.

Les parties ont résilié la convention des porteurs de titres avec effet le 7 février 2008.

Au 28 mars 2008, ACE détenait 9,5 % des parts émises et en circulation du Fonds de revenu Jazz Air.

Les parts du Fonds de revenu Jazz Air sont inscrites à la TSX sous le symbole JAZ.UN.

Le siège social et principal établissement de Jazz SEC est situé au 5100, boulevard De Maisonneuve Ouest, Montréal (Québec) Canada H4A 3T2. L'adresse de son site Web est le www.voljazz.com (étant entendu que ce site Web n'est aucunement intégré par renvoi aux présentes).

ACTS Aero

ACTS Aero est un fournisseur mondial de services complets de maintenance, de réparation et de révision.

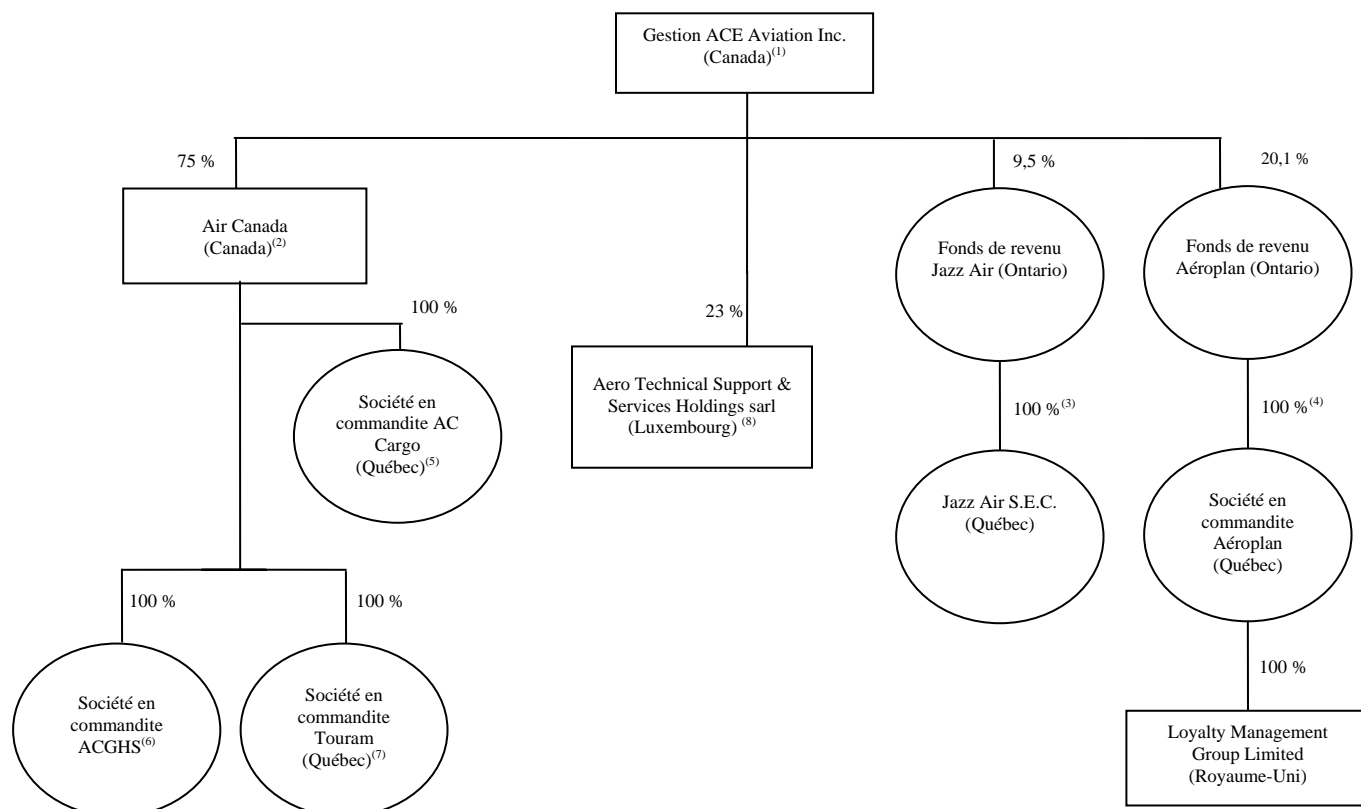
Le 13 février 2007, ACTS SEC, par l'intermédiaire d'une filiale en propriété exclusive, a acquis une participation de 80 % dans Aeromantenimiento, S.A (« Aeroman »), division responsable de la maintenance d'appareils de Grupo TACA, du El Salvador pour une contrepartie totale composée d'argent et du droit d'acquérir une participation dans le capital de ACTS SEC. La somme de 44,7 millions de dollars américains, divisée en 42,7 millions de dollars américains au comptant à la clôture et en paiements jalonnés d'au plus 2 millions de dollars américains, a été payée par ACTS SEC au moyen des liquidités d'ACE. Une action échangeable sans droit de vote de catégorie A dans une filiale en propriété exclusive d'ACTS SEC a été émise à Grupo TACA. À la suite de l'émission de l'action, ACE a accepté le transfert de ses droits à une société qui lui est apparentée. Les droits rattachés à l'action échangeable confèrent à Grupo TACA, à la conclusion de l'opération de monétisation relative à ACTS SEC, le pouvoir d'échanger l'action contre une participation en capital dans ACTS SEC. Le 16 octobre 2007, dans le cadre du processus de monétisation, l'action échangeable a été échangée contre une participation de 5 % dans ACTS Aero et une somme d'environ 31 millions de dollars au comptant. Grupo TACA peut vendre sa participation dans ACTS Aero à ACE pour environ 18 millions de dollars sur 12 mois à partir du 16 octobre 2007.

Le 22 juin 2007, ACE a annoncé qu'elle s'était engagée à vendre une participation de 70 % dans l'entreprise de sa filiale en propriété exclusive de maintenance, réparation et révision, ACTS SEC, à un consortium composé de Sageview Capital LLC, société d'investissement privée, et de KKR Private Equity Investors, L.P., le fonds inscrit en bourse de Kohlberg Kravis Roberts & Co. Cette opération a été effectuée le 16 octobre 2007 et ACE a reçu un produit net de 723 millions de dollars. Dans les 6 mois de la clôture, ACE avait le droit de recevoir jusqu'à 40 millions de dollars de plus sur des fonds entières, si certains contrats fournisseurs étaient réalisés à certaines conditions. Le 14 janvier 2008, ACE a annoncé qu'elle avait touché le solde complet des 40 millions de dollars. À la suite de cette opération, ACE conserve la propriété exclusive d'ACTS SEC, qui est à présent une entité inactive, et ACTS Aero poursuit les activités exercées auparavant par ACTS SEC.

À la suite du rachat de l'action échangeable émise à une société apparentée à Grupo TACA et de l'établissement d'un régime initial d'intéressement à long terme d'ACTS Aero, au 28 mars 2008, ACE détenait une participation de 23 % dans ACTS Aero.

Structure d'entreprise

Le tableau suivant indique les participations dans le secteur du transport aérien d'ACE au 28 mars 2008, le lieu de constitution de chacune entreprise et le pourcentage de participation détenue ou contrôlée directement ou indirectement par ACE.



- (1) ACE détient la totalité des actions émises et en circulation de 1141679 Alberta Ltd., société constituée sous le régime des lois de l'Alberta qui détient et gère l'encaisse excédentaire et les investissements d'ACE pour son compte.
- (2) Air Canada détient la totalité des actions émises et en circulation de certaines filiales, notamment d'Air Canada Capital Ltd. et Simco Leasing Ltd., constituées en vertu des lois de l'Alberta. Air Canada détient également la totalité des actions émises et en circulation de 1209265 Alberta Ltd., société constituée sous le régime des lois de l'Alberta qui détient et gère l'encaisse excédentaire et les investissements d'Air Canada pour son compte.
- (3) Le Fonds de revenu Jazz Air détient la totalité des parts de fiducie et des billets de fiducie de la Fiducie Jazz Air qui, à son tour détient la totalité (i) des actions de Commandité Gestion Jazz Air Inc., commandité de Société en commandite Jazz Air, et (ii) des parts de Jazz Air S.E.C., sauf celle détenue par Commandité Gestion Jazz Air Inc. à titre de commandité.
- (4) Le Fonds de revenu Aéroplan détient la totalité des parts de fiducie et des billets de fiducie de la Fiducie Aéroplan qui, à son tour détient la totalité (i) des actions de Commandité Gestion Aéroplan Inc., commandité de Société en commandite Aéroplan, et (ii) des parts de Société en commandite Aéroplan, sauf celle détenue par Commandité Gestion Aéroplan Inc. à titre de commandité.
- (5) Commandité AC Cargo inc., société constituée en vertu des lois du Canada, est le commandité de Société en commandite AC Cargo dans laquelle elle détient une participation de 0,00001 %.
- (6) Commandité ACGHS Inc., société constituée en vertu des lois du Canada, est le commandité de Société en commandite ACGHS dans laquelle elle détient une participation de 0,00001 %.
- (7) Commandité Touram inc., société constituée en vertu des lois du Canada, est le commandité de Société en commandite Touram dans laquelle elle détient une participation de 0,00001 %.
- (8) ACE détient indirectement une participation de 23 % dans Aero Technical Support & Services Holdings sarl (Luxembourg) (« ACTS Aero ») qui, à son tour, détient la totalité d'ACTS Aero Technical Support & Services Holdings Inc. (Canada) (« ACTS Aero Canada ») et une participation de 80 % dans Aeromantenimiento S.A. (El Salvador).

Certaines filiales qui, au 31 décembre 2007, représentaient chacune pas plus de 10 % de l'actif consolidé et pas plus de 10 % des ventes et des produits d'exploitation consolidés d'ACE, 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 d'ACE, n'ont pas été prises en compte.

RÉGLEMENTATION

ACE est une société de portefeuille chapeautant plusieurs entreprises du secteur du transport aérien. Ses investissements sont assujettis à diverses réglementations sectorielles, dont un résumé figure ci-dessous.

Air Canada

Au Canada, tout le domaine du transport aérien commercial, y compris les politiques, les normes de maintenance et d'exploitation, la sécurité, les infrastructures au sol et les installations de navigation, est de compétence exclusive fédérale et relève du ministre des Transports. L'Office des transports du Canada est chargé de délivrer les licences de transport aérien applicables aux services intérieurs et internationaux; il réglemente les tarifs aériens internationaux et les conditions de transport. Depuis 1996, NAV Canada, entreprise privée sans capital-actions financée par émission de titres de créance sur le marché public, assure les services de navigation aérienne au Canada. Tous les grands aéroports du Canada sont gérés par des administrations aéroportuaires canadiennes locales sans but lucratif.

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. En vertu de la *Loi sur les transports du Canada* (la « LTC »), l'entrée sur le marché est libre, pourvu qu'un transporteur puisse prouver : (i) qu'il est un « Canadien », défini dans la LTC comme étant une personne ou un organisme contrôlé de fait par des Canadiens, dont au moins 75 % des actions assorties du droit de vote sont détenues et contrôlées par des Canadiens; (ii) qu'il peut offrir des services donnant tous les gages de sécurité; (iii) qu'il est convenablement assuré; et (iv) qu'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 gouvernement canadien a modifié la LTC, la *Loi sur la concurrence* (la « Loi sur la concurrence ») et la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (Canada) (la « Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada ») en vue de régir la concurrence dans les transports aériens au pays et d'assurer la protection des consommateurs. Des dispositions en matière d'abus de position dominante, propres au secteur du transport aérien, ont été introduites dans la Loi sur la concurrence, auxquelles se sont ajoutées par après des dispositions prévoyant notamment l'imposition de sanctions administratives pécuniaires aux transporteurs intérieurs dominants en cas d'infraction.

En juillet 2003, le Tribunal de la concurrence a publié ses motifs et ses conclusions dans l'instance opposant le Commissaire de la concurrence et Air Canada, où il fallait déterminer comment établir si Air Canada était exploitée en deçà des « coûts évitables », contrairement à l'une des nouvelles dispositions contre l'abus de position dominante régissant les transporteurs aériens. Le Tribunal de la concurrence a formulé un critère de détermination des coûts évitables d'application très générale dans sa décision. En septembre 2004, le Commissaire de la concurrence a publié une lettre décrivant la méthode qu'il entend adopter à l'avenir en cas de nouvelle plainte visant les dispositions sur l'abus de position dominante par un transporteur aérien et affirmant que l'approche du Tribunal sur les coûts évitables reste pertinente.

En outre, le 2 novembre 2004, le ministre de l'Industrie a déposé le projet de loi C-19 visant à abroger les dispositions sur l'abus de position dominante propres au transport aérien contenues dans la Loi sur la concurrence. Or 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. Le 16 octobre 2007, le projet de loi privé C-454, dont certaines des dispositions proposent le retrait de la clause « d'abus de position dominante » propre à une compagnie aérienne de la

Loi sur la concurrence, a été déposé en première lecture à la Chambre des communes. La direction d'Air Canada ne peut prédire le moment où ce changement législatif entrera éventuellement en vigueur.

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 davantage les forces du marché en ce qui a trait au système de distribution, en partie pour entraîner une plus grande rationalisation du marché et une réduction des coûts pour les transporteurs. Par suite des modifications, aucune compagnie aérienne n'est tenue de participer à tous les SIR exploités au Canada et elles ont toutes la faculté de choisir les niveaux de participation les plus avantageux pour leurs activités. En outre, toutes les compagnies aériennes et les fournisseurs SIR sont maintenant autorisés à négocier librement les tarifs à des conditions strictement commerciales.

Le 15 juin 2006, le projet de loi C-20, *Loi concernant les aéroports, les administrations aéroportuaires et les autres exploitants d'aéroport et modifiant la Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, a été présenté en première lecture à la Chambre des communes. Ce projet de loi contient, entre autres, une politique canadienne sur les aéroports, un certain nombre d'obligations de base applicables aux exploitants d'aéroport et il précise les pouvoirs des administrations aéroportuaires et l'étendue de leurs activités. Le projet de loi C-20 introduit également des règles qui toucheront les usagers des aéroports, en ce qui concerne notamment l'attribution des créneaux et un cadre pour les frais imposés par les grandes administrations aéroportuaires. Le projet de loi C-20 n'a pas été présenté de nouveau devant la 39^e législature, 2^e session et la direction d'Air Canada ne peut prédire s'il sera de nouveau présenté devant la Chambre des communes, ni le moment où la loi proposée entrera éventuellement en vigueur.

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

Services transfrontaliers

L'accord de services aériens Canada/É.-U. de 1995 régit les services transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis. Cet accord permet aux transporteurs aériens canadiens de se prévaloir, en exploitant leurs propres avions, de droits illimités de desserte entre des points situés au Canada et des points situés aux États-Unis. Le transport local entre les villes d'un pays par des transporteurs d'un autre pays, communément appelé « cabotage », continue d'être interdit.

Aux termes de l'accord de services aériens Canada/É.-U. de 1995, les transporteurs des deux pays ont toute liberté pour fixer leurs propres tarifs pour les services transfrontaliers en fonction du marché. Les tarifs peuvent être refusés uniquement dans des circonstances particulières, lorsque les autorités des deux pays s'entendent sur cette décision, par exemple en cas d'établissement de prix de monopole ou de prix abusifs sur des routes données. En novembre 1997, le Canada et les États-Unis ont conclu un accord qui permet aux transporteurs canadiens et américains d'offrir des services à code partagé en provenance ou à destination de l'autre pays ou via l'autre pays, en collaboration avec les transporteurs de pays tiers, à condition que le pays tiers accepte l'exploitation à code partagé sur son territoire et que les transporteurs détiennent les droits sous-jacents de desserte de ce pays. Air Canada a accru ses services à code partagé via le Canada et les États-Unis en collaboration avec certains des membres du réseau Star Alliance^{MC}, et les codes de certains de ces membres figurent sur certains vols transfrontaliers de Jazz.

Le 11 novembre 2005, Transports Canada a annoncé la conclusion par les gouvernements du Canada et des États-Unis d'un accord de transport aérien « Ciel ouvert » (l'« accord Ciel ouvert ») libéralisant de façon plus poussée les services de transport aérien. Le 12 mars 2007, l'accord Ciel ouvert est entré en vigueur. L'accord Ciel ouvert permet aux transporteurs aériens des deux pays (i) de prendre des passagers et du fret dans le territoire de l'autre pays et de les transporter vers un pays tiers dans le cadre d'un service en provenance ou à destination de leur

propre territoire; (ii) d'exploiter des services tout-cargo autonomes entre le territoire de l'autre pays et des pays tiers; (iii) une plus grande souplesse dans la fixation des prix pour des services entre l'autre pays et un pays tiers. Le cabotage, soit le droit d'exploiter des vols entre deux villes de l'autre pays, 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 autorisés à exploiter des routes internationales régulières. Les droits de desserte internationale sont obtenus à la suite de négociations bilatérales entre le Canada et les pays étrangers. Les accords bilatéraux prévoient les droits qui peuvent s'exercer sur les routes convenues et les conditions d'exploitation des transporteurs, notamment le nombre de transporteurs autorisés ainsi que la capacité ou la fréquence permise, et établissent les contrôles sur les tarifs. La plupart des accords bilatéraux auxquels le Canada est partie autorisent la désignation de plus d'un transporteur aérien canadien, tandis que d'autres n'en acceptent qu'un. En 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 mai 2002, le ministre des Transports a introduit une politique de désignations multiples libéralisée qui s'applique aux services aériens internationaux réguliers offerts par des transporteurs aériens canadiens (sauf les services aux États-Unis). Tout transporteur canadien peut faire une demande de désignation pour desservir un pays étranger, sans égard à la taille du marché concerné. Le nombre de transporteurs canadiens désignés est toutefois toujours assujéti aux accords bilatéraux de services aériens existants, mais le gouvernement du Canada 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.

Le 27 novembre 2006, le ministre des Transports a publié une nouvelle politique en matière de transport aérien international, intitulée « Ciel bleu », qui prévoit une approche plus ouverte aux négociations bilatérales sur le transport aérien. Le gouvernement du Canada a indiqué qu'aux termes de la nouvelle politique, il entendait susciter des négociations de manière proactive en vue d'en arriver à des accords de transport aérien régulier international plus ouverts, qui permettront dans toute la mesure du possible l'ajout de services passagers et cargo aux conditions du marché.

Services d'affrètement

Habituellement, les services d'affrètement ne sont pas visés par les accords bilatéraux, mais ils le sont dans l'accord de services aériens Canada/É.-U. de 1995. Selon la politique du gouvernement du Canada, tout transporteur canadien peut assurer des vols nolisés entre le Canada et toute ville du monde, à condition d'avoir obtenu au préalable l'approbation des autorités canadiennes et des autres organismes de réglementation compétents. Air Canada assure 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 concernant notamment les réservations anticipées, les exigences de séjour minimal et l'interdiction d'effectuer des voyages aller simple seulement. Pour préserver une distinction entre les services d'affrètement et les services internationaux réguliers, la politique exige toujours l'affrètement de toutes les places à bord d'un appareil et interdit la vente directe au public par les transporteurs.

Émissions

Les émissions de dioxyde de carbone produites par l'industrie aéronautique font l'objet d'une plus grande attention. En décembre 2006, la Commission européenne a proposé un texte de loi visant à ajouter l'industrie aéronautique au système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (le « système communautaire

d'échange de quotas d'émission, SCEQE »), qui limite les émissions de dioxyde de carbone (« CO₂ ») des secteurs visés tout en leur accordant le droit de s'échanger des quotas d'émission de CO₂. Le Parlement européen a appuyé la proposition en novembre 2007, mais le Conseil de l'Europe n'a toujours pas donné son approbation. Le projet de loi actuel prévoit que tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport de l'Union européenne seront couverts par le SCEQE à partir de 2011. L'Union européenne a indiqué qu'elle serait prête à amender son projet de loi sur le SCEQE pour reconnaître des systèmes d'échange de quotas d'émission communs qui pourraient être négociés avec des pays tiers, à condition que ces systèmes comportent les mêmes avantages pour l'environnement que le SCEQE. La direction d'Air Canada ne peut prévoir le contenu définitif du projet de loi, ni le moment de son éventuelle entrée en vigueur, ni ses conséquences sur les activités d'Air Canada.

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

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

Loi sur les langues officielles

Air Canada est assujettie à la *Loi sur les langues officielles* (Canada) (la « LLO »). La LLO oblige notamment Air Canada à faire en sorte que les voyageurs puissent communiquer avec l'entreprise et obtenir ses services dans l'une ou l'autre des langues officielles, soit le français et l'anglais, lorsque la demande pour les services dans cette langue le justifie (partie IV de la LLO). Elle permet en outre aux employés de travailler dans l'une ou l'autre des langues officielles (partie V de la LLO). En 2000, le Parlement a modifié la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada pour obliger Air Canada à voir à ce que tous les clients de ses filiales puissent communiquer avec la filiale à propos des services aériens et des services connexes, et obtenir ces services, dans l'une ou l'autre langue officielle lorsque le nombre de clients le justifie.

Quand Air Canada a cessé de bénéficier de la protection prévue par la 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 linguistiques mentionnées précédemment continuent de s'appliquer à Air Canada elle-même, ACE et les entités remplaçantes ne sont actuellement pas assujetties aux obligations sur les langues officielles. Cependant, en vertu de la LLO, lorsqu'un tiers exécute les services pour Air Canada, Air Canada a le devoir de faire en sorte qu'un membre du public puisse communiquer et obtenir les services dans l'une ou l'autre des langues officielles si Air Canada avait été tenue à la même obligation.

Le 2 mai 2005, le projet de loi C-47 intitulé *Loi modifiant la loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (Canada) (le « projet de loi C-47 ») a été déposé devant la Chambre des communes. Le 3 novembre 2005, après avoir été lu en deuxième lecture, le projet de loi C-47 a été renvoyé au Comité permanent des transports. Le projet de loi C-47 cherchait à modifier la législation existante afin de garantir que les entités qui remplacent Air Canada soient assujetties aux obligations en matière de langues officielles. Toutefois, le 29 novembre 2005, la 38^e législature du Canada a été dissoute. En conséquence, le processus législatif relatif à l'adoption du projet de loi C-47 a pris fin. Le 10 décembre 2007, le projet de loi C-36 intitulé *Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (Canada) (le « projet de loi C-36 ») a été déposé devant la Chambre des communes. Ce projet de loi contient des dispositions sur les langues officielles semblables à celles du projet de loi C-47. La

direction d'Air Canada ne peut pas prévoir le moment où les modifications législatives proposées entreront éventuellement en vigueur.

Initiatives liées à la sécurité

Dans la foulée des attentats terroristes du 11 septembre 2001, le ministre des Transports a imposé de nouvelles mesures de sécurité aérienne, prévoyant notamment un contrôle plus serré des passagers et des bagages à l'enregistrement et à l'embarquement. D'autres pays, comme les États-Unis et le Royaume-Uni, en ont fait autant. La sécurité des passagers et de l'équipage sur tous les vols est la priorité d'Air Canada. En applications des nouvelles mesures, Air Canada a renforcé les portes des postes de pilotage des avions de toutes ses grandes lignes et demande aux passagers de produire une pièce d'identité valable avant l'embarquement. En décembre 2001, le ministre des Transports a annoncé plusieurs initiatives en matière de sécurité, notamment la création d'un organisme fédéral chargé de la sécurité aérienne, la mise sur pied d'un programme visant à affecter des policiers armés à bord des avions assurant certaines liaisons intérieures et internationales, ainsi que l'imposition de droits pour la sécurité des passagers du transport aérien. Ces droits ont été introduits le 1^{er} avril 2002, puis révisés dans les budgets fédéraux suivants. Depuis le 1^{er} avril 2005, le maximum est de 10 \$ pour les vols intérieurs et de 17 \$ pour les vols transfrontaliers et internationaux.

En octobre 2002, le gouvernement canadien a mis en œuvre son programme d'information préalable sur les voyageurs, conçu pour détecter les individus à risque élevé et pour répondre aux besoins de sécurité aux frontières. En mars 2003, il a également instauré un programme de dossiers passagers. Selon la réglementation, les transporteurs aériens canadiens et étrangers sont à présent tenus de fournir à l'Agence des services frontaliers du Canada, au moment du départ, des renseignements de base sur tous les passagers et membres d'équipage de leurs vols internationaux à destination du Canada. Ils doivent aussi rendre accessibles les dossiers passagers figurant dans leurs systèmes de réservation. Certains pays étrangers, comme les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Australie, le Mexique, la Corée du Sud, la Chine et des pays membres du Marché commun des Caraïbes (CARICOM) ont imposé les mêmes exigences aux transporteurs assurant des vols sur leur territoire.

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

Mesures de sécurité

Le 15 juin 2005, le ministre des Transports a annoncé des modifications réglementaires visant à améliorer la sécurité des compagnies aériennes canadiennes et à responsabiliser davantage le secteur de l'aviation par la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité. Ces systèmes ont pour objectif d'accroître la responsabilisation de l'industrie, d'instituer une culture de sécurité uniforme et positive et de contribuer à améliorer la performance des compagnies aériennes canadiennes en matière de sécurité. En vertu des modifications du *Règlement de l'aviation canadien*, les compagnies aériennes canadiennes doivent mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité dans leurs organisations et nommer des cadres supérieurs responsables de la sécurité. Ces modifications sont entrées en vigueur le 31 mai 2005 et Air Canada a mis en place son système de gestion de la sécurité conformément à ces règlements. Le 27 avril 2006, le projet de loi C-6, *Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence* (Canada) a été présenté en première lecture à la Chambre des communes. Ce projet de loi concerne, entre autres, les systèmes de gestion intégrée et la mise en place de programmes de déclaration volontaire aux termes desquels des renseignements relatifs à la sécurité aérienne peuvent être communiqués. Le 29 octobre 2007, le projet de loi C-7, qui est identique au projet de loi C-6 adopté par la Chambre des communes à l'étape du rapport, a été présenté en première lecture à la Chambre des communes. La direction d'Air Canada ne peut prédire le moment où les modifications législatives proposées entreront éventuellement en vigueur.

Confidentialité

Air Canada est assujettie à la législation canadienne et étrangère sur la protection des renseignements personnels en ce qui concerne la collecte, l'utilisation, la communication et la protection des données sur les passagers et les employés. La loi fédérale canadienne sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé, la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* (Canada) (la « LPRPDE »), régit notamment la collecte, l'utilisation et la communication des renseignements personnels dans le cadre d'activités commerciales d'une entreprise sous réglementation fédérale. De plus, la LPRPDE régit le traitement des renseignements personnels des employés travaillant pour des employeurs sous réglementation fédérale. Sous réserve de certaines exceptions, la LPRPDE s'applique également à la collecte et à la communication des renseignements personnels d'une province à l'autre ou entre le Canada et un autre pays et à l'intérieur des provinces en l'absence d'une législation sur la protection des renseignements personnels substantiellement semblable applicable au secteur privé. La LPRPDE exige le consentement éclairé des personnes dont les renseignements personnels sont recueillis et utilisés. Les renseignements personnels ne peuvent alors servir qu'aux fins pour lesquelles ils ont été initialement recueillis ou à d'autres fins prévues ou permises par la LPRPDE. La politique d'Air Canada sur la confidentialité respecte ou surpasse les exigences de la loi. La direction d'Air Canada est d'avis que sa politique et ses pratiques en matière de protection des renseignements personnels respectent les lois applicables au Canada et ailleurs.

Aéroplan

Protection des renseignements personnels

Le Canada dispose d'une législation sur la protection des renseignements personnels. Aéroplan s'est dotée d'une politique sur la protection des renseignements personnels qui est conçue pour respecter ou dépasser les exigences de la loi fédérale canadienne applicable à la protection des renseignements personnels dans le secteur privé, soit la LPRPDE. Cette loi régit la collecte, l'utilisation et la communication de renseignements personnels dans le cours d'activités commerciales. La LPRPDE autorise les organismes à recueillir, utiliser ou communiquer des renseignements personnels uniquement aux fins qu'une personne raisonnable considérerait comme justifiées dans les circonstances. De plus, les intéressés doivent consentir à la collecte, l'utilisation ou la communication des renseignements les concernant, sauf dans certaines circonstances prévues par la LPRPDE. Le Québec, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont aussi des lois sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé, qui ont été déclarées essentiellement similaires à la LPRPDE. La direction d'Aéroplan estime que sa politique et ses pratiques en matière de protection des renseignements personnels sont conformes à la loi applicable. Voir « Aéroplan – Membres – Protection des renseignements personnels concernant les membres Aéroplan ».

La loi intitulée *Data Protection Act* et divers autres textes réglementaires rendent exécutoire en droit britannique la Directive 94/46/CE de l'Union européenne. La *Data Protection Act* oblige LMG, en tant qu'entreprise qui traite des renseignements personnels, à respecter des principes de protection des données qui font en sorte que les renseignements personnels sont traités de manière équitable et légitime, à des fins limitées, qu'ils sont justifiés, pertinents, non superflus, exacts et à jour, ne sont pas conservés plus longtemps qu'il est nécessaire, sont traités dans le respect des droits des intéressés, qu'ils sont conservés en sûreté et ne sont pas transférés dans un autre pays sans protection suffisante. Cette loi accorde également aux particuliers des droits importants, notamment le droit de connaître les renseignements personnels qui sont conservés dans des fichiers informatiques et dans la plupart des dossiers sur papier. Le Information Commissioner's Office est un organisme public indépendant qui a été établi au Royaume-Uni afin de protéger les renseignements personnels. Il dispose des pouvoirs requis (notamment le pouvoir d'émettre des avis d'exécution et d'information, d'effectuer des vérifications et de poursuivre en justice les contrevenants) pour faire respecter par les entreprises les exigences de la *Data Protection Act*. LMG est inscrite auprès du Information Commissioner's Office du Royaume-Uni comme l'exige cette loi. La direction de LMG estime que la politique de protection des données et des renseignements personnels de LMG, les pratiques et la politique concernant les témoins (cookie) sont conformes aux lois applicables.

Office des transports du Canada

L'Office des transports du Canada a statué que les programmes de fidélisation de passagers aériens, tels que le programme Aéroplan, sont assujettis aux exigences de la LTC et à son règlement d'application, puisqu'ils

sont considérés comme des conditions de transport. L'Office des transports du Canada dispose de pouvoirs étendus pour réviser les conditions de transport d'Aéropplan, notamment le pouvoir de les suspendre ou de les rejeter, ou de les remplacer lorsqu'elle les juge non conformes aux exigences de la LTC et de son règlement.

APERÇU DU SECTEUR ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCURRENTIEL

ACE est une société de portefeuille chapeautant plusieurs entreprises du secteur du transport aérien. Le texte qui suit fournit un aperçu du secteur du transport aérien et de son environnement concurrentiel en général, de même qu'un survol du secteur du marketing de fidélisation et de son environnement concurrentiel.

Généralités

Le secteur du transport aérien a toujours été dominé par de grands transporteurs réseau bien établis. Les transporteurs réseau bénéficient généralement de leur notoriété et ancienneté. Ils offrent généralement des vols réguliers vers les grandes villes du pays ou étrangères, tout en desservant les petites villes. Ils concentrent généralement la majeure partie de leurs activités sur un nombre limité de plaques tournantes et offrent des vols vers la plupart des autres destinations de leur réseau avec escale ou correspondance via leurs plaques tournantes. Air Canada est un transporteur réseau même si ses vols sont moins concentrés dans des plaques tournantes.

Au cours des trois dernières décennies, les gouvernements ont graduellement diminué la réglementation économique de l'aviation commerciale, ce qui a eu pour effet de créer un environnement plus ouvert et concurrentiel pour les services aériens intérieurs, transfrontaliers et internationaux, tant à l'égard des services réguliers que des services nolisés pour vacanciers. La déréglementation a transformé le secteur du transport aérien et a favorisé la venue de transporteurs à bas prix. L'arrivée des transporteurs à bas prix a entraîné une évolution rapide de l'environnement concurrentiel. À cause de la relative modicité de leurs coûts unitaires, attribuable en grande partie à la faiblesse de leurs coûts de main-d'œuvre, à un modèle d'exploitation simplifié et à une gamme de produits limitée, les transporteurs à bas prix sont en mesure d'exercer leurs activités de façon rentable tout en ayant un rendement moins élevé que les transporteurs réseau. En offrant des tarifs plus avantageux, ces transporteurs ont pris de l'expansion et ont réussi à s'emparer d'une part du marché des transporteurs réseau. Alors que la majorité des transporteurs à bas prix offrent principalement un service de ville à ville entre des villes désignées, certains appliquent une stratégie de réseaux en étoile analogue à celle des transporteurs réseau. WestJet Airlines Ltd. (« WestJet ») est le plus important transporteur à bas prix du Canada et elle offre principalement des services de ville à ville dans les marchés intérieur canadien, transfrontalier et international.

Afin de devenir plus concurrentiels par rapport aux transporteurs à bas prix et en raison de la série de difficultés touchant le secteur du transport aérien comme les événements du 11 septembre 2001, la crise du SRAS et la cherté continue du carburant, de nombreux transporteurs réseau d'Amérique du Nord ont dû se restructurer, soit sous supervision judiciaire, soit par voie consensuelle. L'ampleur de la restructuration et des changements varie d'un transporteur à l'autre. Les transporteurs réseau ont réduit leurs coûts et leur capacité en obtenant des concessions importantes de la part de leurs salariés, en renégociant le financement des appareils et d'autres contrats, en rationalisant la capacité intérieure et en redéployant leur parc aérien de sorte à se concentrer sur les voyages d'affaires long-courriers plus rémunérateurs. En vue de mieux exploiter leurs réseaux, certains transporteurs réseau ont également noué des liens étroits avec les compagnies aériennes régionales exploitant généralement des appareils légers dans des régions géographiques précises de manière plus économique que les transporteurs réseau. Ces mesures ont permis aux transporteurs réseau d'augmenter leurs avantages concurrentiels sur le marché mondial. Air Canada a opéré de nombreux pendant et après sa restructuration aux termes de la LACC en septembre 2004. Également, en raison principalement de la force de l'économie canadienne, la capacité intérieure d'Air Canada a connu une croissance plus importante que celle des transporteurs réseau américains.

Air Canada

Marché intérieur

Le marché intérieur canadien se caractérise par un vaste territoire géographique dans lequel il n'y a qu'un nombre limité de marchés à forte densité qui fournissent la majorité du trafic passagers et des produits

d'exploitation, ce qui fait en sorte que les liaisons aériennes se concentrent à l'Ouest et au centre du Canada autour de quatre grandes plaques tournantes : Toronto, Montréal, Vancouver et Calgary.

D'après Transports Canada, le nombre de passagers payants intérieurs a augmenté au taux annuel composé de 3,5 % entre 1993 et la fin de 2006 et devrait croître au taux annuel composé de 4,1 % de 2006 jusqu'à la fin de 2010.

Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien. Selon les renseignements fournis par l'Official Airline Guide (l'« OAG »), entre le 1^{er} janvier 2007 et le 31 décembre 2007, Air Canada se classait au premier rang du secteur du transport aérien canadien au titre de la capacité régulière intérieure avec une part de marché estimée à environ 59 %, selon les sièges-milles offerts (les « SMO »).

Air Canada est la plus importante compagnie aérienne intérieure du Canada. Jazz, qui est le premier transporteur aérien régional et la deuxième compagnie aérienne du Canada, compte tenu du parc aérien et du nombre de lignes desservies, exploite des services régionaux pour Air Canada aux termes du CAC de Jazz. Air Canada et Jazz transportent plus de passagers, desservent plus de destinations sans escale et offrent plus de vols sur le marché intérieur que toute autre compagnie aérienne. La concurrence sur le marché intérieur est principalement le fait de WestJet. Au 31 décembre 2007, Air Canada et Jazz desservaient 57 destinations intérieures au Canada, tandis que WestJet desservait 26 destinations intérieures.

WestJet est la troisième compagnie aérienne du Canada compte tenu du parc aérien et du nombre de lignes desservies. WestJet a indiqué que, avant la fin de 2008, elle s'attend à ce que son parc aérien compte 77 appareils et à ce que sa capacité augmente de 16 %. Les quatrième et cinquième compagnies aériennes du Canada sont Canadian North et First Air, respectivement, basées à Yellowknife et Iqaluit, et elles offrent principalement des services à partir du nord du Canada vers le reste du pays.

Marché transfrontalier

Au 31 décembre 2007, on comptait 1 087 vols transfrontaliers réguliers par jour entre le Canada et les États-Unis, tous transporteurs aériens confondus. L'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto (l'« aéroport Pearson de Toronto »), la plus grande plaque tournante d'Air Canada, est l'aéroport international offrant le plus de vols au monde vers les États-Unis.

Selon Transports Canada, le nombre de passagers payants transfrontaliers a augmenté au taux annuel composé de 3,2 % de 1993 à 2006 et devrait croître au taux annuel composé de 4,8 % de 2006 à 2010.

Air Canada est le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché transfrontalier. D'après les renseignements fournis par l'OAG, entre le 1^{er} janvier 2007 et le 31 décembre 2007, Air Canada a fourni une plus grande capacité régulière transfrontalière que tout autre transporteur aérien, avec une part de marché estimée à environ 39 %, selon les SMO.

Air Canada et Jazz transportent plus de passagers, desservent plus de destinations sans escale et offrent plus de vols sur le marché transfrontalier que toute autre compagnie aérienne.

La concurrence sur le marché transfrontalier est principalement le fait des transporteurs réseau américains et de leurs partenaires régionaux qui tendent à assurer des vols entre les États-Unis et le Canada en passant par leurs plaques tournantes pour les vols de correspondance. Parmi ceux qui offrent des services transfrontaliers, signalons Alaska Airlines, American Airlines, Continental Airlines, Delta Airlines, Northwest Airlines, United Airlines et U.S. Airways. Au 31 décembre 2007, Air Canada, conjointement avec Jazz, desservait 46 destinations aux États-Unis (dont cinq destinations saisonnières) à partir du Canada, alors que des transporteurs américains desservaient 29 destinations aux États-Unis à partir du Canada. En outre, un transporteur à bas prix américain, Frontier Airlines, offre des services entre Denver et Vancouver.

Les transporteurs à bas prix canadiens assurent aussi des vols transfrontaliers et ont indiqué leur intention d'augmenter leurs activités transfrontalières à l'avenir. Au 31 décembre 2007, WestJet offrait des services transfrontaliers sur douze destinations aux États-Unis.

Marché international

Les compagnies aériennes canadiennes desservent le marché international principalement à partir de trois aéroports positionnés stratégiquement. L'aéroport Pearson de Toronto, le plus grand aéroport canadien, est situé dans la métropole du Canada et offre des vols réguliers sans escale vers de nombreuses villes d'Europe, d'Amérique centrale, des Antilles, d'Amérique du Sud et plus récemment d'Asie. L'aéroport Pearson de Toronto offre plus de 510 départs quotidiens, dont 10 % vers l'étranger. L'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (l'« aéroport Trudeau de Montréal ») est situé dans la deuxième ville du Canada et offre des vols réguliers sans escale vers plusieurs destinations européennes et certaines destinations d'Amérique centrale, des Antilles et d'Amérique du Sud. L'aéroport Trudeau de Montréal offre 227 départs quotidiens, dont 10 % vers l'étranger. L'aéroport international de Vancouver, situé dans la troisième ville du Canada, est positionné stratégiquement sur la côte ouest du Canada et sert de porte d'entrée pour plusieurs destinations en Asie. L'aéroport international de Vancouver offre plus de 321 départs quotidiens, dont 7 % vers l'étranger.

Selon Transports Canada, le nombre de passagers payants internationaux a augmenté au taux annuel composé de 5,7 % de 1993 à 2006 et devrait croître au taux annuel composé de 6,3 % de 2006 à 2010. Selon la *Conference Board* du Canada, la force du dollar canadien, la croissance de l'économie canadienne, l'attrait sur les Canadiens des destinations plus éloignées, le vieillissement de la population canadienne et l'augmentation de la capacité aérienne internationale sont des facteurs clés qui contribueront à une croissance plus forte des dépenses de voyage à l'étranger.

Air Canada est le plus important fournisseur de services passagers réguliers sur le marché international au départ et à destination du Canada et a un vaste portefeuille de droits sur des routes internationales. D'après les renseignements fournis par l'OAG, entre le 1^{er} janvier 2007 et le 31 décembre 2007, Air Canada a fourni une plus grande capacité régulière internationale sur le marché international en partance et à destination du Canada que tout autre transporteur aérien avec une part de marché estimée à environ 41 %, selon les SMO. Air Canada est actuellement le seul transporteur régulier canadien qui dessert des routes asiatiques à partir du Canada, bien que les transporteurs d'un certain nombre de pays asiatiques desservent des destinations canadiennes. Air Canada est également le seul transporteur régulier canadien offrant des vols sur l'Amérique du Sud puisque aucun transporteur réseau régulier sud-américain ne dessert actuellement le Canada.

L'expansion des grands réseaux aériens, comme Star Alliance^{MC}, oneworld^{MD} et SkyTeam^{MD}, a amélioré l'efficacité des activités sur les marchés transatlantique et transpacifique. Sur ces marchés, Air Canada fait concurrence principalement à des transporteurs réseau étrangers et, dans une moindre mesure, à des transporteurs d'affrètement sur les routes à plus haute densité en haute saison. En outre, il existe une concurrence de la part des transporteurs réseau américains, qui transportent des passagers canadiens entre leurs plaques tournantes et le marché international.

Aéroplan

Aéroplan fait généralement concurrence à d'autres genres de services de commercialisation, comme la publicité, les activités promotionnelles et les autres modes de fidélisation, classiques ou en ligne, pour une part du budget marketing des clients. En outre, Aéroplan fait concurrence aux programmes de fidélisation exclusifs créés par ses partenaires commerciaux actuels et éventuels. Les principaux concurrents d'Aéroplan au Canada sont 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 cartes de crédit et de paiement, notamment Voyages RBC^{MC}, et des sociétés pétrolières.

De même, LMG fait généralement concurrence à d'autres genres de services de commercialisation, comme la publicité, les activités promotionnelles et les autres modes de fidélisation, classiques ou en ligne, pour une part du budget marketing des clients. Avec plus de 10 millions de membres actifs, Nectar est le plus important programme de fidélisation du Royaume-Uni. Le reste du marché est très fragmenté, car la plupart des programmes de fidélisation du Royaume-Uni sont des programmes de détaillants individuels (le principal étant la carte Boots' Advantage). Tesco et le programme Air Miles^{MC} sont les principaux concurrents de LMG qui exploitent des programmes de fidélisation de coalition.

Aéroplan estime que tous les services de marketing d'Aéroplan et de LMG continueront à faire face à une concurrence intense dans leurs marchés respectifs. En outre, les concurrents des programmes Aéroplan et Nectar peuvent cibler leurs partenaires d'accumulation (définis à la rubrique « Aperçu des activités - Aéroplan - Aperçu ») et leurs membres et obtenir des primes de leurs partenaires d'échange (définis à la rubrique « Aperçu des activités - Aéroplan - Aperçu »). La facturation brute (définie à la rubrique « Aperçu des activités - Aéroplan - Modèle d'entreprise d'Aéroplan - Vente de milles Aéroplan et de services de commercialisation aux partenaires ») aux partenaires d'accumulation est tributaire de la capacité de ces programmes d'offrir des produits et services distinctifs et d'intéresser les consommateurs. Pour demeurer attrayants, les programmes devront continuer à s'associer à des partenaires commerciaux appréciés des membres et à offrir aux membres des primes à la fois attirantes et accessibles. En ce qui a trait aux services de commercialisation des bases de données, il sera essentiel de continuer à saisir des données transactionnelles détaillées sur les consommateurs pour procurer aux partenaires d'accumulation des stratégies efficaces en matière de gestion des relations avec la clientèle.

RÉTROSPECTIVE TRIENNALE : ÉVOLUTION DES ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ

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

Le 30 septembre 2004, Air Canada et Jazz Air Inc., ZIP Air Inc., 3838722 Canada Inc., Air Canada Capital Ltd., Manoir International Finance Inc., Simco Leasing Ltd. et Wingco Leasing Inc., alors des filiales en propriété exclusive d'Air Canada, (collectivement les « requérantes ») ont cessé d'être protégées contre leurs créanciers par la LACC et ont mis en œuvre le plan d'arrangement. Ce 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 d'arrangement et la nouvelle stratégie commerciale ont été conçus 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 d'arrangement 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 d'arrangement, 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 la levée de la protection.

Le 30 septembre 2004, à l'occasion de la mise en œuvre du plan d'arrangement, 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.) et Touram Inc. (société devancière de Société en commandite Touram), 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 que

Société en commandite ACTS (société devancière d'ACTS SEC), AC Cargo SEC et Société en commandite ACGHS SEC ont été constituées en sociétés en commandite distinctes membres du même groupe qu'ACE.

Par conséquent, ACE est une société de portefeuille chapeautant plusieurs entreprises du secteur du transport aérien. La nouvelle structure organisationnelle d'ACE était 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 d'arrangement, 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. 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 \$, 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.

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 de la LACC. 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 d'arrangement ont été désignés par le membre du groupe de Cerberus. Ce dernier avait le droit de nommer trois des 11 membres du conseil d'administration d'ACE pendant au moins deux ans après le 30 septembre 2004. Depuis 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. Depuis 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) étaient assujetties à des restrictions contractuelles au transfert.

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. Au 28 mars 2008, le membre du

groupe de Cerberus détenait 6,55 millions d'actions privilégiées, soit 52,4 % de la totalité des actions privilégiées en circulation. Carlton D. Donaway, un des trois administrateurs d'ACE nommé par le membre du groupe de Cerberus, a démissionné le 4 mars 2008. Pour de plus amples détails, voir « Description de la structure du capital-actions – Actions privilégiées – Droits préférentiels de souscription ».

Ententes à l'égard des régimes de retraite d'Air Canada

La solvabilité des régimes de retraite enregistrés à prestations déterminées d'Air Canada s'est considérablement détériorée en 2002 par suite de nombreux événements macroéconomiques, de sorte qu'en mars 2003, le Bureau du surintendant des institutions financières (le « BSIF »), organisme fédéral de réglementation des régimes de retraite, a donné à Air Canada une série de directives en matière d'évaluation actuarielle et de capitalisation. Le 30 septembre 2004, à la suite des négociations avec le BSIF et les représentants des parties prenantes des régimes de retraite, le *Règlement sur la capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de pension d'Air Canada* est entré en vigueur. Le règlement a prolongé la période d'amortissement habituelle de cinq ans applicables aux déficits de solvabilité pour la fixer à dix ans et prévoit le versement de paiements d'amortissement annuels variables selon un calendrier convenu plutôt que les paiements annuels égaux habituels. Air Canada a également émis une série de billets garantis subordonnés d'un montant initial total d'environ 347 millions de dollars en faveur des fiduciaires des régimes de retraite, dont environ 61 millions de dollars demeurent impayés en date du 31 janvier 2008. 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 d'Air Canada 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 Transport and General Workers Union (le « TGWU ») et Amicus, deux syndicats du Royaume-Uni, qui viennent également à échéance en 2009. Toutes ces conventions collectives ont été ratifiées par les membres des unités de négociation en cause. Ces conventions prévoyaient un ensemble d'améliorations de productivité et de réductions salariales. Toutes les clauses concernant la sécurité d'emploi sans réserve dans les conventions collectives ont également été éliminées. Tous les versements de primes et toutes les augmentations de salaire 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 prévoyaient également des négociations limitées aux salaires (et, pour les pilotes, à certaines questions relatives au régime de retraite) en 2006, sous réserve d'un processus de médiation et d'arbitrage obligatoire, sans recours à une grève ou à un lock-out. En 2006, Air Canada a mené à terme avec tous ses syndicats des conventions, des médiations ou des arbitrages prévoyant le réexamen des salaires en vertu de la convention collective. En moyenne, les ententes de majorations salariales et les attributions représentent une augmentation d'environ 5 % sur trois ans, soit de la mi-2006 à la mi-2009.

Contrat d'achat d'appareils Embraer

En 2004, Air Canada a conclu avec EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. (« Embraer ») un contrat d'achat définitif portant sur des commandes fermes de 45 appareils Embraer ERJ-190 et de 15 ERJ-175. Les 15 Embraer ERJ-175 ont tous été livrés.

En 2007, Air Canada a pris livraison de 24 Embraer ERJ-190, ce qui portait à 42 le nombre total d'Embraer ERJ-190 livrés au 31 décembre 2007. Air Canada a pris livraison des trois derniers Embraer ERJ-190 après le 31 décembre 2007.

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 d'ACE

Le 6 avril 2005, ACE a réalisé le placement d'un total de 11,35 millions d'actions à droit de vote et actions à droit de vote variable au prix de 37 \$ l'action, moyennant un produit brut d'environ 420 millions de dollars, et le placement d'un capital d'environ 300 millions de dollars d'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 13 avril 2005, après l'exercice 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 \$ l'action et un capital de 30 millions de dollars d'obligations, moyennant un produit brut total supplémentaire d'environ 72 000 000 \$. 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 total d'environ 250 millions de dollars. Le 30 juin 2005, après l'exercice 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 d'environ 37,5 millions de dollars. Dans le cadre du placement du 29 juin 2005, Société en commandite Aéroplan a constitué une facilité de crédit consortiale de premier rang garantie de 475 millions de dollars, dont 300 millions de dollars ont été utilisés pour financer une partie de la réserve pour les échanges de milles Aéroplan.

US Airways Group Inc.

Le 27 septembre 2005, ACE 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. 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. Aux deuxième et troisième trimestres de 2006, ACE a cédé 4,5 millions d'actions de sa participation dans US Airways en contrepartie d'un produit net de 232 millions de dollars et a réalisé un gain de 152 millions de dollars. En 2007, ACE a vendu les 500 000 actions de US Airways qu'elle détenait encore, pour un produit net de 16 millions de dollars.

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

En novembre 2005, Air Canada a conclu des ententes avec The Boeing Company (« Boeing ») pour l'acquisition d'un maximum de 36 Boeing 777 et de 60 Boeing 787 Dreamliners. Sur les 36 Boeing 777, 18 font l'objet de commandes fermes, tandis que les 18 autres sont visés par des droits d'achat. La commande initiale de Boeing 787 se composait de commandes fermes visant 14 appareils et des droits d'achat, options et options glissantes sur 46 appareils.

Au cours de 2007, la Société a modifié les marchés conclus avec Boeing afin de retrancher de la commande ferme la livraison de deux 777 prévue pour 2009. En outre, la Société a augmenté sa commande ferme de 23 Boeing 787, pour la porter à 37 Boeing 787 au total. La première livraison de Boeing 787 en commande ferme est prévue pour 2010, et la totalité des 37 avions devraient avoir été livrés d'ici 2014.

En 2007, Air Canada a intégré à son parc aérien cinq Boeing 777-300ER et trois 777-200LR. Depuis le 31 décembre 2007, trois autres 777-200LR et un 777-300ER se sont ajoutés au parc aérien, portant à 12 appareils le parc aérien de Boeing 777.

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

Le 2 février 2006, ACE a réalisé un premier appel public à l'épargne du Fonds de revenu Jazz Air, émettant 23,5 millions de parts au prix de 10 \$ l'unité moyennant un produit brut d'environ 235 millions de dollars. En outre, le 27 février 2006, 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 par suite de l'exercice par les preneurs fermes de l'option pour attribution excédentaire. En outre, Société en commandite Jazz Air a établi une facilité de crédit consortiale garantie de 150 millions de dollars dont elle a tiré environ 115 millions de dollars à la clôture du premier appel public à l'épargne.

Distribution de parts du Fonds de revenu Aéroplan par ACE

Le 3 mars 2006, ACE a déclaré une distribution spéciale à ses actionnaires inscrits à cette date par voie de réduction du capital 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. Aux fins de cette distribution, ACE a converti 20 204 165 parts de Société en commandite Aéroplan contre 20 204 165 parts du Fonds de revenu Aéroplan qui ont été distribuées aux actionnaires inscrits d'ACE.

Premier appel public à l'épargne et placement secondaire d'actions d'Air Canada

Le 24 novembre 2006, ACE et Air Canada ont réalisé un premier appel public à l'épargne et un placement secondaire visant l'émission d'un total de 25 millions d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada à 21 \$ l'unité pour un produit brut de 525 millions de dollars. Dans le cadre du premier appel public à l'épargne, Air Canada a vendu un total de 9 523 810 actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B en contrepartie d'un produit brut d'environ 200 millions de dollars. Dans le cadre du placement secondaire, ACE a vendu un total de 15 476 190 actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B en contrepartie d'un produit brut d'environ 325 millions de dollars.

Avant la clôture du premier appel public à l'épargne, ACE a effectué une réorganisation de sa structure d'entreprise. Aux termes de cette réorganisation, les participations dans les sociétés en commandite et dans les commandités de Société en commandite ACGHS SEC et de AC Cargo SEC qui n'étaient pas encore détenues par Air Canada lui ont été transférées, et ACE a transféré à Air Canada 51 % de sa participation dans Touram SEC et dans son commandité. En 2007, ACE a vendu à Air Canada sa participation restante de 49 % dans Société en commandite Touram, faisant en sorte qu'Air Canada en détienne la totalité.

Au 28 mars 2008, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada.

Arrangement prévu par la loi d'ACE et distribution initiale à ses actionnaires

Le 5 octobre 2006, les actionnaires d'ACE ont approuvé un plan d'arrangement élaboré en vertu de la LCSA conférant au conseil d'administration d'ACE le pouvoir d'effectuer une ou plusieurs distributions d'un montant total d'au plus 2 milliards de dollars aux actionnaires d'ACE par voie de réduction du capital déclaré des actions à droit de vote variable, des actions à droit de vote et des actions privilégiées. Aux termes de cet arrangement, ACE a annoncé, le 28 décembre 2006, les modalités d'une première distribution de 50 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan à ses actionnaires. À la date de référence, le 10 janvier 2007, les actionnaires d'ACE ont reçu environ 0,442 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. Aux fins de la distribution, ACE a échangé 50 millions de parts de Société en commandite Aéroplan contre 50 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan qui ont été distribuées aux actionnaires d'ACE.

Le 10 janvier 2007, ACE a également échangé 60 millions de parts de Société en commandite Aéroplan contre 60 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan à des fins de restructuration interne.

Acquisition par ACTS SEC d'une participation majoritaire dans Aeroman

Le 13 février 2007, ACTS SEC, par l'intermédiaire d'une filiale en propriété exclusive, a acquis une participation de 80 % dans Aeroman, division responsable de la maintenance d'appareils de Grupo TACA, du El Salvador, pour une contrepartie totale composée d'argent et du droit d'acquérir une participation dans le capital de ACTS SEC. La somme de 44,7 millions de dollars américains, divisée en 42,7 millions de dollars américains au comptant à la clôture et en paiements jalonnés d'au plus 2 millions de dollars américains, a été payée par ACTS SEC au moyen des liquidités d'ACE. Une action échangeable sans droit de vote de catégorie A dans une filiale en propriété exclusive d'ACTS SEC a été émise à Grupo TACA. À la suite de l'émission de l'action, ACE a accepté le transfert de ses droits à une société qui lui est apparentée. Les droits rattachés à l'action échangeable confèrent à Grupo TACA, à la conclusion de l'opération de monétisation relative à ACTS SEC, le pouvoir d'échanger l'action contre une participation en capital dans ACTS SEC. Le 16 octobre 2007, dans le cadre du processus de monétisation, l'action échangeable a été échangée contre une participation de 5 % dans ACTS Aero et une somme d'environ 31 millions de dollars au comptant. Grupo TACA peut vendre sa participation dans ACTS Aero à ACE pour environ 18,3 millions de dollars sur 12 mois à partir du 16 octobre 2007.

Deuxième distribution aux actionnaires d'ACE aux termes de l'arrangement

Le 2 mars 2007, ACE a annoncé une deuxième distribution à ses actionnaires par voie de réduction du capital en vertu de l'arrangement prévu par la loi approuvé le 5 octobre 2006, aux termes duquel les actionnaires inscrits le 14 mars 2007 ont reçu environ 0,177 part du Fonds de revenu Aéroplan et 0,219 part du Fonds de revenu Jazz Air par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée (comme si elles avaient été converties) d'ACE. Aux fins de la distribution, le 14 mars 2007, ACE a échangé 25 millions de parts de Société en commandite Jazz Air contre 25 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air, qui ont été distribuées aux actionnaires inscrits d'ACE.

Le 14 mars 2007, ACE a également échangé les 40 545 835 parts de Société en commandite Aéroplan qu'elle détenait encore contre 40 545 835 parts du Fonds de revenu Aéroplan. Le 2 avril 2007, ACE a échangé les 47 226 920 parts de Société en commandite Jazz Air qui lui restaient contre 47 226 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air.

Troisième distribution aux actionnaires d'ACE aux termes de l'arrangement

Le 11 mai 2007, ACE a annoncé une troisième distribution à ses actionnaires par voie de réduction du capital au titre de l'arrangement prévu par la loi approuvé le 5 octobre 2006, aux termes duquel les actionnaires inscrits le 24 mai 2007 ont reçu environ 0,157 part du Fonds de revenu Aéroplan et 0,105 part du Fonds de revenu Jazz Air par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée (comme si elles avaient été converties) d'ACE.

Monétisation d'ACTS SEC

Le 22 juin 2007, ACE a annoncé qu'elle s'était engagée à vendre une participation de 70 % dans l'entreprise de sa filiale en propriété exclusive de maintenance, réparation et révision, ACTS SEC à un consortium composé de Sageview Capital LLC, société d'investissement privée, et de KKR Private Equity Investors, L.P., le fonds inscrit en bourse de Kohlberg Kravis Roberts & Co. Cette opération a été effectuée le 16 octobre 2007 et ACE a reçu un produit net de 723 millions de dollars. Dans les 6 mois de la clôture, ACE avait le droit de recevoir jusqu'à 40 millions de dollars de plus sur des fonds entières, si certains contrats fournisseurs étaient réalisés à certaines conditions. Le 14 janvier 2008, ACE a annoncé qu'elle avait touché le solde complet des 40 millions de dollars. À la suite de cette opération, ACE conserve la propriété exclusive d'ACTS SEC, qui est à présent une entité inactive, et ACTS Aero poursuit les activités exercées auparavant par ACTS SEC.

À la suite du rachat de l'action échangeable émise à une société apparentée à Grupo TACA et de l'établissement d'un régime initial d'intéressement à long terme d'ACTS SEC, ACE détient une participation de 23 % dans ACTS Aero.

Placement secondaire de parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air

Le 1^{er} octobre 2007, ACE a annoncé la conclusion d'une convention avec un groupe de preneurs fermes visant la vente d'un total de 35,5 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Jazz Air au prix de 7,75 \$ la part, pour un produit brut de 275,1 millions de dollars. Le même jour, ACE a annoncé la conclusion d'une convention avec un groupe de preneurs fermes visant la vente d'un total de 22 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Aéroplan au prix de 21,90 \$ la part, pour un produit brut de 481,8 millions de dollars. Le 22 octobre 2007, ACE a réalisé le placement secondaire de 22 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan et de 35,5 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air, pour un produit net total de 726 millions de dollars.

Acquisition de LMG par Aéroplan

Le 20 décembre 2007, Aéroplan a acquis LMG, société de marketing de fidélisation et d'analyse de clientèle, propriétaire et exploitant du programme Nectar au Royaume-Uni. La contrepartie s'élevait à 355,1 millions de livres sterling (715,4 millions de dollars) et un montant supplémentaire de 27,1 millions de livres sterling (53,7 millions de dollars) a été entiercé à titre de contrepartie conditionnelle au règlement d'un litige en cours de LMG à propos de la taxe sur la valeur ajoutée.

Offre publique de rachat substantielle : ACE rachète jusqu'à 1,5 milliard de dollars de ses actions à droit de vote variable et actions à droit de vote

Le 3 décembre 2007, ACE a annoncé une offre publique de rachat substantielle visant le rachat, aux fins d'annulation, d'au plus 1,5 milliard de dollars de ses actions à droit de vote variable et actions à droit de vote, pour un total de 54 151 624 actions. Cette offre a été menée selon une procédure d'« adjudication à la hollandaise » modifiée et elle a pris fin à 17 h (heure de Montréal), le 10 janvier 2008. Les porteurs d'actions privilégiées avaient le droit de participer à l'offre en déposant leurs actions privilégiées comme si elles avaient été converties. Le 10 janvier 2008, ACE a annoncé les résultats finaux de son offre de rachat visant 1,5 milliard de dollars de ses actions à droit de vote variable et actions à droit de vote et a confirmé avoir accepté le rachat aux fins d'annulation d'un total de 40 023 427 actions à droit de vote variable et de 9 894 166 actions à droit de vote au prix de 30,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de quelque 1,498 milliard de dollars. Aucune action privilégiée d'ACE n'a été déposée aux termes de l'offre.

Vente de 13 millions de parts du Fonds de revenu Jazz Air

Le 16 janvier 2008, ACE a annoncé qu'elle avait accepté une offre de vendre au total 13 000 000 de parts du Fonds de revenu Jazz Air dans le cadre d'une vente dispensée à certains fonds et comptes gérés par West Face Capital Inc. et à Sunrise Partners Limited Partnership au prix de 7,45 \$ la part, pour un produit net d'environ 96,85 millions de dollars pour ACE. La clôture de cette vente a eu lieu le 24 janvier 2008. À la suite de ces opérations, ACE n'avait plus le droit de nommer la majorité des administrateurs de Commandité Gestion Jazz Air Inc. aux termes de la convention des porteurs de titres conclue par le Fonds de revenu Jazz Air, la Fiducie Jazz Air, Jazz Air S.E.C. et Commandité Gestion Jazz Air Inc.

Les parties ont résilié la convention des porteurs de titres avec effet le 7 février 2008.

Au 28 mars 2008, détenait environ 9,5 % des parts émises et en circulation du Fonds de revenu Jazz Air.

APERÇU DES ACTIVITÉS

ACE est une société de portefeuille chapeautant plusieurs entreprises du secteur du transport aérien telles qu'Air Canada, Société en commandite Aéroplan, le Fonds de revenu Jazz Air et ACTS Aero.

Air Canada

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada offrant des services intérieurs et internationaux et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien, sur le marché transfrontalier américain et sur le marché international au départ et à destination du Canada. AC Cargo SEC, de concert avec Air Canada, est le plus important fournisseur canadien de services de fret. Société en commandite ACGHS SEC assure des services passagers et des services d'escale. Vacances Air Canada est un grand voyageur canadien, proposant des forfaits vacances. Voir « Air Canada »).

Aéroplan

Aéroplan est le plus important programme de marketing de fidélisation au Canada. Aéroplan offre à ses partenaires commerciaux, notamment Air Canada, des services de marketing de fidélisation qui attirent et conservent la clientèle et qui stimulent la demande pour leurs produits et services. (Voir « Aéroplan »).

Autres investissements

Jazz

Jazz est la plus grande compagnie aérienne régionale et la deuxième compagnie aérienne en importance, après Air Canada, au Canada, compte tenu de la taille de son parc aérien et du nombre de lignes qu'elle exploite. Aux termes d'un contrat d'achat de capacité, Jazz exploite des services intérieurs et transfrontaliers pour Air Canada. (Voir « Autres investissements - Jazz »).

ACTS Aero

ACTS est un fournisseur mondial de services complets de maintenance, de réparation et de révision. (Voir « Autres investissements – ACTS Aero »).

Stratégie

Dans le cadre du plan d'arrangement, une nouvelle structure organisationnelle a été mise sur pied pour les placements d'ACE. Cette nouvelle structure organisationnelle a été conçue notamment aux fins suivantes :

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

Dans le cadre de sa stratégie concernant la valorisation de ses entités distinctes, ACE envisage des opérations distinctes de financement, de vente et d'émission de titres de participation et la participation d'investisseurs externes à ces opérations et à d'autres. La mise en œuvre de cette stratégie a notamment donné lieu: a) au premier appel public à l'épargne du Fonds de revenu Aéroplan, le 29 juin 2005; b) au premier appel public à l'épargne du Fonds de revenu Jazz Air, le 2 février 2006; c) au premier appel public à l'épargne et au placement secondaire d'Air Canada, le 24 novembre 2006.

En outre, ACE a continué à mettre en œuvre sa stratégie à plusieurs niveaux, ce qui a entraîné la création d'une plus grande valeur pour les actionnaires d'ACE et le versement d'importantes distributions à ceux-ci, notamment (i) la distribution de 2 milliards de dollars de parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air aux actionnaires d'ACE au moyen de dividendes en capital; (ii) l'acquisition par ACTS SEC d'une participation de 80 % dans Aeroman, une entreprise de maintenance, de réparation et de révision situé en Amérique centrale; (iii) la monétisation de 70 % d'ACTS, qui a généré 763 millions de dollars au comptant et aux termes de laquelle ACE a conservé une participation de 23 %; (iv) des placements secondaires du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air pour un produit net au comptant de 726 millions de dollars; (v) le lancement d'une offre de rachat substantielle de 1,5 milliard de dollars en décembre 2007.

En janvier 2008, ACE a réalisé l'offre de rachat substantielle et a également vendu une tranche de sa participation dans le Fonds de revenu Jazz Air dans le cadre d'une opération dispensée, pour un produit net au comptant de 96,85 millions de dollars.

À l'avenir, ACE continuera d'appliquer sa stratégie en réalisant le reste de sa participation dans Aéroplan et dans Jazz. Enfin, en vue de maximiser la valeur pour les actionnaires d'ACE, la direction et le conseil d'administration d'ACE étudieront toutes les options en ce qui concerne la participation de 75 % d'ACE dans Air Canada.

Activités d'ACE

En 2007, ACE avait les secteurs comptables suivants : Air Canada, Aéroplan jusqu'au 14 mars 2007, Jazz jusqu'au 24 mai 2007, ACTS SEC jusqu'au 16 octobre 2007 et éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »).

<i>(en millions de dollars)</i>	EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2007 ⁽¹⁾					ACE - consolidés
	Air Canada	Aéroplan ⁽²⁾	Jazz ⁽³⁾	ACTS ⁽⁴⁾	ENSE ⁽⁵⁾	
Produits d'exploitation						
Recettes passagers	9 329 \$	-	-	-	15 \$	9 344 \$
Produits fret	548	-	-	-	-	548
Autres produits	649	198	3	193	(109)	934
Produits externes	10 526	198	3	193	(94)	10 826
Produits intersectoriels ...	120	3	610	604	(1 337)	-
Produits totaux.....	10 646	201	613	797	(1 431)	10 826
Charges d'exploitation ...	10 213	161	551	777	(1 329)	10 373
Bénéfice (perte) d'exploitation.....	433 \$	40 \$	62 \$	20 \$	(102) \$	453 \$

- (1) Les informations sectorielles ont été dressées conformément au mode de production interne d'information aux fins de la prise de décisions commerciales. Les secteurs négocient les opérations entre eux comme s'ils étaient des parties non apparentées. Voir la note 18 « Informations sectorielles » afférente aux états financiers consolidés vérifiés de l'exercice terminé le 31 décembre 2007 pour de plus amples renseignements.
- (2) Au 31 décembre 2007, ACE détenait une participation de 20,1 % dans Aéroplan en raison des 20,1 % de parts du Fonds de revenu Aéroplan qu'elle détenait. ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'Aéroplan depuis le 14 mars 2007. La participation résiduelle d'ACE dans Aéroplan est comptabilisée à la valeur de consolidation.
- (3) Inclut les activités de Jazz aux termes de son contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada. Au 31 décembre 2007, ACE détenait une participation de 20,1 % dans Jazz et, au 28 mars 2008, ACE détenait une participation de 9,5 % dans Jazz, en raison des parts du Fonds de revenu Jazz Air qu'elle détenait. ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière de Jazz depuis le 24 mai 2007. La participation résiduelle d'ACE dans Jazz est comptabilisée à la valeur de consolidation.
- (4) Au 31 décembre 2007, ACE détenait une participation de 23,0 % dans ACTS Aero. ACE ne consolide plus les résultats et la situation financière d'ACTS depuis le 16 octobre 2007. La participation résiduelle d'ACE dans ACTS est comptabilisée à la valeur de consolidation.
- (5) Les éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE ») comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE. En 2007, le traitement comptable des participations d'ACE dans Aéroplan, Jazz et ACTS Aéro a été modifié, passant de la consolidation à la méthode de la comptabilisation à la valeur de consolidation, avec présentation dans les ENSE. Les ENSE regroupent aussi certains ajustements de consolidation liés aux différences qui peuvent exister entre divers secteurs d'exploitation sur le plan de la constatation des produits. En l'occurrence, ces ajustements de consolidation ont trait aux moments et à la façon dont sont constatés les produits liés aux échanges de milles Aéroplan, ainsi qu'aux moments où sont constatés les produits tirés des services de maintenance assurés par ACTS (à l'achèvement des contrats de services d'entretien moteurs ou de maintenance des composants) par rapport aux moments où Air Canada et Jazz les passent en charges (c'est-à-dire une fois que les travaux sont terminés). En outre, des ajustements de consolidation ont été apportés relativement au moment où sont constatés les produits et les charges liés aux contrats facturés à l'heure de

vol. Depuis le changement de méthode de comptabilisation des participations d'ACE dans Aéroplan et ACTS, ces ajustements de consolidation ne sont plus comptabilisés dans les ENSE. Les impôts sur les bénéfices futurs sont constatés à même les entités imposables concernées et ne sont pas attribués aux entités non imposables.

Au 28 mars 2008, ACE comptait sept employés équivalent temps plein, sur une base non consolidée.

AIR CANADA

Routes et horaires

Air Canada

Air Canada (sans Jazz) effectue, en moyenne, environ 600 départs quotidiens vers 14 destinations au Canada, 29 destinations aux États-Unis, et 55 destinations sur les marchés Canada-Europe, Canada-Pacifique, Canada-Antilles/Amérique centrale et Canada-Amérique du Sud. Les vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux représentent 51 %, 31 % et 18 % respectivement des quelque 600 vols quotidiens. Le réseau de routes actuel d'Air Canada s'étend à plus de 40 pays et territoires.

En 2007, Air Canada, conjointement avec Jazz, a assuré en moyenne environ 1 370 vols réguliers chaque jour et a transporté plus de 33 millions de passagers dans les marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux. Air Canada, conjointement avec Jazz, a fourni des services passagers directs sur 158 destinations et, grâce à des ententes commerciales avec d'autres transporteurs régionaux non affiliés, sur 14 autres destinations, ce qui porte à 172 le nombre total de destinations desservies directement sur les cinq continents.

Les plaques tournantes d'Air Canada sont situées à Toronto, Vancouver, Montréal et Calgary, qui procurent toutes un large accès aux marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux.

L'aéroport Pearson de Toronto est la principale plaque tournante du Canada et constitue un important point de départ et de destination en Amérique du Nord. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007, Air Canada offrait en moyenne 183 départs quotidiens à partir de Toronto. L'aéroport international de Vancouver est la deuxième plaque tournante du Canada et constitue le point d'accès d'Air Canada aux pays côtiers du Pacifique. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007, Air Canada offrait en moyenne 65 départs quotidiens à partir de Vancouver. L'aéroport Trudeau de Montréal est la troisième plaque tournante du réseau d'Air Canada. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007, Air Canada offrait en moyenne 61 départs quotidiens à partir de Montréal. L'aéroport international de Calgary est la quatrième plaque tournante du réseau d'Air Canada. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007, Air Canada offrait en moyenne 41 départs quotidiens à partir de Calgary.

Services intérieurs

En date du 31 décembre 2007, Air Canada et Jazz ont offert le réseau le plus étendu et la plus vaste gamme de produits au Canada, avec des vols passagers réguliers directs sur 57 destinations canadiennes. Les lignes canadiennes les plus importantes au chapitre des produits d'exploitation sont les lignes transcontinentales qui relient Toronto, Montréal et Ottawa aux principales villes de l'Ouest du Canada, soit Vancouver, Calgary, Edmonton et Winnipeg. Air Canada et Jazz assurent un grand nombre de court-courriers, notamment les liaisons Rapidair (reliant Toronto, Montréal et Ottawa). Air Canada 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 régionaux, Air Canada et Jazz assurent des liaisons entre le Centre du Canada, les Prairies et les provinces de l'Atlantique.

Des transporteurs régionaux ayant conclu des ententes commerciales avec Air Canada remplacent Jazz sur les marchés trop petits pour être desservis directement. Ces transporteurs assuraient des vols portant le code d'Air Canada et, au 31 décembre 2007, offraient des services sur huit autres destinations intérieures. Air Canada ne détient aucune participation dans ces transporteurs.

Services transfrontaliers

Offrant le plus grand nombre de destinations et de vols sans escale du Canada vers les États-Unis, Air Canada et Jazz transportent plus de passagers entre le Canada et les États-Unis que toute autre compagnie aérienne. Air Canada et Jazz desservaient directement 46 villes américaines (y compris cinq destinations saisonnières) au 31 décembre 2007.

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^{MC}, et ses transporteurs United Express.

Au cours du quatrième trimestre de 2007, Air Canada a augmenté le nombre de ses vols à partir de l'Est du Canada vers la Californie, la Floride et la côte Ouest des États-Unis. Air Canada a ajouté 7 % de vols long-courriers sans escale vers la Californie et a offert 4 % de plus de vols sans escale vers la Floride. Elle a également ajouté 22 % plus de vols à partir de Vancouver, Calgary et Edmonton vers des villes de la côte Ouest américaine comme Seattle, San Francisco et Los Angeles.

À l'été 2008, Air Canada compte offrir de nouveaux vols sans escale à partir de Toronto vers Austin et Richmond, d'Ottawa vers Washington DC, et reprendre les vols de Calgary à Chicago. Au 31 décembre 2007, des transporteurs régionaux qui assuraient des vols portant le code d'Air Canada offraient des services sur sept autres destinations transfrontalières aux États-Unis.

Services internationaux

Air Canada est bien positionnée à titre de compagnie aérienne internationale régulière la plus importante au Canada. En date du 31 décembre 2007, elle assurait des vols directs réguliers sur 55 destinations en Europe, au Moyen-Orient, en Asie, en Australie, aux Antilles, en Amérique centrale et en Amérique du Sud.

Air Canada offre des services transatlantiques vers le Royaume-Uni, l'Allemagne, la France, l'Italie, la Suisse et Israël toute l'année et des services saisonniers vers l'Irlande. À l'été 2007, Air Canada assurait 15 vols par jour vers Londres (Heathrow), cinq vols par jour vers Francfort, un vol par jour vers Munich, trois vols par jour vers Paris et deux vols par jour vers Rome. À l'été 2008, Air Canada compte assurer de nouveaux vols sans escale de Toronto vers Madrid et d'Ottawa vers Francfort, et augmenter le service entre Toronto et Tel-Aviv pour en faire un service quotidien.

Air Canada offre également des services sur le marché Asie-Pacifique en passant par ses plaques tournantes de Vancouver et de Toronto. Air Canada offre des vols quotidiens sans escale sur le Japon (Vancouver et Toronto vers Tokyo et Vancouver — Osaka), la Chine (Vancouver et Toronto vers Beijing, Shanghai et Hong Kong) et la Corée (Vancouver et Toronto vers Séoul). À l'été 2008, on s'attend à ce que la Chine s'avère l'un des principaux pôles de croissance de capacité pour Air Canada. La Chine a surpassé le marché très actif du Japon pour ce qui est de la capacité d'Air Canada déployée dans la région du Pacifique. Air Canada compte augmenter de 13 % la capacité vers la Chine en 2008, selon les SMO. Air Canada a maintenu ses vols sans escale de Toronto à Shanghai pendant l'hiver 2008 et prévoit continuer ces vols à l'hiver 2009.

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. Air Canada estime que le marché Asie-Pacifique continue de représenter un domaine de croissance pour le transport aérien.

Air Canada a également étendu ses services sur l'Amérique du Sud, l'Australie et l'Amérique centrale/Antilles. Air Canada assure actuellement un service régulier direct sur six destinations en Amérique du Sud, une en Australie, sept en Amérique centrale et 23 aux Antilles. En décembre 2007, Air Canada a lancé des vols sans escale de Vancouver vers Sydney sur le nouveau Boeing 777. Au quatrième trimestre de 2007 et par rapport à l'exercice précédent, Air Canada a augmenté de 6 % le nombre de vols vers le marché du Mexique et des Antilles et de 8 % vers l'Amérique du Sud. À l'été 2008, Air Canada prévoit assurer des vols quotidiens vers Buenos Aires/Santiago.

Jazz

Jazz fait partie intégrante de la stratégie nord-américaine d'Air Canada. Aux termes du CAC de Jazz, Jazz assure des vols intérieurs et transfrontaliers pour Air Canada. Jazz exploite pour Air Canada un service régulier de transport de passagers qui prévoit environ 720 départs par jour en moyenne à destination de 59 villes au Canada et de 31 villes aux États-Unis. Les vols intérieurs représentent 79 % et les vols transfrontaliers 21 % des 720 vols quotidiens. Environ 34 % des vols de Jazz sont reliés au réseau principal d'Air Canada.

Le réseau des lignes exploitées par Jazz s'étend d'un océan à l'autre, de la Colombie-Britannique à Terre-Neuve-et-Labrador, vers le sud des États-Unis jusqu'à Houston (Texas) et au nord jusqu'à Whitehorse, (Yukon) et Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest). Le réseau exploité par Jazz pour Air Canada s'étend actuellement sur un des plus grands territoires du monde couvert par un transporteur régional.

Parc aérien

Pour soutenir l'expansion de ses activités internationales et offrir de meilleurs services aériens sur le marché international en partance et à destination du Canada, Air Canada a commencé à introduire progressivement dans son parc aérien des Boeing 777. En 2007, Air Canada a ajouté huit Boeing 777 à son parc aérien. En 2008, Air Canada est censée prendre livraison de neuf autres Boeing 777, dont quatre ont déjà été livrés. Le nouveau Boeing 777 contribue à moderniser et à redimensionner le parc aérien d'Air Canada, tout en réduisant les coûts d'exploitation, notamment sur les plans du carburant et de la maintenance, outre les économies d'échelle et les gains de productivité de la main-d'œuvre qu'il rendra possibles. Les Boeing 777-300 ont généré des économies de 15 % par siège par rapport aux A340-300 d'Airbus. Ils permettront en outre à Air Canada de pénétrer de nouveaux marchés qu'elle ne pouvait auparavant pas desservir d'une manière efficace.

Pour rester concurrentielle, Air Canada a, outre l'achat de nouveaux appareils, entrepris le réaménagement des cabines de ses appareils existants en 2006 afin d'offrir à ses clients un produit de calibre mondial. Les nouveaux appareils Embraer et Boeing 777 sont livrés équipés des nouveaux sièges et systèmes de divertissement. Air Canada continue de réaménager les appareils affectés au service international afin que tous les sièges du Service Super Affaires soient complètement inclinables à l'horizontale. L'intérieur de ses Boeing 767-300 et de ses Airbus A319/320/321 devrait être réaménagé d'ici juin 2008. Le réaménagement de l'Airbus A330 devrait être terminé au début de 2009. Les avions réaménagés seront équipés de sièges neufs et chaque place en Classe économique, en Classe Affaires et en Service Super Affaires disposera d'un système de divertissement et d'une prise de courant individuels. Au 28 mars 2008, Air Canada a achevé le réaménagement de 31 Airbus A319, de 33 Airbus A320, de 10 Airbus A321 et de 15 Boeing 767-300, pour un total de 89 appareils.

Au 28 mars 2008, l'intégration des 60 Embraer dans le parc aérien d'Air Canada était terminée. Ils ont été mis en service en vue d'ouvrir de nouveaux marchés et d'augmenter la fréquence sur les lignes auparavant limitées à un vol par jour.

Parc aérien de gros porteurs

Parc aérien actuel de gros porteurs

Au 31 décembre 2007, le parc aérien de gros porteurs en exploitation d'Air Canada comprenait 62 appareils, ayant tous une configuration biclasse, soit le service Super Affaires ou la classe Affaires et le Service Hospitalité. L'Airbus A330-300 est un biréacteur de 274 places qu'Air Canada utilise surtout sur les lignes transatlantiques. L'Airbus A340-300 est un quadriréacteur de 286 places qu'Air Canada exploite sur les lignes transpacifiques. Le Boeing 777-300ER est un biréacteur de 349 places et est utilisé principalement sur les lignes internationales. Le Boeing 777-200LR est un biréacteur long-courrier de 270 places et est utilisé principalement sur les lignes internationales. Le Boeing 767-300ER est un appareil long-courrier de 191 à 212 places et est utilisé principalement sur les lignes internationales. Le Boeing 767-200 est un appareil de 207 places principalement utilisé sur les lignes d'Amérique du Nord et des Antilles. L'Airbus A340-500 est un quadriréacteur qu'Air Canada utilise principalement sur les lignes internationales. Depuis fin octobre 2007, le parc aérien d'Air Canada ne compte plus aucun Airbus A340-500.

Commandes de Boeing et conditions de financement

En novembre 2005, Air Canada a conclu des marchés avec Boeing visant l'acquisition d'au plus 36 Boeing 777 et d'au plus 60 Boeing 787 Dreamliners.

Des 36 Boeing 777, 18 appareils font l'objet de commandes fermes, tandis que les 18 autres appareils sont visés par des droits d'achat. La commande initiale de Boeing 787 se composait de commandes fermes visant 14 appareils et des droits d'achat, options et options glissantes sur 46 appareils. Parallèlement à ces marchés initiaux, Air Canada a reçu de Boeing et du motoriste des engagements de financement relativement à toutes les commandes fermes, à hauteur d'environ 90 % des dépenses en immobilisations.

Au cours de 2007, Air Canada a modifié les marchés conclus avec Boeing afin de retrancher de la commande ferme la livraison de deux Boeing 777 prévue pour 2009. En outre, Air Canada a augmenté sa commande ferme de 23 appareils Boeing 787, pour la porter à 37 appareils au total. La première livraison de Boeing 787 en commande ferme est prévue pour 2010, et la totalité des 37 avions devraient avoir été livrés d'ici 2014. Au 28 mars 2008, 18 Boeing 777 étaient visés par des droits d'achat en cours et 23 options sur des Boeing 787 pouvaient être exercées. En janvier 2008, Boeing a annoncé avoir reporté de la fin du premier trimestre de 2008 à la fin du deuxième trimestre de 2008 l'achèvement du 787 par suite de retards de production. Air Canada n'a pas été avisée que ces retards se

répercuteraient sur le calendrier de ses livraisons de Boeing 787, mais Air Canada est toujours en contact avec Boeing afin de suivre la situation.

Parallèlement aux marchés modifiés, Air Canada a reçu des engagements de financement supplémentaires de Boeing à l'égard de sept autres Boeing 787 (pour un total de 21 appareils 787) aux mêmes conditions que celles accordées par Boeing et le fabricant de moteurs. Si Air Canada n'a pas recours aux financements engagés sur les 777 de Boeing, l'engagement à l'égard des 787 sera augmenté à 31 appareils, et les conditions de 28 d'entre eux seraient révisées de manière à couvrir 80 % du prix de livraison des avions, et l'échéance en sera ramenée à 12 ans, les remboursements de principal étant effectués linéairement sur la durée du financement jusqu'à échéance.

Au 31 décembre 2007, sept des Boeing 777 en commande ferme aux termes du contrat d'achat avec Boeing avaient été livrés. Les neuf autres en commande ferme devraient être livrés d'ici novembre 2008. Les sept premiers appareils ont été financés en vertu d'une facilité de prêt garantie consentie par l'Export-Import Bank des États-Unis (« EXIM »). Les neuf Boeing 777 visés par des commandes fermes dont la livraison est prévue en 2008 seront aussi financés par une garantie de prêt consentie par l'EXIM et conclue en janvier 2008. La garantie de prêt, à certaines conditions, couvre les 12 ans de l'emprunt, à hauteur de 85 % des dépenses en immobilisations, à un taux d'intérêt variable. Cette garantie de prêt de la part d'EXIM devrait être utilisée au lieu des engagements de financement fournis par Boeing et le motoriste décrits ci-dessus. Par conséquent, il n'est pas prévu que les engagements de financement de Boeing et du motoriste pour les Boeing 777 seront utilisés. Air Canada compte utiliser la facilité de prêt garantie de l'EXIM uniquement pour cinq appareils en 2008, étant donné que quatre appareils seront financés par cession-bail. Au 28 mars 2008, quatre Boeing 777 avaient été livrés en 2008. Un de ces appareils avait été financé aux termes de la facilité de l'EXIM et les trois autres faisaient l'objet d'un crédit-bail.

Le 30 octobre 2007, Air Canada a conclu un accord avec un syndicat de banques relativement au financement d'acomptes avant livraison à l'égard de 10 Boeing 777 visés par le contrat d'achat d'appareils que la Société a conclu avec Boeing. Le financement des acomptes avant livraison consiste en une série de prêts distincts pour chaque appareil pour un montant total d'au plus 568 millions de dollars (575 millions de dollars américains). Les emprunts doivent être remboursés dans les cinq ans, mais peuvent être remboursés par anticipation à la livraison de chaque appareil. C'est ce qui a été fait en l'occurrence pour les cinq premiers appareils livrés entre novembre 2007 et mars 2008. Air Canada a en outre avisé le syndicat de banques assurant le financement des acomptes avant livraison qu'elle rembourserait les autres emprunts consentis à la livraison des trois prochains appareils prévue entre avril 2008 et juin 2008. Air Canada entend rembourser tous les prêts consentis relativement aux acomptes avant livraison dès la livraison des appareils concernés, au moyen du financement à long terme engagé et de contrats de location pour les appareils qui seront livrés. Air Canada compte avoir entièrement remboursé le financement des acomptes avant livraison en novembre 2008. Au 31 décembre 2007, le montant prélevé à l'égard de cet emprunt était de 521 millions de dollars (528 millions de dollars américains). Air Canada utilise le financement d'acomptes avant livraison pour régler la plupart des paiements avant livraison en cours.

Cette facilité remplace un grand nombre des contrats de financement avant livraison qu'Air Canada avait conclus avec Boeing. Elle a en fait été conclue car elle est assortie de modalités plus intéressantes que les contrats conclus avec Boeing.

Au 28 mars 2008, Air Canada avait conclu la cession-bail de trois Boeing 777 et avait une entente de cession-bail concernant l'un des neuf Boeing 777 devant être livrés en 2008. Le bail de deux des trois appareils dont la cession-bail était conclue est d'une durée de 10,5 années, qu'Air Canada peut proroger de 18 mois. La durée du bail du troisième appareil dont la cession-bail était conclue et du quatrième appareil mentionné plus haut est de 12 ans. Les baux sont établis aux taux en vigueur sur le marché. Ces opérations de cession-bail remplacent autant d'engagements de financement de garantie de prêt consentis par l'EXIM.

Parc aérien d'avions à fuselage étroit et de biréacteurs régionaux

Parc aérien actuel d'avions à fuselage étroit et de biréacteurs régionaux

Au 31 décembre 2007, Air Canada exploitait 145 avions à fuselage étroit, dont 88 Airbus. Ces appareils ont une configuration biclasse, soit la classe Affaires et le Service Hospitalité. L'Airbus A320 est un biréacteur de 140 places. L'Airbus A319 est un biréacteur d'une capacité de 120 places. C'est essentiellement une version courte de l'A320, doté des mêmes réacteurs, système d'exploitation et postes de pilotage. Le biréacteur A321 est l'avion à fuselage étroit d'Airbus offrant la plus grande capacité, soit 174 places. L'Embraer ERJ-190 et l'Embraer ERJ-175 sont respectivement des biréacteurs de 93 et de 73 places. Ces grands jets régionaux affichent des coûts par trajet inférieurs

à ceux des avions à fuselage étroit ordinaires. Tous ces appareils à fuselage étroit sont utilisés principalement sur les lignes intérieures et transfrontalières d'Air Canada.

Commandes d'Embraer et conditions de financement

En 2004, Air Canada a conclu avec Embraer, un contrat d'achat définitif portant sur des commandes fermes de 45 ERJ-190 et de 15 ERJ-175 d'Embraer. À la fin de 2006, Air Canada avait pris livraison des 15 Embraer ERJ-175 et, à la fin février 2008, la totalité des 45 Embraer ERJ-190 avait été livrée.

L'appareil Embraer a servi à soutenir la croissance du parc aérien d'Air Canada et à remplacer une partie des anciens Airbus A-319 et A-320 d'Air Canada. Le contrat d'achat prévoit en outre des options visant l'acquisition d'au plus 60 appareils Embraer de série ERJ-190 supplémentaires et des droits de conversion à d'autres modèles d'Embraer. Au 28 mars 2008, 25 options pouvaient être exercées.

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

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

Au 31 décembre 2007, dans le cadre du CAC de Jazz, Jazz exploitait, au nom d'Air Canada, 73 biréacteurs régionaux de Bombardier.

Le CRJ-100/200 de Bombardier à 50 sièges est un biréacteur régional conçu pour fournir un rendement supérieur et une plus grande efficacité opérationnelle dans le secteur du transport aérien régional. Ces appareils sont utilisés principalement pour les marchés de faible densité à moins de 1 600 kilomètres (1 000 milles) et pour les marchés plus importants dans les périodes creuses. Le CRJ-705 à 75 sièges de Bombardier comprend 10 places en classe Affaires et 65 places en Service Hospitalité et est considéré comme un appareil économique en raison de son efficacité opérationnelle et de ses faibles coûts d'exploitation par vol. Ces appareils sont utilisés sur certains marchés transfrontaliers pour assurer les liaisons de ville à ville, et pour développer certains marchés intérieurs précis.

En outre, au 31 décembre 2007, Jazz exploitait 60 appareils Dash-8 de Bombardier visés aux termes du CAC. Le Dash 8-100 est un moyen-courrier équipé de deux turbopropulseurs, qui peut accueillir 37 passagers. Le Dash 8-300, qui compte 50 sièges, est un avion à turbopropulseurs dont les caractéristiques perfectionnées se rapprochent de celles d'un avion à réaction. Les avions à turbopropulseurs continuent d'être utilisés pour certains segments du marché intérieur canadien de façon plus efficace que les avions à réaction régionaux ou lourds. Sur les lignes court-courriers à faible trafic, les avions à turbopropulseurs constituent souvent la façon la plus économique et efficace de desservir ces marchés. Comparativement aux avions à réaction lourds, les avions à turbopropulseurs sont plus rentables lorsqu'ils sont exploités sur des lignes court-courriers pour lesquelles la demande des passagers est faible puisque leur coefficient d'occupation permettant d'atteindre le seuil de rentabilité est généralement bas.

Parc aérien en exploitation actuel et prévu

Le parc aérien d'Air Canada en exploitation le 31 décembre 2007 et le parc en exploitation prévu pour les années 2008 à 2009 sont présentés ci-après :

Plan concernant le parc aérien	Actuel					Prévu					Fin de l'exercice 2008		Fin de l'exercice 2009		
	Fin de l'exercice 2006	Nouvelles livraisons	Sous-locations à des tiers	Restitutions d'appareils en location	Ventes	Remisés	Fin de l'exercice 2007	Nouvelles livraisons	Sous-locations/locations à des tiers ou ventes par Air Canada	Restitutions d'appareils en location	Ventes	Remisés		Fin de l'exercice 2008	Modifications au parc projetées pour 2009
B777-300	-	5	-	-	-	-	5	6	-	-	-	-	11	1	12
B777-200	-	3	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	6	-	6
B767-300	33	-	-	(2)	-	-	31	-	(1)	-	-	-	30	-	30
B767-200	11	-	-	-	-	(1)	10	-	-	(4)	(2)	-	4	-	4
A340-500	2	-	(2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A340-300	10	-	(3)	(2)	-	-	5	-	(5)	-	-	-	-	-	-
A330-300	8	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	8	-	8
A321	10	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	10	-	10
A320	47	-	-	(6)	-	-	41	-	-	-	-	-	41	-	41
A319	45	-	(6)	-	(2)	-	37	-	(2)	-	-	-	35	-	35
ERJ-190	18	24	-	-	-	-	42	3	-	-	-	-	45	-	45
ERJ-175	15	-	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	15	-	15
Total	199	32	(11)	(10)	(2)	(1)	207	12	(5)	(3)	(4)	(2)	205	1	206
Âge moyen (en années)	9,6						9,0						9,0		10

Le parc aérien d'appareils visés exploités au 31 décembre 2007 par Jazz au nom d'Air Canada aux termes du CAC est présenté ci-après :

	Nombre d'appareils visés aux termes du CAC au 31 décembre 2007
Appareils CRJ de Bombardier	
CRJ-100 de Bombardier.....	24
CRJ-200 de Bombardier.....	33
CRJ-705 de Bombardier.....	16
Total des appareils CRJ de Bombardier..	73
Appareils Dash-8 de Bombardier.....	
Dash 8-300 de Bombardier.....	26
Dash 8-100 de Bombardier.....	34
Total des appareils à turbopropulseurs ..	60
Total des appareils visés.....	133

Carburant

Le carburant pour avion constitue une dépense importante dans le secteur aéronautique et la plus importante dépense d'Air Canada, représentant environ 25 % du total des charges d'exploitation d'Air Canada en 2007. Du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2007, le prix du pétrole brut Western Texas Intermediate (« WTI ») se situait entre 51 \$ US et 98 \$ US le baril, avec un prix moyen de 70 \$ US le baril pour 2007. 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, les carburants de remplacement et les conditions climatiques. Compte tenu des volumes de 2007 et des taux de change américains, la direction d'Air Canada a estimé qu'une variation de 1 \$ US du prix du baril de brut WTI ou de la marge de raffinage entre le pétrole brut WTI et le carburéacteur a provoqué une variation d'environ 26 millions de dollars des charges de carburant en 2007 (avant l'incidence des suppléments carburant, des taux de change et de la couverture), dans l'hypothèse où la capacité des vols serait demeurée inchangée et où les marges de raffinage entre le pétrole brut du WTI et le carburant seraient demeurées constantes.

Pour gérer le risque lié à la volatilité du prix du carburéacteur et atténuer le plus possible la volatilité des flux de trésorerie d'exploitation, Air Canada conclut des contrats d'instruments dérivés avec des intermédiaires financiers. Au 31 décembre 2007, Air Canada avait couvert, principalement à l'aide d'options sur tunnel et de swaps, une part de ses besoins prévus en carburéacteur pour les périodes de 2008, 2009 et 2010. Air Canada a recours à des contrats d'instruments dérivés liés au carburéacteur et à d'autres marchandises à base de pétrole brut, telles que le mazout de chauffage et le pétrole brut, en raison de la liquidité relativement limitée des instruments dérivés liés au carburéacteur à moyen et long terme, comme le carburéacteur ne se négocie pas sur un marché à terme organisé. Air Canada n'achète ni ne détient aucun instrument financier dérivé à des fins de transaction.

Au 31 décembre 2007, Air Canada avait couvert 20 % de ses besoins prévus en carburant pour 2008, 3 % de ses besoins prévus pour 2009 et 2 % de ses besoins prévus pour 2010. Au 28 mars 2008, Air Canada a couvert 32 % de ses besoins en carburant prévus pour 2008, 10 % de ses besoins prévus pour 2009 et 5 % de ses besoins prévus pour 2010. Les couvertures de 2008 se situent à des prix fluctuant en moyenne entre 103 \$ US et 110 \$ US le baril pour les contrats basés sur le kérosène, en moyenne entre 95 \$ US et 98 \$ US le baril pour les contrats basés sur le mazout et en moyenne entre 80 \$ US et 88 \$ US le baril pour les contrats basés sur le brut WTI.

Star Alliance^{MC}

Air Canada est l'un des membres fondateurs du réseau Star Alliance^{MC}, 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^{MC} s'est étendu et comprend, au 28 mars 2008, les 19 compagnies aériennes suivantes : Air Canada, Air China, Air New Zealand, All Nippon Airways, Asiana Airlines, Austrian Airlines, bmi, LOT Polish Airlines, Lufthansa, SAS, Shanghai Airlines, Singapore Airlines, South African Airways, Spanair, Swiss International Airlines, TAP Portugal, Thai Airways, US Airways et United Airlines. Le réseau Star Alliance^{MC} comprend également trois membres régionaux : Adria Airways, Blue 1 et Croatia Airlines.

Au 31 décembre 2007, grâce aux arrangements stratégiques et commerciaux d'Air Canada avec des membres Star Alliance^{MC} et plusieurs autres compagnies aériennes, la clientèle d'Air Canada a accès à des vols sur plus de 897 destinations dans 160 pays. Elle bénéficie d'un accès réciproque aux programmes de fidélisation des voyageurs et aux salons aéroportuaires. L'alliance a pour but de faciliter les services à code partagé, les correspondances et les transferts en fournissant aux passagers un niveau plus élevé de service entre les points de correspondance du réseau (qui peut comprendre l'enregistrement en une étape). Les compagnies aériennes ont mis en œuvre diverses initiatives, comme le partage des installations, et s'efforcent de tirer parti de synergies potentielles dans d'autres domaines. Air Canada offre des services à codes partagés en collaboration avec tous les membres de Star Alliance^{MC}, exception faite de US Airways, de TAP Portugal, South African Airways et des trois membres régionaux. En août 2005, le réseau Star Alliance^{MC} a mis en place un service de billetterie électronique inter-sociétés qui permet aux clients de voyager sur les vols de tous les membres du réseau Star Alliance^{MC} avec un même billet électronique.

Autres activités

Services de fret

Air Canada est le plus important fournisseur canadien de services de fret selon la capacité de fret. AC Cargo SEC, avec Air Canada, offre des services de fret sur des routes intérieures, transfrontalières et internationales, en utilisant la capacité de fret sur les appareils exploités par Air Canada et Jazz. Air Canada propose également des services de fret entre le Canada et l'Europe au moyen d'un avion tout-cargo MD-11 nolisé.

Les principaux clients d'Air Canada pour les services de fret sont de grands transitaires et des entreprises dont les produits doivent être transportés par avion par souci de rapidité. Les services de fret offerts par Air Canada comprennent les services pour envois haute priorité (AC Expedair et AC Priorité) et des services de fret aérien (AC Fret Aérien) sur des destinations d'Air Canada partout dans le monde et sur la plupart des destinations de Jazz en Amérique du Nord. AC Cargo SEC, avec Air Canada, offre des services de fret directs sur plus de 150 destinations

canadiennes et internationales et a des représentants commerciaux dans plus de 50 pays. Air Canada est l'un des plus importants fournisseurs de services de fret aérien de la Société canadienne des postes. Les principales lignes internationales sur lesquelles Air Canada offre des services de fret sont les lignes Canada-Allemagne, Canada-Chine, Canada-Royaume-Uni et Canada-Japon. Les nouveaux Boeing 777 qui ont été livrés offrent une plus grande capacité de fret sur les lignes internationales par rapport aux appareils Airbus qu'ils remplacent. Les livraisons prévues de Boeing 777 supplémentaires en 2008 et 2009 augmenteront encore plus la capacité de fret disponible.

L'aérogare de fret d'Air Canada à l'aéroport Pearson de Toronto est équipée d'installations modernes de manutention du fret pour favoriser des activités efficaces qui répondent aux besoins des clients. Le système de gestion de fret d'Air Canada, AC Lynx, fournit un certain nombre de services, notamment le suivi en ligne des envois jusqu'à la livraison. Air Canada est membre fondateur de Cargo Portal Services (« CPS »). Lancé en 2003, CPS offre un outil de réservation et de gestion du fret par Internet qui facilite le transit et le repérage du fret et bénéficie de l'appui de grands transitaires mondiaux. En 2007, Air Canada s'est également jointe à Global Freight Exchange (« GF-X »), un grand canal électronique de distribution de fret, afin d'offrir aux clients un plus grand choix de fret. Ces canaux électroniques offrent une capacité de service améliorée pour le transit et le repérage du fret.

Services au sol

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

Vacances Air Canada

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

Dans le cadre de ses plans de croissance, Vacances Air Canada a lancé dernièrement les nouveaux forfaits Escapades de courte durée avion et hôtel à destination de l'Europe et de six villes américaines importantes, et y a également intégré les destinations des Antilles déjà offertes et desservies par des vols à fréquence élevée.

Les futurs programmes de Vacances Air Canada comprennent des forfaits voyages d'agrément en partance de l'Europe et de l'Asie vers l'Amérique du Nord avec pour objectif d'éventuellement offrir des forfaits vacances en partance et à destination de la plupart des destinations internationales d'Air Canada.

Installations

Air Canada est propriétaire d'installations ou en loue dans des aéroports importants. Ces installations comprennent des bureaux, des hangars, des installations de maintenance et des installations d'assistance en escale. Le tableau suivant décrit les principaux immeubles dont Air Canada était propriétaire ou qu'elle louait en date du 31 décembre 2007 :

Principaux immeubles	Description	Superficie approximative (pi²)	Nature du titre
Montréal — Immeuble d'Air Canada, siège social d'Air Canada	Siège social et installations de formation	272 000	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Montréal — Centre de maintenance de l'aéroport Trudeau	Bureaux, centre informatique, maintenance des appareils, hangars, ateliers et installations de formation	1 326 664	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué

Principaux immeubles	Description	Superficie approximative (pi²)	Nature du titre
Toronto — Aéroport Pearson — Aérogare	Comptoirs, bureaux, installations pour les passagers et la manutention des bagages	191 000	En location
Toronto — Centre de maintenance de l'Aéroport Pearson	Bureaux, ateliers, hangars et simulateurs	1 021 632	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Toronto – Aéroport Pearson	Bureaux, magasins, installations de formation et d'entreposage d'équipement	170 924	En location
Toronto — Installations de fret et de maintenance	Bureaux, installations de fret et de maintenance de l'équipement	426 000	En location
Vancouver — Centre des activités techniques	Bureaux, hangars, ateliers et simulateurs	1 087 985	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Vancouver — Hangar sud	Bureaux, hangars, ateliers, magasins	288 083	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Aéroport international de Calgary	Hangar, commissariat, équipement d'assistance en escale et entrepôt	267 891	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Winnipeg — Immeuble d'Air Canada	Bureaux et centre informatique	394 650	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué
Centre de maintenance de l'aéroport de Winnipeg	Bureaux, hangars de maintenance d'appareil et ateliers	278 891	Propriétaire des installations situées sur un terrain loué

Air Canada occupe d'autres bureaux, aérogares, installations de maintenance ou de fret aux termes de contrats de location à long terme à Toronto, Montréal, Vancouver, Calgary, Londres et Los Angeles. Une grande partie des hangars et des installations de maintenance des appareils de Montréal, Vancouver, Winnipeg et Toronto est louée ou sous-louée à ACTS Aero Canada, à Jazz et à d'autres tiers par Air Canada aux tarifs du marché. En outre, une partie importante des bureaux d'Air Canada dans l'immeuble d'Air Canada de Winnipeg est sous-louée à des tiers aux tarifs du marché.

Sûreté et sécurité

La plus grande priorité d'Air Canada est d'assurer la sûreté et la sécurité de ses clients, employés et appareils en appliquant les normes de sûreté et de sécurité les plus élevées.

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

Le 27 octobre 2006, Transports Canada a annoncé un nouveau Programme de protection des passagers et un projet de règlement en vertu duquel le gouvernement du Canada dressera la liste de personnes désignées qui seront réputées constituer une menace immédiate à la sécurité aérienne si elles tentent de monter à bord d'un avion. Les

transporteurs aériens devront vérifier si le nom d'un passager figure sur la liste des personnes désignées grâce à un système en ligne sécurisé. Le gouvernement du Canada a également proposé un nouveau règlement sur le contrôle de l'identité qui exigera que les passagers aériens présentent, avant l'embarquement dans l'aéronef, une pièce d'identité émise par le gouvernement sur laquelle figurent leur nom, leur date de naissance et leur sexe.

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

- Air Canada est le premier transporteur canadien à fournir à Transports Canada un système de gestion de la sécurité. Ce système comprend un cycle de surveillance qui met l'accent sur la conformité. Il est également lié à un plan récompensant le rendement en fonction de la résilience et de la prévention des pertes.
- Air Canada est prête à appliquer les nouvelles mesures imposées par Transports Canada aux termes du Programme de protection des passagers puisqu'elle respecte déjà des exigences analogues imposées par la Transport Security Agency (la « TSA »), un organisme du gouvernement américain, pour ses listes « no fly » et « selectee ». Par conséquent, l'entrée en vigueur du règlement sur le contrôle de l'identité ne devrait avoir qu'une faible incidence, le cas échéant, sur les activités d'Air Canada puisqu'elle a déjà mis en place ces procédures depuis les événements du 11 septembre 2001.
- Air Canada travaille également, de concert avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et d'autres organismes afin d'améliorer constamment les mesures de sécurité et de garantir que toute innovation adoptée par Air Canada respecte les plus hautes normes de sécurité.

Financement par emprunt

Le 12 octobre 2006, Air Canada a conclu une convention de crédit modifiée et mise à jour (la « convention de crédit modifiée et mise à jour ») avec un consortium de prêteurs (les « prêteurs ») et un agent administrateur (l'« agent »). La convention de crédit modifiée et mise à jour visait à modifier et mettre à jour la convention de crédit conclue par Air Canada en date du 6 avril 2005 avec un consortium de prêteurs et l'agent.

À la clôture du premier appel public à l'épargne et du placement secondaire d'Air Canada le 24 novembre 2006, une facilité de crédit renouvelable garantie de premier rang de 400 millions de dollars (la « facilité de crédit modifiée ») a été établie en faveur d'Air Canada aux termes de la convention de crédit modifiée et mise à jour pour les besoins du fonds de roulement et pour les fins générales de l'entreprise, dont une tranche de 100 millions de dollars peut servir à l'émission de lettres de crédit fournies exclusivement par l'agent et une tranche de 20 millions de dollars peut servir à titre de crédit de sécurité fourni exclusivement par l'agent pour la gestion de l'encaisse et le fonds de roulement. Au 28 mars 2008, la facilité de crédit demeurait inutilisée par Air Canada. Le montant total pouvant être emprunté aux termes de la facilité de crédit modifiée est assujéti à des restrictions fondées sur le pourcentage de la valeur de certains comptes débiteurs et de certains immeubles admissibles. Il peut aussi être tenu compte des comptes débiteurs d'AC Cargo SEC pour établir la capacité d'emprunt si AC Cargo SEC fournit à l'agent et aux prêteurs une garantie pour les obligations d'Air Canada aux termes de la facilité de crédit modifiée, ainsi qu'une sûreté de premier rang sur ses biens actuels et futurs, sous réserve de certaines exclusions et charges permises.

La facilité de crédit modifiée est d'une durée de trois ans et peut être prolongée au gré d'Air Canada pour des périodes de un an supplémentaires à chaque anniversaire de la clôture du premier appel public à l'épargne et du placement secondaire d'Air Canada le 24 novembre 2006, sur approbation préalable des prêteurs ayant avancé au moins les deux tiers des fonds disponibles aux termes de la facilité de crédit modifiée. Les prêteurs dissidents seront autorisés à ne pas renouveler leurs engagements aux termes de la facilité de crédit modifiée à la date d'échéance et pourront être remplacés par d'autres prêteurs; toutefois, la date d'échéance ne sera pas prorogée si les prêteurs dissidents ont avancé plus du tiers des fonds disponibles aux termes de la facilité de crédit modifiée.

La convention de crédit modifiée et mise à jour est garantie par une sûreté et une hypothèque de premier rang sur les biens actuels et futurs d'Air Canada, sous réserve de certaines exclusions et charges permises, et par une charge et une hypothèque de premier rang sur certains immeubles admissibles qui appartiennent à Air Canada ou qu'elle loue. Les obligations d'Air Canada aux termes de la facilité de crédit modifiée sont également garanties par 1209265 Alberta Ltd., filiale d'Air Canada, qui a fourni une sûreté de premier rang sur ses biens actuels et futurs, sous réserve de certaines exclusions et charges permises.

La convention de crédit modifiée et mise à jour contient les déclarations et garanties habituelles et est assujettie aux conditions habituelles (concernant notamment les engagements de ne pas faire, les engagements financiers et les cas de défaut) pour les prêts de ce genre, notamment à des restrictions sur le versement de distributions (y compris si survient et demeure un cas de défaut aux termes de la convention de crédit modifiée et mise à jour).

Marques de commerce

Air Canada estime que ses marques de commerce sont importantes pour sa position concurrentielle. Air Canada est le nom commercial et la marque de commerce d'Air Canada. Les autres marques de commerce comprennent Air Canada Jetz^{MD}, Air Canada Jazz^{MC}, Jazz^{MC}, Air Canada Vacations^{MD}, Vacances Air Canada^{MD}, Executive First^{MD}, Executive Class^{MD}, Expédair^{MD}, AC Expédair^{MC}, AC Priority^{MC}, AC Air Freight^{MC}, AC Lynx^{MC}, Hospitality Service^{MD}, Service Hospitalité^{MD}, Rapidair^{MD}, Maple Leaf^{MC}, Feuille d'Érable^{MC}, AC WEBSAVER^{MC}, Flight Pass^{MC}, Sun Pass^{MC}, Super Elite^{MC} et Super Élite^{MC}. Star Alliance^{MC} est une marque de commerce d'Air Canada et des autres membres du réseau Star Alliance^{MC}. Air Canada a accordé à Aéroplan SEC une licence lui permettant d'exploiter la marque de commerce Air Canada^{MD} et la cocarde d'Air Canada dans le monde entier uniquement en association avec le programme Aéroplan^{MD}. Air Canada a consenti à Jazz une licence d'utilisation de certaines marques de commerce au Canada et aux États-Unis, notamment Air Canada Jazz^{MC}, Jazz^{MC}, Air Canada^{MD}, Air Canada Design^{MD} et Air Canada & Design^{MD}, en association avec la prestation de services aériens réguliers dans des régions du Canada et de part et d'autre de la frontière canado-américaine. Air Canada a consenti à ACTS Aero Canada une licence d'utilisation de certaines marques de commerce au Canada et aux États-Unis, notamment Air Canada^{MD}, Air Canada Design^{MD} et Air Canada & Design^{MD}, en association avec la prestation de services de maintenance d'aéronefs. Air Canada protège ses droits de propriété intellectuelle, notamment sur ses marques de commerce et sa base de données, en ayant recours aux lois sur les marques de commerce, à des dispositions contractuelles, à des procédures de confidentialité et par d'autres moyens. Les employés, les fournisseurs de services et les autres parties avec qui Air Canada fait affaires s'engagent contractuellement, s'il y a lieu, à protéger les renseignements exclusifs d'Air Canada, ce qui permet d'en restreindre l'accès et la distribution.

Main-d'oeuvre

Au 31 décembre 2007, Air Canada comptait 23 608⁽³⁾ employés équivalent temps plein (« ETP »). Le tableau suivant donne la répartition de l'effectif moyen, exprimé en ETP, pour les quatrième trimestres de 2007 et de 2006 et pour les exercices 2007 et 2006 au complet, selon les syndicats qui les représentent.

Groupe d'employés	Syndicat ⁽¹⁾	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre	2007	2006
		2007	2006		
Direction et soutien administratif ⁽³⁾	s.o. ⁽²⁾	3 137	3 017	3 148	3 191
Pilotes	APAC	2 895	2 708	2 829	2 625
Agents de bord	SCFP	6 094	5 985	6 236	6 062
Agents-Ventes et service clientèle ⁽³⁾	TCA/FIT	3 721	3 702	3 703	3 821
Services techniques, aire de trafic et fret ⁽³⁾	AIMTA	7 048	6 812	6 939	6 812
Employés syndiqués du Royaume-Uni	Amicus/TGWU	639	697	665	691
Autres employés syndiqués		396	426	408	428
Air Canada		23 930	23 347	23 928	23 630

(1) APAC : Association des pilotes d'Air Canada; SCFP : Syndicat canadien de la fonction publique; TCA : Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada; FIT : Fraternité internationale des Teamsters; AIMTA : Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale; et TGWU : Transport and General Workers Union.

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

(3) En plus des chiffres présentés dans le tableau ci-dessus, aux termes du CSG d'Aéroplan (défini aux présentes), Aéroplan s'est engagée à rembourser à Air Canada tous les coûts intégralement répartis d'un groupe d'employés des centres d'appels représentés principalement par les TCA et d'un groupe d'employés non syndiqués travaillant actuellement pour Aéroplan. Ce groupe représentait 891 employés équivalent temps plein au 31 décembre 2007 et 853 employés équivalent temps plein au 31 décembre 2006. Ces employés ne sont pas compris dans les chiffres présentés ci-dessus. Voir « Aperçu des activités — Aéroplan — Relations stratégiques à long terme avec Air Canada ». En plus des données présentées dans le tableau précédent, ACTS Aero Canada a convenu de rembourser à Air Canada tous les coûts intégralement répartis d'un groupe d'employés non syndiqués travaillant actuellement pour ACTS Aero Canada. Des ententes antérieures visaient des employés non syndiqués travaillant actuellement pour ACTS Aero Canada mais à la suite de la monétisation d'ACTS SEC par ACE, le 16 octobre 2007, le groupe d'employés non syndiqués a été transféré à ACTS Aero Canada. Le groupe syndiqué restant pour lequel ACTS Aero Canada s'est engagée à rembourser Air Canada représentait 3 222 employés équivalent temps plein au 31 décembre 2007, alors que les deux groupes (syndiqués et non syndiqués) représentaient 3 923 employés équivalent temps plein au 31 décembre 2006. Ces employés ne sont pas compris dans les chiffres présentés ci-dessus.

Air Canada a conclu en 2003 et en 2004 des conventions collectives avec ses pilotes, agents de bord, agents de maintenance, certains employés de bureau et des finances, ses agents de service à la clientèle, employés dans le domaine des services liés à l'aire de trafic et au fret, répartiteurs et préposés à l'affectation des équipages qui viennent à échéance en 2009. Il ne peut y avoir aucune grève ni lock-out légal pendant la durée de la convention collective. En 2006, Air Canada a mené à terme avec tous ses syndicats des conventions, des médiations ou des arbitrages prévoyant le réexamen des salaires en vertu de la convention collective. La moyenne des rajustements de salaire résultant d'ententes et d'arbitrages représente une augmentation d'environ 5 % sur la période de trois ans qui va de la mi-2006 à la mi-2009.

AÉROPLAN

Aperçu

Aéroplan est la plus grande société de marketing de fidélisation au Canada. Aéroplan offre à ses partenaires d'accumulation (définis aux présentes) 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 (i) d'offrir à ses partenaires commerciaux une valeur supérieure par rapport aux autres programmes de commercialisation en leur donnant accès à ses membres et (ii) d'offrir des programmes de commercialisation qui visent à augmenter le chiffre d'affaires, la part de marché et la fidélité de la clientèle.

Le programme Aéroplan est l'un des programmes de fidélisation les plus anciens du Canada. C'est Air Canada, première compagnie aérienne intérieure et internationale à services complets du 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 commerciaux de premier plan, notamment la Banque Amex du Canada (« AMEX »), Bell Canada, la Banque Canadienne Impériale de Commerce (« CIBC »), Home Hardware, Pétrolière Impériale (Esso), les compagnies aériennes membres de Star Alliance^{MC} et de nombreuses chaînes hôtelières et sociétés de location de véhicules.

Aéroplan offre à plus de quatre millions de membres actifs la faculté d'accumuler des milles Aéroplan lorsqu'ils achètent des produits et services chez les partenaires d'accumulation membres de son réseau. Aéroplan vend des services de marketing de fidélisation, notamment des milles Aéroplan à son vaste réseau de partenaires (les « partenaires d'accumulation »), exploitant des marques dans les secteurs des cartes de crédit et des cartes de paiement, du transport aérien et d'autres secteurs. La plus grande partie de la facturation brute (définie aux présentes) d'Aéroplan provient actuellement des partenaires du secteur des cartes de crédit et des cartes de paiement. Une fois que les membres ont accumulé un nombre suffisant de milles Aéroplan, ils peuvent les échanger par l'intermédiaire d'Aéroplan contre des primes-voyages aériens et d'autres primes intéressantes auprès des partenaires d'échange d'Aéroplan (les « partenaires d'échange »). Lorsque les membres échangent leurs milles Aéroplan, c'est Aéroplan qui assume le coût de la prime désirée.

Initiatives de gestion récentes d'Aéroplan

Depuis la constitution d'Aéroplan, le 1^{er} janvier 2002, comme société en commandite appartenant exclusivement à Air Canada, la direction d'Aéroplan a opéré un certain nombre de changements importants visant à améliorer ses activités d'exploitation et à accroître sa rentabilité. Plus particulièrement, la direction d'Aéroplan a pris les initiatives décrites ci-après.

Services aux membres

De 2006 à 2007, le nombre d'appels traités par les centres de contacts d'Aéroplan sur une base annuelle, soit 3,8 millions, a augmenté de 6 % et le temps moyen de traitement des appels par les centres de contacts est passé de 9,9 minutes à 10,3 minutes par appel, soit une augmentation de 4 %. Le lancement des Primes Vol ClassiquePlus^{MC} à la fin d'octobre 2006 a contribué à l'augmentation du nombre d'appels traités, et la complexité accrue des demandes de renseignements des membres s'est traduite par une augmentation du temps moyen de traitement des appels.

Les niveaux de service à la clientèle d'Aéroplan respectent et dépassent souvent les normes du secteur par rapport aux groupes de référence. Depuis le lancement du site www.aeroplan.com en mai 2002, Aéroplan a considérablement investi dans le rehaussement progressif de sa présence, de ses produits et de ses services en ligne. En 2005, un outil d'échange en ligne renouvelé a été lancé pour sa série de primes Plaisirs, ce qui a ainsi augmenté la portée du programme et amélioré considérablement la procédure d'échange pour les membres. En 2006, Aéroplan a entièrement renouvelé son site Web, mettant l'accent sur l'amélioration de la convivialité. Aéroplan a également ajouté ses nouvelles Primes Vol ClassiquePlus^{MC} aux services offerts en ligne en 2006. Au cours des 18 derniers mois, Aéroplan a également conçu et mis sur pied un système de pointe de réservation d'hôtels et de location de voitures en communication directe. Ainsi, les membres peuvent magasiner et réserver une voiture ou une chambre d'hôtel facilement, directement sur le site www.aeroplan.com.

L'utilisation du site Web d'Aéroplan s'accroît constamment depuis mai 2002 et il sert actuellement à réserver environ 57,3 % des voyages aériens et environ 69 % des primes choisies (y compris les primes non aériennes). Dans l'ensemble, plus de 1,3 million de primes ont été délivrées sur le site Web.

Augmentation de la facturation brute provenant des partenaires du secteur des cartes de crédit et des cartes de paiement

En avril 2003, Air Canada a renégocié son contrat à long terme avec la CIBC (l'« entente CIBC »), l'exploitant de la plus importante franchise de cartes de crédit du Canada et la première source de facturation brute d'Aéroplan. Cette renégociation s'est traduite par une hausse de la facturation brute par mille Aéroplan vendu et par des clauses d'exclusivité moins restrictives. En juillet 2004, Air Canada a cédé l'entente CIBC à Aéroplan. Au cours du dernier trimestre de 2006, Aéroplan et la CIBC ont annoncé qu'elles avaient modifié l'entente CIBC afin d'inclure un facteur multiplicateur de 50 % pour chaque dollar dépensé (1,5 mille Aéroplan gagné) dans les épiceries, les stations d'essence et les pharmacies au Canada et à l'étranger par les titulaires de cartes Aéro Or. En janvier 2004, Aéroplan et Air Canada ont également conclu un contrat à long terme avec AMEX relativement à la création de la carte AéroplanPlus et à l'inclusion d'Aéroplan dans le programme Points-privilèges^{MD} d'AMEX.

Augmentation de la capacité auprès d'Air Canada

Avant 2004, Air Canada réservait 10 % de ses places d'avion aux primes Aéroplan. En avril 2004, ce pourcentage est passé à 15 % aux termes du programme des Primes Avenue (qui n'existe plus).

Le 16 octobre 2006, afin de rehausser les choix de primes-voyages et d'offrir une plus grande souplesse au chapitre de la réservation de voyages, Aéroplan a lancé les Primes Vol ClassiquePlus^{MC}. Ce produit donne aux membres Aéroplan un accès illimité au stock de sièges disponibles sur l'ensemble des réseaux d'Air Canada et de Jazz, que ce soit en classe économique ou Affaires. Le produit Primes Vol ClassiquePlus^{MC} offre une plus grande souplesse pour les primes-voyages qui vient compléter les Primes Vol Classique^{MC} actuelles et les primes-voyages Star Alliance^{MD} exclusives. L'ensemble des produits de voyage d'Aéroplan permet d'avoir accès à plus de 890 destinations dans le monde.

Les Primes Vol ClassiquePlus^{MC} ont, dans les faits, remplacé les Primes Avenue lancées en avril 2004. Le produit Primes Vol Classique^{MC} n'a pas été modifié et continue d'être un élément central des produits et services offerts par Aéroplan à ses membres. Ces primes représentent 8 % de la capacité d'Air Canada et de Jazz sur toutes les lignes, chaque mois. À l'heure actuelle, les Primes Vol ClassiquePlus^{MC} sont inutilisables lorsqu'un billet électronique ne peut être délivré, ce qui ne concerne qu'un nombre limité de destinations. On peut toutefois acheter un billet électronique pour toutes les destinations au Canada et la plupart des destinations transfrontalières et internationales d'Air Canada. L'utilisation de la billetterie électronique pour l'ensemble des destinations est prévue dans un avenir rapproché.

Le programme Primes Vol ClassiquePlus^{MC} offre aux membres toute la capacité en excédent de la tranche de 8 % accordée au Primes Vol Classique^{MC} à des taux d'échange variables. Aéroplan utilise, pour afficher les disponibilités et calculer les taux d'échange de milles, un outil nouveau et innovateur permettant de repérer les sièges disponibles et de calculer le nombre de milles Aéroplan requis en temps réel. Le nombre de milles Aéroplan requis en échange de Primes Vol ClassiquePlus^{MC} est fondé sur le prix réel des billets d'avion, moins le rabais

accordé à Aéroplan en tant que principal acheteur de places du transporteur aérien. Par conséquent, il varie selon le tarif aérien, en fonction de facteurs tels que l'origine, la destination, la saison, l'heure et le jour du vol.

Ajout de partenaires d'accumulation

Aéroplan cherche activement, depuis 2005, à augmenter le nombre de ses partenaires d'accumulation dans le but d'accroître ses sources de revenu. Aéroplan s'est associée à d'importants détaillants connus à l'échelle du pays, tels que Pétrolière Impériale (Esso), Home Hardware, ING, Financière Sun Life, Uniprix, Primux et le Groupe Dumoulin. Ces nouveaux partenaires ont été choisis parmi les catégories de détaillants où les membres Aéroplan dépensent le plus. Aéroplan cherchera à continuer à s'adjoindre des détaillants connus et à en tirer parti. Aéroplan entend également rechercher les catégories de produits qui permettent aux membres de doubler leurs milles Aéroplan. Par exemple, le membre Aéroplan qui achète du carburant chez Esso au moyen d'une carte Aéro Or CIBC-Visa se voit attribuer des milles Aéroplan à la fois par Esso et par CIBC.

Le 15 octobre 2007, Aéroplan et Bell Canada ont annoncé qu'elles ne renouvelleraient pas la convention relative au programme d'Aéroplan. Bell Canada était un partenaire d'accumulation depuis 2004. Le 18 janvier 2008, la convention a pris fin conformément à ses modalités et Aéroplan a annoncé le lancement d'un partenariat national de plusieurs années avec Primus Telecommunications Canada Inc. comme nouveau partenaire d'accumulation dans le secteur des télécommunications.

Diversification de la gamme de primes

En 2007, dans le cadre de sa stratégie visant à élargir et diversifier la gamme de primes offertes à ses membres, Aéroplan a ajouté de nombreuses nouvelles primes à son portefeuille de primes non aériennes qui, à la fin de l'exercice, permettaient aux membres d'échanger des milles contre de plus de 600 primes. En 2007, le Magasin de Musique Aéroplan a été lancé. Il permet aux membres de télécharger de la musique en échange de milles. Pour répondre aux préoccupations des membres Aéroplan concernant l'environnement et le réchauffement climatique, une collection de primes écologiques est maintenant offerte. Aéroplan a aussi offert à ses membres la possibilité de compenser les émissions de carbone produites par leurs primes-voyages. Le moteur de réservation en ligne d'Aéroplan a été amélioré et permet maintenant d'échanger des primes auprès des hôtels Starwood, dont relèvent les bannières Sheraton, Westin, Meridien et W. Les membres ont toujours réagi favorablement à l'augmentation du choix et de la valeur des primes non aériennes.

Les primes-voyages aériens demeurent les plus populaires parmi les membres, ces primes ayant représenté environ 80 % de toutes les demandes d'échange présentées par les membres Aéroplan en 2007. Aéroplan a émis près de dix millions de primes-voyages aériens au cours des dix dernières années et plus de 1,5 million en 2007 seulement.

Cartes anonymes en magasin

Au début de 2007, Aéroplan a lancé un nouvel outil de recrutement des membres dans le secteur du détail avec son partenaire Home Hardware, l'un des plus importants centres de rénovation domiciliaire du Canada, qui compte plus de 1 000 établissements participants à l'échelle du pays, et avec un partenaire du domaine pharmaceutique, Uniprix, qui compte plus de 150 pharmacies participantes. La carte anonyme est une carte de membre Aéroplan avec un numéro de carte distinct mais aucun titulaire. Elle est présentée accompagnée de renseignements sur le programme Aéroplan et les partenaires. Les caissiers l'offrent aux clients et la glissent dans le lecteur du tiroir-caisse pour donner instantanément des milles Aéroplan aux clients avec leur achat. Les clients doivent ensuite enregistrer la carte anonyme en ligne après leur transaction pour en devenir personnellement titulaire, ce qui termine la procédure d'adhésion. Il a fallu former le personnel et installer des affiches et des accessoires dans les établissements. Aéroplan a pu ainsi recruter quelque 300 000 membres en douze mois, ce qui lui donne accès à un important segment de marché, celui des voyageurs d'agrément occasionnels.

Le 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 d'accumulation Aéroplan et (ii) la remise de primes aux membres Aéroplan au moyen de l'achat de primes de ses partenaires d'échange.

Vente de milles Aéroplan et de services de commercialisation aux partenaires d'accumulation

Les produits de facturation brute (définie aux présentes) d'Aéroplan proviennent de la vente aux partenaires d'accumulation 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 partenaires d'accumulation dans les secteurs des cartes de crédit et des cartes de paiement, des voyages aériens et d'autres secteurs.

Le produit brut touché par Aéroplan au moment de la vente de milles Aéroplan à ses partenaires, appelé facturation brute, est reporté et constaté 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 places 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 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 de contacts et les frais de vente et d'administration.

D'après les résultats antérieurs, la direction d'Aéroplan estime qu'une certaine proportion de milles Aéroplan vendus ne sera jamais échangée par les membres. Il s'agit d'un « désistement » qui, selon l'estimation actuelle de la direction d'Aéroplan, correspond à environ 17 % des milles Aéroplan émis. Cette estimation est étayée par deux études indépendantes menées en 2004 pour le compte d'Aéroplan et qui ont été mises à jour en 2006. Au cours de 2006, conformément à sa politique d'évaluer les désistements tous les deux ans, la direction d'Aéroplan, avec l'aide de spécialistes indépendants, a revu son estimation du facteur de désistement utilisé à l'égard du programme Aéroplan afin de déterminer le nombre total de milles Aéroplan vendus dont on s'attend à ce qu'ils ne soient jamais échangés, selon les données accumulées jusqu'à la fin de 2005. Étant donné que ces études étaient fondées sur des données allant jusqu'au 31 décembre 2005, qui ne tenaient pas compte de l'effet du programme de Primes Vol ClassiquePlus^{MC} lancé en octobre 2006, la direction, avec l'aide d'une société d'experts-conseils indépendante, a effectué en 2007 une étude des désistements selon les données accumulées jusqu'à la fin de 2006. Selon les résultats obtenus, le facteur de désistement estimatif à l'égard du programme Aéroplan demeure le même, soit de 17 %. De plus, la direction procédera en 2008 à une évaluation complète des désistements en tenant compte des données d'une année entière sur les échanges de Primes Vol ClassiquePlus^{MC} et d'autres facteurs. 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 d'un mille Aéroplan, qui est actuellement évaluée à 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 2007, Aéroplan avait des produits comptabilisés d'avance d'environ 1,6 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 dernière période. L'expression « frais d'échange futurs » désigne le total du passif estimatif relatif au coût futur des primes à l'égard des milles Aéroplan vendus et en cours, déduction faite des désistements, évalué en fonction du plus récent coût moyen des primes par mille pour le dernier trimestre écoulé (pour les périodes intermédiaires) ou le dernier exercice écoulé (pour la présentation de l'information financière annuelle).

Aéroplan est rémunérée pour la vente de services de commercialisation à ses partenaires 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 achetées des partenaires d'échange

Une fois que les membres ont accumulé un nombre suffisant de milles Aéroplan, ils peuvent les échanger contre des primes figurant dans le répertoire des primes Aéroplan offertes par l'entremise des partenaires d'échange d'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 comprenait, en plus des voyages aériens sur les ailes d'Air Canada, de Jazz ou d'autres transporteurs membres de Star Alliance^{MD}, des locations de véhicules ou de chambres d'hôtel partout dans le monde, une vaste gamme de produits de consommation et des primes d'expériences uniques.

Partenaires d'accumulation

Aéroplan attire et conserve ses partenaires d'accumulation grâce à la valeur (i) de son bassin de membres comme marché cible pour ces partenaires d'accumulation, (ii) à la fidélité que démontrent les membres Aéroplan en achetant à répétition des produits et services des partenaires et (iii) à une gamme de services de commercialisation à valeur ajoutée offerts par Aéroplan.

Aéroplan entretient actuellement des relations commerciales avec des partenaires d'accumulation, qu'on peut répartir en trois grandes catégories : (i) les cartes de crédit et cartes de paiement; (ii) les transports aériens; (iii) autres.

Cartes de crédit et cartes de paiement

En 2007, le secteur des cartes de crédit et des cartes de paiement a représenté environ 63 % de la facturation brute totale relative à la vente de milles Aéroplan aux trois partenaires d'Aéroplan dans ce secteur : la CIBC, AMEX et MBNA America Bank, N.A. (« MBNA »).

Transports aériens

En 2007, la catégorie des transports aériens a représenté environ 30 % de la facturation brute totale à la vente de milles Aéroplan. Elle regroupait une trentaine de partenaires, plus particulièrement Air Canada, Jazz et d'autres compagnies aériennes membres de Star Alliance^{MD}.

Autres

En 2007, cette catégorie a représenté environ 7 % de la facturation brute totale à la vente de services de marketing de fidélisation, notamment de milles Aéroplan.

Membres

Le programme Aéroplan compte à l'heure actuelle plus de quatre 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 douze derniers mois.

Conformément aux règles et conditions concernant la validité des milles du programme Aéroplan (la « politique de validité des milles »), (i) à compter du 1^{er} janvier 2007, les milles Aéroplan inutilisés par un membre après 7 ans (84 mois) ne seront plus valides et seront retranchés du solde du compte du membre. Tous les milles Aéroplan émis avant le 1^{er} janvier 2007 seront considérés comme ayant été accumulés le 31 décembre 2006 dans le calcul de la période de 7 ans, portant ainsi la fin éventuelle de leur période de validité au 31 décembre 2013 et, (ii) à compter du 1^{er} juillet 2007, aux termes de la politique de validité des milles, qui a été annoncée en octobre 2006, les membres doivent effectuer au moins une opération dans le cadre du programme Aéroplan, à savoir une accumulation ou un échange, au cours de la dernière période de 12 mois consécutifs, à défaut de quoi les milles Aéroplan accumulés dans le compte seront perdus. Avant le 1^{er} juillet 2007, les milles Aéroplan étaient perdus dans ces comptes si aucune activité (accumulation ou échange) n'avait été enregistrée dans les 36 mois précédents.

Les milles Aéroplan perdus peuvent être récupérés moyennant des frais administratifs de 30 \$, plus 0,01 \$ par mille Aéroplan recouvré.

Protection des renseignements personnels concernant les membres Aéroplan

Conformément à sa politique sur la question, Aéroplan s'est engagée à protéger les renseignements personnels qui concernent ses membres et elle accorde une importance primordiale à la confiance que les membres lui accordent en tant que dépositaire des renseignements personnels à leur sujet. Aéroplan s'est donnée pour tâche de réévaluer en permanence ses pratiques et procédures et s'est engagée à répondre aux observations de ses membres afin de satisfaire leurs attentes à cet égard. Aéroplan recueille, utilise et communique des renseignements sur ses membres pour administrer le programme Aéroplan et pour offrir à ses membres des primes, des avantages, des produits, des biens et des services aux termes du programme Aéroplan. Aéroplan ne recueille, n'utilise ni ne communique des renseignements personnels au sujet d'un membre sans son consentement, sauf si la loi l'y autorise ou l'y oblige. Les membres Aéroplan peuvent faire retirer leur nom des listes de sollicitation utilisées pour promouvoir les offres spéciales présentées par Aéroplan et ses partenaires. Aéroplan exige par contrat de ses partenaires commerciaux qu'ils s'engagent à protéger les renseignements personnels concernant les consommateurs. La politique d'Aéroplan en matière de protection des renseignements personnels est conçue pour respecter ou dépasser les exigences du droit canadien dans le domaine, prescrites notamment par la LPRPDE, et les principes édictés dans le *Code canadien de protection des renseignements personnels* (CAN/CSA-Q 830-96). Le code d'éthique et de conduite des affaires d'Aéroplan réitère son engagement à protéger les renseignements personnels. Les ressources consacrées par Aéroplan à cet égard contribuent à la rendre digne de confiance, à asseoir sa réputation et à renforcer sa marque.

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 d'Aéroplan est d'avis 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 rôle d'Aéroplan à titre de seul fournisseur de services de marketing de fidélisation d'Air Canada établi au Canada;
- des taux avantageux pour les places d'avion sur les réseaux d'Air Canada et de Jazz puisque Aéroplan est le meilleur client d'Air Canada;
- un accès aux passagers d'Air Canada afin de recruter de nouveaux membres Aéroplan.

Aéroplan est partie aux cinq principaux 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, du 13 octobre 2006 et du 24 septembre 2007 (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 (le « CSC »); (iv) le contrat de services généraux conclu le 13 mai 2005, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2005 (le « CSG d'Aéroplan »); (v) les contrats de licence d'exploitation de marque conclus le 13 mai 2005 et le 23 novembre 2006.

Activités de LMG

Aperçu

LMG a pour principales activités l'exploitation de programmes de fidélisation de coalition regroupant plusieurs partenaires et la prestation de services d'analyse connexes aux détaillants et à leurs fournisseurs. LMG exerce ses activités dans les principaux secteurs suivants :

- le programme Nectar;
- les services de connaissances et de communication;
- Rewards Management Middle East Limited (« RMMELE »).

LMG détient aussi les droits, les marques de commerce et autre propriété intellectuelle sur la marque Air Miles pour le monde entier et reçoit des redevances au titre de ces actifs.

Nectar est le principal programme de fidélisation de coalition du Royaume-Uni. Il a été lancé en septembre 2002 et permet à plus de 10 millions de membres actifs d'accumuler des points Nectar sur leurs achats courants auprès de détaillants et fournisseurs de services de premier plan. Des entreprises bien connues comme BP, American Express, EDF Energy, Ford et Sainsbury's comptent actuellement parmi les partenaires d'accumulation. Les membres peuvent ensuite échanger les points Nectar qu'ils ont accumulés auprès des partenaires d'échange contre des primes allant de marchandises et de remises sur achats à des vols et des billets gratuits pour des spectacles. Le programme Nectar permet aux partenaires d'accumulation d'accroître la fidélisation de la clientèle, d'influencer les comportements d'achat des clients, d'accroître l'efficacité de la commercialisation et d'obtenir des données sur la clientèle et des analyses. Les partenaires d'échange peuvent accéder à un circuit de distribution distinct et à un grand nombre de membres Nectar. L'expression « points Nectar » désigne la monnaie accumulée par les membres aux termes du programme de commercialisation de la fidélisation dont LMG est propriétaire et exploitant.

Les activités de connaissances et de communication ont été établies en 2007 afin de fournir des services d'analyse aux détaillants et à leurs fournisseurs. Ces activités combinent des données sur les clients obtenues habituellement, mais pas exclusivement, par l'intermédiaire d'un programme de cartes de fidélité, et des données électroniques obtenues à partir des points de vente quand des biens et services donnés sont achetés, notamment quant aux prix, au lieu et au moment de l'achat. Ces données sont ensuite analysées et les résultats de l'analyse sont utilisés pour améliorer la prise de décisions quant à l'établissement des prix, à la gamme des produits, à l'approvisionnement et à la promotion des produits destinés à la revente par de grandes sociétés de vente au détail.

RMMELE gère des programmes de fidélisation sous la marque de commerce Air Miles Shopping Rewards et exerce ses activités sur les marchés du Moyen-Orient, principalement les Émirats arabes unis, le Bahreïn et le Qatar. Le modèle d'affaires de RMMELE est très semblable à celui du programme Nectar. Les promoteurs du programme sont des entreprises nationales comme Damas et le détaillant en alimentation Spinney's ainsi que des sociétés internationales comme HSBC, Bridgestone, Adidas et Hertz. Le 17 janvier 2008, LMG a fait passer à 60 % sa participation dans RMMELE, laquelle était de 20 % au 31 décembre 2007.

Programme Nectar

Aperçu

Le programme Nectar permet à ses membres d'obtenir des points Nectar sur leurs achats courants auprès de treize partenaires d'accumulation de premier plan. Des entreprises bien connues comme American Express, BP,

EDF Energy, Ford et Sainsbury's, qui ont toutes conclues des contrats à long terme avec LMG, comptent actuellement parmi les partenaires d'accumulation. Chez la plupart des partenaires d'accumulation, les membres obtiennent deux points Nectar pour chaque livre sterling dépensée, qu'ils peuvent ensuite échanger auprès des partenaires d'échange contre des primes comme des marchandises, des remises sur achat, des billets d'avion et des billets de spectacles.

LMG permet aux partenaires d'accumulation d'accroître la loyauté de la clientèle, d'influencer les habitudes de consommation des clients, d'améliorer leur mise en marché et d'obtenir des analyses et des données sur la clientèle à un coût moindre qu'un programme de fidélisation maison. Les partenaires d'échange ont accès à un réseau de distribution distinct et à un grand bassin de membres Nectar.

LMG tire la majorité de sa facturation brute des frais de commercialisation que lui versent ses partenaires d'accumulation pour chaque point Nectar émis aux membres. Les partenaires d'accumulation ont généralement conclu des contrats à long terme stipulant des engagements minimums. Lorsque les membres échangent des points Nectar contre des primes, LMG paie aux partenaires d'échange les services rendus à LMG une rémunération équivalant au coût convenu des primes.

Au coût des primes s'ajoutent les charges d'exploitation pour le maintien des systèmes utilisés pour gérer les comptes de points Nectar et conserver de façon sûre les données sur les clients, les frais de commercialisation tels que la publicité et les communications, les frais de main d'œuvre et les frais des centres de contacts.

Nectar s'est rapidement démarqué comme le plus grand programme de fidélisation de coalition du Royaume-Uni avec plus de 10 millions de membres actifs.

LMG exploite aussi le programme « Nectar business », un programme de fidélisation interentreprises, qui permet aux PME d'accumuler des points Nectar auprès d'une large gamme de partenaires d'accumulation dans le commerce de détail ou interentreprises, puis d'échanger leurs points contre des primes de la même manière auprès des partenaires d'échange Nectar.

Partenaires d'accumulation

Le programme Nectar compte treize partenaires d'accumulation et de plus en plus de partenaires d'accumulation de premier plan pour petites entreprises. Des entreprises bien connues comme American Express, BP, EDF Energy, Ford et Sainsbury's, qui ont toutes conclu des contrats à long terme, génèrent une facturation brute annuelle minimum. LMG a ciblé ces grands acteurs du marché pour mettre sur pied un vaste réseau capable d'attirer et de fidéliser rapidement des membres actifs et motivés.

Les contrats qui régissent la participation des partenaires d'accumulation au programme Nectar contiennent tous les éléments suivants :

- (i) une durée à long terme (en général, au moins deux ans);
- (ii) un apport financier annuel minimum;
- (iii) des frais annuels de programme liés à l'indice des prix de détail du Royaume-Uni (« RPI »).

Ces contrats procurent à LMG des flux de trésorerie récurrents et prévisibles. En général, le contrat interdit au partenaire d'accumulation de participer à des programmes concurrents et lui confère le droit exclusif d'émettre des points Nectar dans sa catégorie, d'utiliser la marque Nectar dans ses activités de commercialisation et de trouver les membres Nectar qui ne font pas actuellement partie de sa clientèle grâce aux initiatives de commercialisation de Nectar. La base de données Nectar et les autres droits de propriété intellectuelle qui servent à exploiter Nectar sont la propriété exclusive de LMG.

LMG cherche constamment à nouer de nouvelles relations à long terme avec des partenaires d'accumulation tout en cherchant à renouveler le plus possible les ententes existantes à des conditions avantageuses.

Dans la mesure du possible, les contrats avec les partenaires d'accumulation sont renouvelés par roulement pour éviter de tous les renégocier en même temps.

Partenaires d'échange

Les membres peuvent échanger des primes contre un vaste éventail de produits et services. LMG fait affaires avec un vaste réseau de partenaires d'échange qu'on peut classer en trois grandes catégories :

Remises en magasin – Les membres peuvent échanger leurs points Nectar contre des remises immédiates quand ils font un achat dans divers magasins de détail, dont Sainsbury's et Argos sont parmi les principaux.

Divertissements et objets-cadeaux – Les membres peuvent échanger des points Nectar contre des remises et des objets-cadeaux proposés par diverses entreprises axées sur le divertissement et le style de vie, tels que les parcs thématiques, les concerts, la location de vidéo et les billets de cinéma. Blockbuster et Vue Cinemas figurent parmi les grands fournisseurs de divertissements et d'objets-cadeaux.

Voyages et loisirs – Les membres peuvent échanger des points Nectar contre des primes plus classiques, comme les billets d'avion et les chambres d'hôtel. L'agence de voyage en ligne eBooker offre un système d'échange complet qui permet aux membres LMG de trouver un vol ou un hôtel en ligne et de régler leurs transactions uniquement en points Nectar et en argent en temps réel.

Logos et marques de commerce

La direction d'Aéropian est d'avis que ses marques de commerce sont importantes pour sa position concurrentielle. Aéropian SEC est propriétaire de nombreuses marques déposées, dont les marques de commerce suivantes au Canada : « Aeroplan », « Aéropian », « AeroCorporate », « AéroEntreprise », « Aeroplan Plus », « Aéropian Plus », « Aerogold », « Aéro Or » et « Aeromove ». Air Canada a octroyé à Aéropian SEC une licence lui permettant d'exploiter l'appellation commerciale Air Canada et les marques de commerce Air Canada, notamment Air Canada^{MD} et la cocarde d'Air Canada, uniquement en association avec la participation d'Air Canada au programme Aéropian.

LMG est propriétaire inscrit des marques de commerce suivantes au Royaume-Uni et dans l'Union européenne : les mots « Nectar », « LMG », « LMUK », « LMS » et « LMI », le logo Nectar, la carte Nectar et les logos LMG, LMUK, LMS et LMI. Le mot, le logo et la carte Nectar sont aussi enregistrés au Japon, aux États-Unis et en Australie. La carte Nectar est un dessin communautaire enregistré de l'Union européenne. En outre, LMG est propriétaire inscrit des logos et des mots Air Miles, Air Miles Travel the World et Air Miles Shopping Rewards dans divers pays et a accordé des licences d'utilisation de ces marques au Canada, aux États-Unis, en Hollande, en Espagne et au Moyen-Orient.

L'actif incorporel d'Aéropian est un élément important de son entreprise. Le Fonds bénéficie de la survaleur découlant de ses noms de marque et il protège ses droits de propriété intellectuelle, notamment 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 commerciaux s'engagent contractuellement à protéger les renseignements exclusifs d'Aéropian afin d'en restreindre l'accès et la distribution.

Financement par emprunt

Le 29 juin 2005, simultanément à la clôture du premier appel public à l'épargne du Fonds de revenu Aéropian, Aéropian a conclu une entente de crédit (les « facilités de crédit existantes d'Aéropian », désignées conjointement avec le prêt à terme pour la réserve au titre des échanges d'Aéropian, les « facilités de crédit d'Aéropian »), prévoyant une facilité de crédit à terme de 300 millions de dollars (ou l'équivalent en dollars américains) (la « facilité à terme d'Aéropian »), une facilité d'acquisition de 100 millions de dollars (ou l'équivalent en dollars américains) (la « facilité d'acquisition d'Aéropian ») et une facilité de crédit renouvelable de 75 millions de dollars (ou l'équivalent en dollars américains) (le « crédit renouvelable d'Aéropian »). Les facilités de crédit

existantes d'Aéroplan ont par la suite été modifiées par la modification n° 1 de la convention de crédit en date du 23 décembre 2005, par la modification n° 2 de la convention de crédit en date du 26 août 2006 et, simultanément à la clôture du prêt à terme pour la réserve au titre des échanges d'Aéroplan, par la modification n° 3 de la convention de crédit (la « modification n° 3 ») en date du 19 décembre 2007.

Les facilités de crédit existantes d'Aéroplan sont fournies par un consortium de prêteurs (les « prêteurs existants d'Aéroplan ») dont la Banque Royale du Canada est l'agent administrateur. La modification n° 3 prévoit notamment : (i) la création d'une autre facilité de crédit à terme de 168 millions de dollars canadiens (la « facilité à terme supplémentaire d'Aéroplan ») et la réduction d'autant de la facilité à terme (existante); et (ii) une augmentation du crédit renouvelable d'Aéroplan jusqu'à hauteur de 150 millions de dollars. Toutes les facilités de crédit existantes d'Aéroplan viennent à échéance le 19 décembre 2010.

La facilité à terme d'Aéroplan a pu être utilisée entièrement en un seul prélèvement au moment de la clôture du premier appel public à l'épargne du Fonds de revenu Aéroplan pour financer une partie de la réserve au titre des échanges de milles Aéroplan (la « réserve au titre des échanges de milles Aéroplan ») prévue par la direction d'Aéroplan et certaines dépenses en immobilisations de 7 millions de dollars au total, le reste étant disponible pour rembourser le billet émis par Aéroplan à Société en commandite APLN, à titre de contrepartie partielle aux termes du contrat d'acquisition conclu par Société en commandite APLN et Aéroplan en vertu duquel Aéroplan a acquis la totalité ou la quasi-totalité de l'actif de Société en commandite APLN (sous réserve de certains ajustements) pour 125 millions de dollars. La facilité d'acquisition d'Aéroplan peut être versée en plusieurs tranches pour financer les acquisitions permises. Une tranche d'au plus 25 millions de dollars du crédit renouvelable d'Aéroplan était disponible à la clôture du premier appel public à l'épargne pour les fins générales de l'entreprise et pour le fonds de roulement, le reste étant disponible par la suite. Un crédit de sécurité d'au plus 5 millions de dollars est également disponible à titre de sous-élément du crédit renouvelable d'Aéroplan pour la gestion de l'encaisse et le fonds de roulement.

Au 31 décembre 2007, 132 millions de dollars canadiens ont été prélevés au titre de la facilité à terme d'Aéroplan, 100 millions de dollars canadiens, au titre de la facilité d'acquisition d'Aéroplan, 168 millions de dollars canadiens, au titre de la facilité à terme supplémentaire d'Aéroplan et 40 millions de dollars canadiens, au titre du crédit renouvelable d'Aéroplan. Une grande partie de ces emprunts devrait être remboursée d'ici la fin de 2007.

Le prêt à terme pour la réserve au titre des échanges d'Aéroplan prévoit une facilité de crédit-relais garantie de premier rang de 300 millions de dollars canadiens (la « facilité de crédit-relais d'Aéroplan »).

Le prêt à terme pour la réserve au titre des échanges d'Aéroplan est fourni par un consortium de prêteurs (les « prêteurs de 2007 d'Aéroplan »), dont la Banque Royale du Canada est l'agent administrateur. À moins qu'elle ne soit remboursée à l'avance conformément aux modalités du prêt à terme pour la réserve au titre des échanges d'Aéroplan, la facilité de crédit-relais d'Aéroplan vient à échéance le 19 juin 2009 et peut, sous réserve de certaines conditions, être prolongée jusqu'au 19 décembre 2009, puis en partie jusqu'au 19 juin 2010.

La facilité de crédit-relais d'Aéroplan était offerte uniquement pour financer la réserve au titre des échanges des milles Aéroplan jusqu'à hauteur de 400 millions de dollars canadiens (compte tenu de l'emprunt de 100 millions de dollars aux termes des facilités de crédit existantes d'Aéroplan). Elle a été entièrement utilisée le 19 décembre 2007.

Chaque facilité de crédit d'Aéroplan est garantie notamment par la quasi-totalité des actifs actuels et futurs d'Aéroplan, sous réserve : (i) de certaines charges permises; et (ii) d'une convention entre créanciers conclue le 19 décembre 2007 entre les prêteurs existants d'Aéroplan et les prêteurs de 2007 d'Aéroplan, à laquelle est notamment intervenue Aéroplan.

Les obligations d'Aéroplan à l'égard de chaque facilité de crédit d'Aéroplan sont également garanties par le Fonds de revenu Aéroplan, Commandité Gestion Aéroplan Inc., Aéroplan Holdings UK Limited, Aéroplan Acquisition UK Limited, LMG, Loyalty Management Services Limited, Loyalty Management UK Limited et Loyalty Management Group Analytics Limited. À titre de sûreté aux termes de ses obligations de garantie, le Fonds de revenu Aéroplan a consenti une sûreté sur la totalité de ses actifs actuels et futurs, y compris un gage sur tous les

titres qu'il détient dans Société en commandite Aéroplan et Commandité Gestion Aéroplan Inc. À titre de sûreté aux termes de ses obligations de garantie, Commandité Gestion Aéroplan Inc. a consenti un gage sur tous les titres qu'elle détient dans Société en commandite Aéroplan.

Chaque facilité de crédit d'Aéroplan stipule les déclarations et garanties habituelles et est assujettie aux conditions habituelles (concernant notamment les engagements de faire et de ne pas faire, les engagements financiers et une série de cas de défaut) pour les facilités de ce genre et de cette taille, notamment à des restrictions sur le versement de distributions (voir ci-dessous) et la création de dettes.

Aux termes de chaque facilité de crédit d'Aéroplan, il est interdit à Aéroplan de verser aux porteurs de parts d'Aéroplan inscrits des distributions qui excèdent l'encaisse distribuable globale d'Aéroplan durant la période en question. Il est aussi interdit à Aéroplan et à certaines de ses filiales de verser des distributions si survient et demeure un cas de défaut aux termes des nouvelles facilités de crédit d'Aéroplan.

Réserve au titre des échanges de milles Aéroplan

À la clôture du premier appel public à l'épargne du Fonds de revenu Aéroplan, Aéroplan a constitué une réserve (la « réserve au titre des échanges de milles Aéroplan ») pour financer une partie des frais d'échange futurs des milles Aéroplan non échangés en cours à ce moment selon les estimations de la direction. La réserve au titre des échanges de milles Aéroplan peut compléter les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation afin de combler les demandes d'échange dans les périodes où le taux de demandes d'échange est particulièrement élevé.

La réserve au titre des échanges de milles Aéroplan a initialement été établie en fonction d'une partie des frais d'échange futurs estimatifs des milles Aéroplan en cours à la clôture du premier appel public à l'épargne du Fonds de revenu Aéroplan. À ce moment, 400 millions de dollars issus du produit net du premier appel public à l'épargne et d'un retrait au titre de la facilité de crédit d'Aéroplan ont été déposés dans le compte de la réserve au titre des échanges de milles Aéroplan. Au 31 décembre 2007, la réserve au titre des échanges de milles Aéroplan s'établissait à 400 millions de dollars, soit 34,6 % du passif relatif aux frais d'échange futurs. Jusqu'à maintenant, Aéroplan n'a pas eu besoin de puiser dans la réserve au titre des échanges de milles Aéroplan.

Selon sa politique de placement, Aéroplan investit la réserve au titre des échanges de milles Aéroplan et les excédents de trésorerie, qui sont inclus dans les placements à court terme et la trésorerie et ses équivalents, dans des billets de trésorerie et des obligations de sociétés ayant obtenu une note minimale de R-1 (élevé) ou de AA (faible) et dans des dépôts à terme, sous réserve de seuils établis en vue de réduire l'exposition à un même émetteur.

Les intérêts ou le revenu procuré par le placement des sommes détenues dans la réserve au titre des échanges de milles Aéroplan sont acquis à Aéroplan et n'augmentent pas le montant total détenu dans le compte de cette réserve.

En ce qui concerne la tenue de la réserve au titre des échanges de milles Aéroplan, la direction peut avoir recours aux conseils et aux services d'experts selon ce qu'elle juge prudent ou selon ce qui est nécessaire en vertu des lois sur les valeurs mobilières.

AUTRES INVESTISSEMENTS

Jazz

À la suite des opérations décrites à la rubrique « Rétrospective triennale : Évolution des activités de la Société », la participation d'ACE dans Jazz a diminué pour atteindre, au 28 mars 2008, 9,5 % en raison des 9,5 % de parts émises et en circulation du Fonds de revenu Jazz Air qu'elle détient.

Jazz est la plus grande compagnie aérienne régionale et la deuxième compagnie aérienne en importance, après Air Canada, au Canada, compte tenu de la taille de son parc aérien et du nombre de lignes qu'elle exploite. Jazz fait partie intégrante de la stratégie et de la présence d'Air Canada sur les marchés intérieur et transfrontalier.

En vertu du contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada, dans sa version modifiée le 1^{er} janvier 2006, (le « CAC »), 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 certaines régions des États-Unis. Jazz exploite pour Air Canada un service régulier de transport de passagers qui prévoit environ 825 départs par jour de semaine à destination de 57 villes du Canada et de 27 villes des États-Unis grâce à un parc aérien de 133 appareils visés au 31 décembre 2007. Au plus fort de la demande en 2007, Jazz a assuré pour Air Canada un service régulier de transport de passagers qui prévoyait environ 877 départs par jour de semaine.

Jazz est au centre de la stratégie de transport régional de passagers d'Air Canada puisqu'elle lui procure environ 97 % 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.

Aux termes du CAC, Air Canada achète à Jazz de la capacité des appareils de celle-ci visés par le CAC (les « appareils visés ») en contrepartie du paiement de certains frais par Air Canada à Jazz. Depuis le 1^{er} octobre 2004, Jazz a tiré la quasi-totalité de ses produits d'exploitation (99 %) du CAC initial et du CAC. À l'heure actuelle, Air Canada achète la quasi-totalité de la capacité des 133 appareils visés. De plus, le plan d'exploitation de haut niveau visant les années 2006 à 2008 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, Air Canada doit acheter une capacité minimale à Jazz jusqu'à l'expiration du CAC en décembre 2015.

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.

Aux termes du CAC, 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 d'exploitation que Jazz prévoit tirer des vols sur les appareils visés dont les routes, les horaires et les tarifs sont établis par Air Canada conformément au CAC (les « vols réguliers ») et d'autres services aux appareils au cours de chaque année civile comprise dans la période visée, compte non tenu des sommes touchées à titre de remboursement de ses coûts refacturés et de paiements incitatifs liés au rendement (les « produits des vols réguliers »). Les coûts contrôlables ont représenté environ 58,5 % des coûts totaux de Jazz au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2007. De plus, aux termes du CAC, Jazz a droit d'être remboursée par Air Canada, sans majoration, de certains coûts refacturés précisés dans le CAC, qu'elle a engagés et payés relativement aux vols réguliers. Les coûts refacturés ont représenté environ 41,5 % des coûts totaux de Jazz au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2007.

ACTS Aero

Aperçu

À la suite des opérations décrites aux rubriques « Rétrospective triennale : Évolution des activités de la Société – Acquisition par ACTS SEC d'une participation majoritaire dans Aeroman » et « Rétrospective triennale : Évolution des activités de la Société – Monétisation d'ACTS SEC », ACE détenait une participation de 23 % dans ACTS Aero au 28 mars 2008.

ACTS Aero est une entreprise offrant des services complets de MRR au secteur du transport aérien en dans les Amériques (Amérique du Nord, Amérique Centrale et Amérique du Sud). 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 Aero sont situées à Montréal, Vancouver, Winnipeg, Toronto et San Salvador. ACTS Aero fournit des services à plus de 100 clients mondiaux, notamment Air Canada, US Airways, le ministère de la Défense nationale du Canada, JetBlue et Air Transat.

Aeroman, premier fournisseur de services MRR pour avions à fuselage étroit en Amérique Centrale, procure à ACTS Aero une plateforme à bas tarifs d'une importance stratégique sur la base de laquelle elle peut offrir des services aux avions à fuselage étroit de partout en Amérique.

ACTS Aero a mis en œuvre de solides initiatives visant à améliorer l'efficacité du point de vue du client et du point de vue des actionnaires. Elle a pris des mesures en vue de donner plus de profondeur à son équipe de direction tout en ajoutant de nouvelles visions et de nouvelles habiletés à l'expertise acquise par la Société. Plusieurs stratégies de rationalisation des coûts ont été lancées. ACTS Aero a réussi à diminuer la superficie de ses locaux, elle a mis en place un nouveau système de planification des ressources de l'entreprise en 2007 ainsi qu'un programme de production à valeur ajoutée. En outre, elle a entrepris un programme de réduction du coût des matériaux à la grandeur de l'entreprise et des initiatives d'optimisation des stocks. ACTS Aero révisé également ses contrats avec plusieurs clients importants.

La réputation, l'envergure, les capacités de service, l'indépendance, la clientèle et ses bas prix permettent à ACTS Aero de profiter de la croissance prévue du secteur de l'impartition des services de MRR. Pour réaliser les objectifs de son plan de croissance, ACTS Aero a identifié quatre priorités stratégiques :

- (i) Baisser les coûts grâce à l'excellence opérationnelle, tout en maintenant une haute qualité – Tout en préservant sa réputation enviable pour l'excellence de son travail, ACTS Aero visera un rendement opérationnel supérieur à plus bas coûts afin d'améliorer sa position concurrentielle;
- (ii) Devenir un fournisseur de services complets de solutions de maintenance personnalisées doté de capacité d'expansion – En tant que fournisseur de services de MRR de premier plan, ACTS Aero offrira à sa clientèle une gamme de services améliorés en vue de réduire le coût total de maintenance du parc aérien;
- (iii) Créer une entreprise axée sur la clientèle – Grâce à ses atouts actuels, ACTS Aero déjà su attirer un éventail de clients autres qu'Air Canada. ACTS Aero profitera de la tendance à l'impartition du secteur des services de MRR pour améliorer sa solide position dans le marché;
- (iv) Accroître l'efficacité de la direction et l'alignement des employés – ACTS Aero a beaucoup renforcé son équipe de direction, assemblant une équipe de premier ordre comptant une expertise en production à valeur ajoutée et en Six Sigma qui mise sur des compétences dans les industries de l'aérospatiale, des télécommunications et de la logistique.

Employés et entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires

Aux termes du contrat de services généraux conclu le 24 septembre 2004 visant certains employés syndiqués au service d'Air Canada et du contrat de services généraux conclu le 24 septembre 2004 visant certains employés non syndiqués d'Air Canada, ACTS (ACTS Aero après la monétisation) rembourse à Air Canada tous les coûts intégralement répartis, y compris les salaires et charges sociales, relatifs à certains des employés susmentionnés, qui sont des employés syndiqués et non syndiqués d'Air Canada au service d'ACTS Aero.

Dans le cadre de la monétisation par ACE d'ACTS SEC, qui a eu lieu le 16 octobre 2007, Air Canada, ACTS SEC et ACTS Aero ont conclu une entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires prenant effet le 16 octobre 2007, concernant des employés non syndiqués et syndiqués d'Air Canada détachés auparavant auprès d'ACTS SEC, conformément aux contrats de services généraux conclus entre Air Canada et ACTS SEC. Une description des conditions de cette entente figure dans le rapport de gestion 2007 d'ACE à la section 10, « Opérations entre apparentés – Liens entre Air Canada et ACTS – Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires ».

FACTEURS DE RISQUE

La présente section ne prétend pas décrire tous les risques auxquels ACE fait face. D'autres risques, qu'ACE ignore ou juge minimes pour le moment, pourraient se manifester ultérieurement et nuire considérablement aux activités d'ACE, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

ACE

Dépendance envers le personnel clé

La réussite d'ACE repose sur les compétences, l'expérience, les connaissances du secteur et les efforts personnels de ses membres de la haute direction. La perte de ce personnel important pourrait avoir une incidence négative importante sur les activités, la situation financière et les perspectives d'ACE. De plus, ACE pourrait ne pas être en mesure d'attirer et de fidéliser les autres hauts dirigeants qualifiés dont elle pourrait avoir besoin à l'avenir.

Modifications du traitement fiscal fédéral canadien des fiducies de revenu

Le 31 octobre 2006, le ministre des Finances du Canada a annoncé un Plan d'équité fiscale qui, notamment, prévoyait des modifications à la façon dont certaines entités intermédiaires de placement déterminé (« EIPD ») et leurs distributions se voyaient imposées (les « règles sur les EIPD »). Le projet de loi C-52, *Loi d'exécution du budget de 2007*, qui a obtenu la sanction royale le 22 juin 2007, contenait les règles sur les EIPD, qui sont conçues pour mettre en œuvre ces propositions. Selon les règles sur les EIPD, le Fonds de revenu Aéroplan et le Fonds de revenu Jazz Air, en tant que fiducies de revenu cotées en Bourse, sont considérés comme des EIPD et, dès lors, assujettis à l'impôt au niveau de la fiducie à compter du 1^{er} janvier 2011, à un taux comparable au taux combiné fédéral-provincial d'imposition des sociétés appliqué à certains types de bénéficiaires. Cette imposition au niveau de la fiducie se trouvera à réduire l'encaisse disponible aux fins des distributions à venir. La perte du droit de reporter l'application des règles d'EIPD à 2011 pourrait avoir des répercussions défavorables sur la valeur de la participation d'ACE dans le Fonds de revenu Aéroplan et le Fonds de revenu Jazz Air.

Restrictions à l'égard des porteurs de parts d'Aéroplan et de Jazz

La déclaration de fiducie du Fonds de revenu Aéroplan et celle du Fonds de revenu Jazz Air imposent diverses restrictions aux porteurs de parts. Notamment, il est interdit aux porteurs de parts non résidents de détenir en propriété véritable plus de 49,9 % des parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air. Ces restrictions peuvent limiter les droits de certaines personnes (ou les empêcher d'exercer ces droits), y compris des non-résidents du Canada et les personnes des États-Unis, d'acquérir des parts, d'exercer leurs droits en tant que porteurs de parts ou de réaliser des offres publiques d'achat à l'égard des parts. En conséquence, ces restrictions peuvent limiter la demande pour les parts du Fonds de revenu Aéroplan ou du Fonds de revenu Jazz Air, selon le

cas, provenant de certains porteurs de parts avoir une incidence défavorable sur la liquidité et le cours des parts du Fonds de revenu Aéroplan ou du Fonds de revenu Jazz Air, selon le cas, ce qui, pourrait avoir une incidence défavorable importante sur la valeur de la participation d'ACE dans le Fonds de revenu Aéroplan et le Fonds de revenu Jazz Air.

Dépendance envers les principaux placements

ACE est une société de portefeuille chapeautant plusieurs entreprises du secteur du transport aérien, dont la plus grande partie de l'actif est représentée par sa participation dans Air Canada, le Fonds de revenu Aéroplan, le Fonds de revenu Jazz Air et ACTS Aero. Les flux de trésorerie d'ACE et sa capacité de distribuer des bénéfices à ses actionnaires sont tributaires de la capacité d'ACE de réaliser ces investissements et de la capacité des entités mentionnées ci-dessus à verser des dividendes ou des distributions à ACE.

La capacité de ces entités à verser des dividendes ou des distributions dépendra du rendement de leur exploitation et de leur rentabilité, et sera assujettie aux lois et règlements applicables et aux restrictions contractuelles que pourraient prévoir les instruments régissant l'emprunt auxquels ces entités sont parties. Aucune des entités distinctes n'a d'obligation juridique de verser des dividendes ou des distributions à ACE.

Air Canada

Résultats financiers

Dans le passé, Air Canada a subi d'importantes pertes d'exploitation et il est possible qu'elle subisse d'importantes pertes dans l'avenir. Le 30 septembre 2004, Air Canada et certaines de ses filiales se sont affranchies de la protection contre les créanciers aux termes de la LACC et ont mis en œuvre le plan d'arrangement. Pour les trois exercices terminés les 31 décembre 2003, Air Canada a subi des pertes d'exploitation, compte non tenu des frais de réorganisation et de restructuration et des frais de main-d'œuvre non récurrents, de plus de 1,6 milliard de dollars. Pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004, Air Canada a réalisé un bénéfice d'exploitation, compte non tenu des frais de réorganisation et de restructuration, de 120 millions de dollars et pour le trimestre terminé le 31 décembre 2004, Air Canada a subi une perte d'exploitation de 59 millions de dollars. Pour les exercices terminés les 31 décembre 2007, 2006 et 2005, Air Canada a réalisé un bénéfice d'exploitation de 495 millions de dollars, 259 millions de dollars et 318 millions de dollars, respectivement. En dépit du fait qu'Air Canada s'est affranchie de la protection dont elle jouissait en vertu de la LACC vis-à-vis de ses créanciers, des mesures qu'elle a depuis menées à bien en vue de comprimer ses coûts et des résultats qu'elle a récemment dégagés, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de mener à bien d'autres initiatives planifiées sur le plan des activités commerciales et de la compression des coûts, notamment pour compenser ses importantes charges de carburant et d'autres dépenses, et de maintenir sa rentabilité, et elle pourrait subir d'importantes pertes dans l'avenir.

Endettement et liquidités

Air Canada a et devrait continuer d'avoir un niveau d'endettement élevé, associé notamment aux coûts fixes substantiels liés aux locations et au financement d'avions. Il est possible qu'Air Canada ait, dans l'avenir, à contracter une dette supplémentaire et, notamment, une dette garantie. Le niveau d'endettement actuel ou futur d'Air Canada pourrait avoir des conséquences importantes. Par exemple, il pourrait (i) restreindre la capacité d'Air Canada de réunir des capitaux supplémentaires, (ii) forcer Air Canada à consacrer une part substantielle des flux de trésorerie liés à son exploitation au remboursement de sa dette et de ses coûts fixes, ce qui réduirait d'autant les fonds disponibles à d'autres fins, (iii) rendre Air Canada plus vulnérable à un ralentissement économique et (iv) atténuer la réactivité d'Air Canada à l'évolution de la conjoncture et du marché et, du coup, sa compétitivité.

Dans l'avenir, la capacité d'Air Canada de s'acquitter de ses obligations de paiement sur sa dette dépendra, entre autres, du rendement de son exploitation et de sa capacité de refinancer sa dette au besoin. Chacun de ces facteurs est, dans une large mesure, lui-même dépendant de facteurs d'ordres économique, financier, concurrentiel, réglementaire, opérationnel et autres qui, pour une bonne part, échappent à la volonté d'Air Canada. De plus, comme Air Canada est appelée à souscrire des emprunts portant intérêt à des taux variables, toute hausse des taux d'intérêt se répercutera du même ordre sur ses intérêts débiteurs. Rien ne garantit qu'Air Canada sera à même de tirer de son

exploitation suffisamment de liquidités pour assurer le service de sa dette et de ses obligations au titre des contrats de location-acquisition.

Apport de capitaux neufs

Dans le cadre normal de ses activités, Air Canada doit affronter plusieurs défis reliés, entre autres, aux prix élevés du carburant et à la concurrence intense que continuent de lui opposer les transporteurs internationaux ou américains et les transporteurs à bas prix sur le segment intérieur. Pour faire face à ces défis et mener à bien la stratégie commerciale d'Air Canada, d'importantes dépenses d'exploitation et d'immobilisations doivent être engagées ou pourront devoir l'être dans l'avenir. Rien ne garantit que, si les liquidités qu'elle tire de son exploitation et sa trésorerie sont insuffisantes, Air Canada continuera d'obtenir, en temps voulu et à des conditions qui lui conviennent, les fonds dont elle a besoin pour satisfaire à ses besoins de liquidités et financer les dépenses d'exploitation et d'immobilisations par lesquelles passe la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

L'incapacité de réunir des capitaux supplémentaires, à même les fonds tirés de son exploitation ou de financements par emprunts ou capitaux, pourrait forcer Air Canada à retarder ou à abandonner, en totalité ou en partie, ses dépenses prévues ou à modifier sa stratégie commerciale, ce qui pourrait nuire gravement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Par ailleurs, la capacité de ses concurrents de réunir des fonds plus facilement ou à des conditions moins onéreuses serait à même de placer Air Canada en situation de désavantage.

En outre, les cotes de solvabilité attribuées à Air Canada influent sur sa capacité d'accéder aux marchés financiers. Rien ne garantit que ces cotes ne seront pas revues à la baisse, ce qui pourrait ajouter alors aux coûts d'emprunt et d'assurance d'Air Canada et entraverait sa capacité d'attirer du capital et d'exercer ses activités, et pourrait gravement nuire à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Coûts du carburant

Le carburant a représenté la première charge en importance pour Air Canada en 2007, en pourcentage des charges d'exploitation. Le prix du carburant subit de grandes fluctuations sous l'influence des marchés internationaux, des événements géopolitiques et du taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision le prix du carburant. En 2007, comme en 2005 et 2006, les prix du carburant ont augmenté et atteint ou presque atteint des sommets historiques. Leur maintien à ces niveaux très élevés, voire le dépassement de ces niveaux, pourrait nuire gravement aux activités d'Air Canada, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Vu la grande concurrence à laquelle elle doit faire face au sein du secteur du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de répercuter sur ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. Compte tenu des volumes de 2007, la direction estime qu'une variation de 1 \$ US du prix moyen du baril de brut WTI aurait provoqué une variation d'environ 26 millions de dollars des charges de carburant pour Air Canada en 2007 (avant l'incidence des suppléments carburant, des taux de change et opérations de couverture du carburant), dans l'hypothèse où la capacité des vols serait demeurée inchangée, où les marges de raffinage entre le pétrole brut du WTI et le carburant seraient demeurées constantes et où les taux de change seraient demeurés stables.

Coûts de main-d'œuvre et relations du travail

Les coûts de main-d'œuvre constituent l'un des postes les plus importants parmi les charges d'exploitation d'Air Canada. Rien ne garantit qu'Air Canada parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, aux résultats de son exploitation ni à sa situation financière. Rien ne garantit que les futures conventions collectives qu'elle passera avec les syndicats représentant ses employés ou que l'issue de la renégociation se feront à des conditions qui cadrent avec les attentes d'Air Canada ou sont comparables à celles des conventions collectives conclues par ses concurrents. Les nouvelles conventions collectives ou l'issue des négociations, médiations ou arbitrages portant, notamment, sur les salaires et autres coûts de main-d'œuvre ou sur les règles d'exécution du travail pourraient faire monter les coûts de main-d'œuvre et d'autres charges, ce qui serait susceptible de porter un grand préjudice aux activités d'Air Canada, aux résultats d'exploitation ou à sa situation financière.

La majorité des salariés d'Air Canada sont syndiqués. La plupart de ces employés syndiqués sont assujettis à des conventions collectives de longue durée qui ont été conclues à leur égard en 2003 et 2004 et viennent à échéance en

2009. Les grèves et lockouts sont légalement interdits pendant la durée d'effet de ces conventions, qui expirent en 2009. Rien ne garantit cependant qu'il n'y aura pas de conflit de travail conduisant à une interruption ou à une perturbation du service d'Air Canada ou qui serait susceptible de nuire à la capacité d'Air Canada d'exercer ses activités, ce qui pourrait porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

De plus, un conflit ou arrêt de travail faisant intervenir un groupe d'employés syndiqués de Jazz porterait vraisemblablement un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada. De même, des conflits de travail chez les membres Star Alliance^{MC}, partenaires d'Air Canada, risqueraient de faire baisser la demande à l'égard du trafic d'apport à Air Canada et pourraient, à terme, porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Redevances aéroportuaires et redevances de navigation

Dans la foulée des privatisations des aéroports et des autorités de la navigation aérienne de la dernière décennie au Canada, les nouvelles régies aéroportuaires et autorités de la navigation aérienne ont considérablement augmenté leurs redevances. Si des autorités, au Canada ou ailleurs, continuent d'augmenter leurs redevances à ce rythme, cela serait susceptible de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Concurrence

Air Canada évolue dans un secteur d'activité où la concurrence est intense. Ces dernières années, plusieurs transporteurs ont fait leur entrée sur des marchés intérieurs et transfrontaliers desservis par Air Canada ou annoncé leur intention de le faire.

Des transporteurs à bas prix canadiens et d'autres compagnies ont ainsi percé sur plusieurs marchés clés d'Air Canada au pays, ou y ont soit étendu leur présence soit annoncé leur intention d'y concurrencer Air Canada, et à l'instar de certains transporteurs américains, ils ont aussi percé sur le marché transfrontalier ou y ont étendu leur présence. Certaines grandes compagnies américaines ont récemment restructuré de fond en comble leur organisation, réduit leur niveau d'endettement et abaissé leurs charges d'exploitation, si bien qu'elles pourraient se révéler de farouches concurrentes pour Air Canada. Air Canada fait aussi face à une concurrence accrue à l'international à mesure que les transporteurs y augmentent leur capacité, soit en prenant de l'expansion, soit en reconvertissant leur trafic vers l'international pour se soustraire à la concurrence des transporteurs à bas prix au pays.

Si les transporteurs canadiens à bas prix et d'autres transporteurs réussissent à percer et à étendre leurs ramifications sur les segments intérieur ou transfrontalier d'Air Canada, ou si d'autres compagnies américaines devaient percer sur le marché transfrontalier d'Air Canada, ou que l'expansion de transporteurs était réussie sur les marchés internationaux où Air Canada exerce ses activités, cela pourrait porter un grand préjudice aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation d'Air Canada.

Air Canada doit par ailleurs affronter une vive concurrence sur le plan des prix. L'expansion des transporteurs à bas prix des dernières années, conjuguée à l'avènement de sites de voyages sur Internet et d'autres filières de distribution de produits du voyage, a donné lieu à une augmentation substantielle des tarifs réduits et promotionnels proposés par des concurrents. La décision de rivaliser avec ces prix réduits pour maintenir ses acquis en trafic passagers ferait baisser les rendements, ce qui serait susceptible à son tour de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada. Qui plus est, la capacité d'Air Canada de couper ses prix pour soutenir la concurrence d'autres transporteurs dépend de sa capacité à obtenir des marges d'exploitation acceptables et pourrait se trouver entravée par des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence.

En outre, la concentration des compagnies aériennes à laquelle on assiste pourrait accentuer davantage la concurrence, les compagnies issues de ces regroupements pouvant être en mesure de rivaliser plus efficacement avec Air Canada, ce qui ne manquerait pas de nuire considérablement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Limitations dues à des clauses restrictives

Certains des grands arrangements financiers et autres que conclut Air Canada sont assortis de clauses restrictives qui la limitent ou, dans certains cas, la bloquent carrément dans sa capacité de structurer ou d'exercer ses activités à sa guise, notamment pour ce qui est de contracter des emprunts, de créer des privilèges, de vendre des actifs, d'engager des dépenses en immobilisations et de se livrer à des acquisitions, fusions et regroupements d'entreprises. De plus, certains arrangements financiers obligent Air Canada à maintenir certains ratios financiers. Il peut également être envisagé qu'elle souscrive un emprunt assorti de clauses de la sorte qui la limiteront dans sa marge de manœuvre opérationnelle et financière, ce qui pourrait nuire considérablement à sa rentabilité.

Tout manquement d'Air Canada à ses obligations contractuelles (et notamment aux clauses restrictives) ou toute défaillance de sa part quant au remboursement de ses emprunts et coûts fixes pourrait entraîner toutes sortes de conséquences néfastes importantes, dont le devancement de certaines échéances, la retenue des produits perçus d'avance par des fournisseurs de services de carte de crédit, ou l'exercice d'autres recours par ses créanciers et bailleurs qui pourraient entraîner, par ricochet, la défaillance au titre d'autres emprunts ou accords. Le cas échéant, il est peu probable qu'Air Canada soit en mesure de rembourser cette dette par anticipation ou de s'acquitter de ses obligations aux termes de certains contrats, de verser les loyers attendus d'elle ou de couvrir ses coûts fixes. De plus, les prêteurs pourraient saisir la totalité ou la quasi-totalité des avoirs d'Air Canada à titre de garanties sur ses obligations.

Mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres

De manière à pouvoir exercer ses activités, atteindre ses objectifs et rester compétitive, Air Canada doit continuellement mettre en œuvre d'importantes mesures stratégiques, commerciales, technologiques et autres, y investir ou les identifier et les concevoir, comme celles qui concernent le programme de restructuration de son parc aérien, le programme de réaménagement des cabines de ses appareils, le nouveau modèle tarifaire, le projet de révision du système de réservations et de service à la clientèle dans les aéroports (qui vient appuyer son modèle tarifaire), les mesures d'amélioration des processus administratifs et autres mesures. Ces mesures, qui s'étendent aussi aux activités liées à leur établissement et à leur mise en œuvre, peuvent subir l'effet néfaste d'une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Ces facteurs sont liés entre autres à la bonne exécution des obligations de tiers, comme les fournisseurs, à la bonne intégration de ces mesures aux autres activités et processus d'Air Canada, et à l'adoption et l'acceptation de ces mesures par les clients, fournisseurs et employés d'Air Canada. Un retard, un manquement ou une insuffisance à l'égard de ces activités d'identification et de conception, d'investissement ou de mise en œuvre seraient de nature à nuire à la capacité d'Air Canada d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et à porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Par exemple, l'un des piliers du plan d'affaires d'Air Canada est la restructuration de son parc aérien, notamment par l'élimination et le remplacement des avions les plus anciens et les moins efficaces par de nouveaux biréacteurs régionaux et par la modernisation du parc aérien de gros-porteurs affectés aux grandes lignes internationales grâce à des appareils neufs et plus efficaces. Un retard ou manquement dans l'exécution du plan de restructuration du parc aérien d'Air Canada, notamment dans la livraison des nouveaux gros-porteurs par les avionneurs, ou encore l'incapacité de retirer du service comme prévu certains Aéronefs à la faveur de la mise en service de nouveaux, seraient susceptibles de nuire à la mise en œuvre du plan d'affaires d'Air Canada et, à terme, de porter préjudice à son exploitation, à ses résultats et à sa situation financière.

Un autre pilier important du plan d'affaires d'Air Canada est le remplacement des anciens systèmes de réservations et de service à la clientèle aéroportuaire par un nouveau système informatique exploitable sur le Web pour soutenir la mise en place rapide et efficace de son modèle tarifaire. Un retard ou échec dans son implantation pourrait nuire considérablement au plan d'affaires d'Air Canada, ce qui, à son tour, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies

Les technologies d'Air Canada, qui comprennent notamment les logiciels et matériels informatiques et de télécommunications ainsi que les systèmes et technologies tournant sur Internet, l'aident à assurer ses services ainsi qu'à accroître son chiffre d'affaires tout en réduisant ses coûts. Ces moyens technologiques comprennent entre autres

les systèmes de télécommunications d'Air Canada, ses sites Web, ses systèmes informatisés de réservations et de service à la clientèle dans les aéroports, et les systèmes d'opérations aériennes.

Ces moyens technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêt accidentel, d'interruption ou d'abus attribuables, entre autres causes, à des actes ou à des omissions de tiers, à des catastrophes naturelles, des attentats terroristes, des défaillances des systèmes de télécommunications, des pannes d'électricité, des virus informatiques, des intrusions ou usurpations et autres menaces pour la sûreté. Même si Air Canada investit continuellement dans des moyens et dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement du service après sinistre, ces moyens et dispositifs pourraient ne pas être suffisants ou mis en œuvre adéquatement. Toute défaillance technique de la sorte serait susceptible de nuire considérablement à l'exploitation d'Air Canada et de porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Approvisionnement et fournisseurs essentiels

La bonne marche d'Air Canada dépend notamment de sa capacité de se procurer des biens et services en quantités suffisantes, en temps opportun et à des conditions et coûts favorables, et, entre autres, les fournitures essentielles à son exploitation, comme du carburant, des avions et pièces de rechange, et des services de maintenance avions et d'entretien moteurs (y compris les services de maintenance que lui procure ACTS). Dans certains cas, ces biens ou services ne peuvent être obtenus qu'auprès d'un nombre limité de fournisseurs. L'omission, le refus ou l'incapacité de fournir les biens ou services requis peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement d'Air Canada en biens ou services, notamment pour cause de manquement, de refus ou d'incapacité d'un fournisseur, ou liée à l'incapacité de se procurer ces biens ou services à des conditions ou prix ou dans des délais acceptables pour Air Canada, pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Aéroplan

Grâce à sa relation avec Aéroplan, Air Canada peut offrir à ses clients membres Aéroplan la possibilité de gagner des milles Aéroplan. En fonction de sondages réalisés auprès de la clientèle, la direction d'Aéroplan est d'avis que le fait de récompenser les clients avec des milles Aéroplan constitue un facteur important dans leur décision de voyager par les lignes d'Air Canada et de Jazz, et contribue à les fidéliser. L'inexécution par Aéroplan de ses obligations envers Air Canada aux termes du CPSC d'Aéroplan et dans le cadre du programme Aéroplan ou une interruption imprévue des services d'Aéroplan indépendante de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Jazz

Aux termes du CAC, Jazz transporte les clients d'Air Canada sur les marchés à faible trafic et les marchés à fort trafic en période creuse partout au Canada et sur certaines destinations aux États-Unis. Elle procure également un précieux apport de trafic sur les routes de l'exploitation principale d'Air Canada. Air Canada rembourse à Jazz, au prix coûtant, certains coûts refacturés pris en charge directement, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires, ainsi que certains autres coûts. Des augmentations importantes de ces coûts refacturés, l'inexécution des obligations de Jazz envers Air Canada aux termes du CAC ou d'autres interruptions imprévues des services de Jazz indépendantes de la volonté d'Air Canada pourraient porter un grave préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada. En outre, le CAC prévoit la taille minimale du parc aérien de Jazz et une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige Air Canada à verser certains paiements minimaux à Jazz, peu importe les revenus de Jazz.

Régimes de retraite

Les lois fédérales du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de l'état de capitalisation de chaque régime agréé selon les principes de la continuité de l'exploitation (en présumant que le régime existerait indéfiniment) et de la solvabilité (en présumant qu'on pourrait résilier immédiatement le régime).

La solvabilité du passif est particulièrement sensible à l'influence des taux d'intérêt à long terme et au rendement tiré des placements de l'actif des régimes. Le taux d'intérêt servant au calcul de l'obligation au titre des prestations est un taux prescrit dérivé des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. Vu le niveau actuellement peu élevé des taux, les calculs aboutissent à une valeur actualisée élevée pour les obligations de retraite, ce qui ne fait qu'ajouter à l'état d'insolvabilité du régime.

En mai 2004, Air Canada et le Bureau du surintendant des institutions financières ont convenu d'un protocole d'assouplissement des exigences de capitalisation du déficit des régimes agréés d'Air Canada rétroactif au 1^{er} janvier 2004. Air Canada doit cotiser des montants en espèces substantiels chaque année et des sommes encore plus importantes en cas d'un mauvais rendement des placements au titre des caisses de retraite ou de baisses supplémentaires des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. Un déficit de capitalisation des régimes de retraite ou le fait pour Air Canada de ne pas verser les cotisations en espèces requises ou de ne pas être en mesure de le faire pourraient avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Star Alliance^{MC}

Les ententes stratégiques et commerciales qu'Air Canada a conclues avec les membres Star Alliance^{MC} lui rapportent d'importantes retombées, notamment celles qui concernent l'exploitation de vols à code multiple, l'harmonisation des correspondances, la réciprocité des programmes de fidélisation respectifs et l'accès aux salons aéroportuaires des autres compagnies membres. Le fait pour un membre clé de quitter le réseau Star Alliance^{MC} ou d'être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations au titre de ces ententes pourrait nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Interruptions ou perturbations du service

La bonne marche d'Air Canada repose essentiellement sur sa capacité d'exercer ses activités de façon ininterrompue dans plusieurs plaques tournantes, dont l'aéroport Pearson de Toronto. Les retards ou les interruptions de service causés par des incidents liés à la sûreté ou à d'autres raisons, les conditions météorologiques et les arrêts de travail ou les grèves des employés des aéroports, des bagagistes, des contrôleurs aériens et des autres travailleurs qui ne sont pas au service d'Air Canada ou pour d'autres raisons indépendantes de la volonté d'Air Canada seraient susceptibles de porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Écart de change

Les résultats financiers d'Air Canada sont particulièrement sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Plus précisément, Air Canada doit effectuer chaque année d'importantes sorties de fonds nettes en dollars américains et subir les fluctuations des cours du change entre le dollar canadien et le dollar américain. La direction estime que, en 2007, une augmentation de 0,01 \$ du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain (par exemple, de 0,99 \$ à 0,98 \$ CA par dollar US) aurait pu avoir des répercussions favorables de l'ordre de 25 millions de dollars sur le résultat d'exploitation et de 72 millions de dollars sur le résultat avant impôts. À l'inverse, une baisse du taux de change aurait produit l'effet contraire. Air Canada engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des locations d'avions, des intérêts débiteurs, du service de la dette et des systèmes informatisés de réservations, alors qu'elle perçoit une partie substantielle de son chiffre d'affaires en dollars canadiens. Une dépréciation importante du dollar canadien par rapport au dollar américain ferait augmenter les coûts d'Air Canada par rapport à ceux de ses rivaux américains et porterait un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de couvrir adéquatement les risques associés à la fluctuation des taux de change.

Litiges en cours

La Commission européenne, le ministère de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada, entre autres autorités en matière de concurrence, enquêtent actuellement sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de surcharges carburant par plusieurs compagnies aériennes et autres exploitants de services de fret, Air Canada comprise, dont, un certain

nombre, Air Canada comprise, ont reçu de la Commission européenne un exposé des points qui lui sont reprochés et qui fait état, notamment, de l'évaluation préliminaire de la cause. Les autorités en matière de concurrence ont demandé des renseignements à Air Canada dans le cadre de leurs enquêtes. Air Canada collabore à ces enquêtes, qui devraient vraisemblablement déboucher sur l'ouverture de poursuites contre Air Canada et un certain nombre de compagnies aériennes et de transporteurs de fret dans divers États. En outre, Air Canada a été citée comme partie défenderesse dans un certain nombre d'actions collectives engagées devant le tribunal fédéral de première instance aux États-Unis ainsi qu'au Canada relativement à ces allégations. Selon la direction, il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de ces procédures, mais elles pourraient occasionner une lourde dette à Air Canada.

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

En octobre 2006, l'APAC a intenté une action en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario visant Air Canada, ACE et certains membres du conseil d'administration d'Air Canada, au motif que certaines mesures passées et futures lèsent ses membres. Divers recours ont été intentés contre les parties, notamment celui de limiter les distributions d'Air Canada, y compris celles qui sont prévues dans le cadre du plan d'arrangement d'ACE, entré en vigueur le 10 octobre 2006. À la suite d'une audience tenue en décembre 2006, le juge Cumming de la Cour supérieure de justice de l'Ontario a rejeté la demande d'injonction de l'APAC et accueilli la motion incidente du défendeur de rejeter la demande de l'APAC. L'APAC n'a pas porté le rejet de la demande d'injonction en appel mais a interjeté appel de l'ordonnance rejetant sa demande devant la Cour d'appel de l'Ontario. La date d'audition de l'appel, qui avait été initialement fixée en mars 2008, est maintenant fixée au 27 juin 2008. La direction est d'avis que la poursuite de l'APAC est sans fondement.

Le Syndicat canadien de la fonction publique (« SCFP »), qui représente les agents de bord d'Air Canada, a déposé devant la Commission canadienne des droits de la personne une plainte de disparité salariale fondée sur le sexe. Le SCFP allègue que le groupe des agents de bord, à prédominance féminine, devrait toucher le même salaire que les groupes des mécaniciens et des pilotes, à prédominance masculine, car ils exécutent du travail de même valeur. La plainte remonte à 1991, mais elle n'a pas été instruite en raison d'un litige quant à savoir si les trois groupes de salariés relevaient du même « établissement » au sens où l'entend la *Loi canadienne sur les droits de la personne*. Le 26 janvier 2006, la Cour suprême du Canada a statué que les trois groupes relevaient effectivement du même établissement et renvoyé l'affaire devant la Commission canadienne des droits de la personne, qui peut maintenant procéder à l'évaluation des plaintes du SCFP. Le 16 mars 2007, la Commission a demandé la tenue d'une enquête sur la plainte contre la Société. Air Canada estime que l'enquête révélera qu'elle se conforme aux dispositions de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* en matière de parité salariale. Cependant, selon la direction d'Air Canada, il n'est pas possible pour le moment de prédire avec certitude l'issue de l'enquête de la Commission canadienne des droits de la personne.

Le 10 janvier 2008, l'Office des transports du Canada (« OTC ») a rendu une décision (No 6-AT-A-2008) relativement à une demande déposée en vertu du paragraphe 172(1) de la LTC, contre Air Canada et d'autres compagnies aériennes et parties relativement aux tarifs et frais que doivent payer les personnes ayant une déficience qui ont besoin de plus d'un siège en raison de leur déficience lorsqu'elles utilisent des services de transport aérien intérieurs. Le 11 février 2008, Air Canada, Jazz et WestJet ont présenté à la Cour d'appel fédérale une demande de

permission d'appeler de la décision de l'OTC. Selon la direction, il n'est pas possible pour le moment de prédire avec certitude l'issue de l'appel de la décision de l'OTC, ni les conséquences de la décision.

Dépendance envers le personnel clé

La capacité d'Air Canada de mener à bien son plan d'entreprise est tributaire de l'expérience de ses dirigeants et autres employés clés, ainsi que de la connaissance qu'ils ont du milieu. Toute rotation de personnel importante à la tête ou dans des secteurs clés d'Air Canada serait de nature à nuire gravement aux activités d'Air Canada, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure d'attirer et de fidéliser les éléments qualifiés dont elle pourrait avoir besoin à l'avenir.

Aéroplan

Dépendance envers les principaux partenaires d'accumulation

Les trois principaux partenaires d'accumulation d'Aéroplan ont été responsables de 89 % des facturations brutes pour l'exercice terminé en 2007. De même, un seul partenaire d'accumulation représente une partie importante des facturations brutes de LMG. Une diminution des ventes de milles Aéroplan à l'un des partenaires importants pour quelque raison que ce soit, notamment une diminution des tarifs ou une baisse d'activité, ou la décision d'avoir recours à une autre entreprise de services ou de ne plus sous-traiter une partie ou la totalité des services offerts, pourrait avoir d'importantes répercussions défavorables sur les facturations brutes. Air Canada, qui doit acheter un nombre minimal de milles Aéroplan au titre du CPSC, peut modifier le nombre de milles Aéroplan attribué par vol sans le consentement d'Aéroplan, ce qui pourrait se traduire par une réduction importante des facturations brutes. Rien ne garantit qu'Aéroplan et LMG pourraient reconduire aux mêmes conditions les contrats conclus avec leurs principaux partenaires d'accumulation, ni même les reconduire du tout, lorsqu'ils viendront à échéance.

Réduction du taux d'utilisation et accumulation de milles Aéroplan

La diminution de la facturation brute, pour une raison ou une autre, des partenaires d'accumulation, y compris une diminution des prix ou des activités, la décision soit de recourir à un autre fournisseur de services, soit de ne plus impartir certains services, ou encore la diminution de l'accumulation du nombre de milles Aéroplan ou de points Nectar par les membres pourrait avoir un effet défavorable important sur la facturation brute et les produits d'exploitation.

Ralentissement économique ou du marché du détail

Les marchés pour les services offerts par Aéroplan et LMG peuvent ne pas réussir à prendre de l'expansion ou encore se rétrécir, ce qui pourrait affecter la croissance et la rentabilité. Les stratégies marketing axées sur la fidélisation et les bases de données sont assez nouvelles pour les détaillants, et rien ne garantit que les marchands continueront d'avoir recours à ce type de stratégies. En outre, la facturation brute dépend du niveau des dépenses de consommation chez les partenaires d'accumulation. Tout ralentissement ou toute diminution de la consommation risque d'avoir une incidence sur le nombre de milles Aéroplan ou de points Nectar émis.

Nombre plus élevé que prévu d'échanges de primes

Une partie importante de la rentabilité repose sur l'estimation du nombre de milles Aéroplan ou de points Nectar que les membres de ces programmes sont censés ne jamais utiliser. Le pourcentage de primes en milles Aéroplan ou en points Nectar censé ne jamais être utilisé s'appelle un « désistement » dans le secteur des programmes de fidélisation. En ce qui concerne le programme Aéroplan, les prévisions actuelles de la direction d'Aéroplan quant aux désistements reposent sur deux études indépendantes menées pour le compte d'Aéroplan en 2006. Étant donné que ces études étaient fondées sur des données allant jusqu'au 31 décembre 2005, qui ne tenaient pas compte de l'incidence du programme de Primes Vol ClassiquePlus^{MC} lancé en octobre 2006, la direction d'Aéroplan, avec l'aide d'une société d'experts-conseils indépendante, a effectué une étude des désistements selon les données accumulées jusqu'à la fin de 2006. Selon les résultats obtenus, le facteur de désistement estimatif pour

le programme Aéroplan demeure inchangé, soit 17 %. De plus, la direction d'Aéroplan procédera en 2008 à une évaluation complète du désistement en tenant compte des données d'une année complète sur les échanges de Primes Vol ClassiquePlus^{MC} et d'autres facteurs. Le pourcentage des désistements des programmes Aéroplan et Nectar pourrait reculer au fur et à mesure que croissent ces programmes et qu'une plus grande diversité de primes est offerte. Si le nombre réel d'échanges dépasse les prévisions actuelles, la rentabilité pourrait être sérieusement touchée en raison des coûts entraînés par la demande excédentaire. En outre, la proportion réelle des échanges de primes aériennes par rapport aux primes non aériennes pourrait nuire sérieusement à la rentabilité. On estimait au 31 décembre 2007 que 100,7 milliards de milles feraient l'objet d'un désistement, dont 85,4 milliards de milles Aéroplan et de points Nectar. Il incombe à Aéroplan d'offrir des primes pour ces 100,7 milliards de milles visés par des désistements, si jamais ils sont échangés. Bien que la direction croie qu'une forte proportion des 85,4 milliards de milles et de points Nectar ne seront pas échangés, rien ne peut garantir qu'il en sera ainsi.

Changements aux programmes Aéroplan et Nectar

À l'occasion, Aéroplan et LMG peuvent apporter des modifications aux programmes Aéroplan et Nectar qui risquent de ne pas être bien accueillies par certaines catégories de membres et qui pourraient se répercuter sur leur niveau d'activité. En outre, ces membres pourraient tenter un recours ou prendre tout autre moyen à leur disposition, qui, s'il aboutissait, pourrait avoir une incidence négative sur les résultats d'exploitation et la réputation d'Aéroplan et de LMG.

Relations de travail

Les agents des centres de contacts d'Aéroplan sont couverts par une convention collective intervenue entre le Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada local 2002 (le « TCA ») et Air Canada jusqu'en 2009. Aéroplan jouit de bonnes relations avec les employés syndiqués des centres de contacts, mais si Air Canada connaissait des conflits de travail entraînant l'interruption du travail ou d'autres actions à la demande de la plus grande unité de négociation, les activités d'Aéroplan pourraient s'en trouver perturbées. Qui plus est, si, à l'expiration de la convention collective applicable, les parties en cause n'étaient pas en mesure de la renégocier avec TCA, il pourrait en résulter une interruption du travail et d'autres conflits de travail qui auraient les mêmes effets défavorables importants sur les activités d'Aéroplan. De plus, si Air Canada résilie le CSG d'Aéroplan, les activités d'Aéroplan pourraient s'en trouver affectées dans la mesure où elle ne serait pas capable d'embaucher un nombre suffisant d'agents de centres de contacts au cours de la période de résiliation de six mois prévue par le CSG d'Aéroplan.

Pannes d'équipement électronique et incapacité d'utiliser des logiciels tiers

La capacité d'Aéroplan et de LMG de protéger leurs centres informatiques et leurs centres de contacts contre les incendies, les pannes de courant, l'interruption des télécommunications ou d'autres désastres est cruciale. Pour assurer la prestation d'un grand nombre de leurs services, elles doivent pouvoir enregistrer, récupérer, traiter et gérer d'importantes bases de données et accroître et améliorer périodiquement leurs capacités. Bien qu'Aéroplan et LMG disposent de moyens techniques de sécurité et de plans de secours qu'elles perfectionnent constamment, ces mesures peuvent s'avérer insuffisantes ou être mal appliquées. Tout dommage aux systèmes informatiques et aux centres de contacts, toute panne dans les liens de télécommunication qui interrompent les activités ou la capacité d'Aéroplan d'utiliser un logiciel sous licence pourrait empêcher de répondre aux besoins des partenaires commerciaux et des membres et pourrait ébranler leur confiance dans Aéroplan ou LMG à l'avenir.

De plus, la mise en œuvre et l'exploitation adéquate des moyens techniques est essentielle à la capacité d'exploiter une entreprise rentable. Aéroplan et LMG investissent constamment dans de nouveaux systèmes pour demeurer concurrentielles et leur capacité à investir des sommes suffisantes pour mettre à niveau leur technologie aura une incidence sur leur réussite.

Niveau d'endettement et clauses restrictives relativement à la dette actuelle et future

La capacité du Fonds de revenu Aéroplan, de Fiducie Aéroplan, de Société en commandite Aéroplan et de LMG d'effectuer des distributions, de verser des dividendes, d'effectuer d'autres paiements ou d'accorder d'autres

avances sera assujettie aux lois applicables et aux restrictions contractuelles contenues dans les documents régissant les dettes (y compris les facilités de crédit d'Aéroplan). Le niveau d'endettement d'Aéroplan pourrait avoir des conséquences importantes pour les porteurs des parts d'Aéroplan, notamment : (i) la capacité d'Aéroplan d'obtenir du financement additionnel pour le fonds de roulement, les immobilisations, ou les acquisitions futures pourraient être limitées; (ii) une partie importante des flux de trésorerie d'exploitation pourrait être affectée au paiement du capital et des intérêts sur la dette, réduisant ainsi les fonds disponibles pour les opérations futures; (iii) certains prêts auront des taux d'intérêts variables, ce qui expose Aéroplan aux risques d'une augmentation des taux d'intérêts; et (iv) Aéroplan pourrait devenir plus vulnérable aux ralentissements économiques et voir sa capacité de résister aux pressions concurrentielles diminuer. Ces facteurs pourraient augmenter la sensibilité de l'encaisse distribuable aux fluctuations des taux d'intérêts.

En outre, les facilités de crédit d'Aéroplan contiennent un certain nombre de clauses restrictives de nature financière et autre qui obligent Aéroplan à respecter certains ratios financiers et critères de situation financière et qui limitent sa capacité de conclure certaines opérations. Le non-respect des obligations prévues par les facilités de crédit d'Aéroplan pourrait entraîner un cas de défaut qui, s'il n'y est pas remédié ou renoncé, pourrait entraîner la cessation des distributions par Aéroplan et l'avancement de l'échéance de la dette en question. Si l'échéance de la dette aux termes des facilités de crédit d'Aéroplan était devancée, y compris tout contrat de couverture possible conclu avec les prêteurs, rien ne garantit que l'actif d'Aéroplan en permettrait le remboursement total.

Aéroplan peut devoir renouveler ses facilités de crédit d'Aéroplan ou refinancer d'autres dettes et rien ne garantit qu'elle sera en mesure de le faire à des conditions aussi favorables que celles dont elle bénéficie actuellement. Si Aéroplan ne parvenait pas à renouveler ces facilités de crédit ou à refinancer ses autres dettes, ou si elle était en mesure de le faire uniquement à des conditions moins favorables et plus restrictives, sa situation financière pourrait s'en ressentir, ce qui pourrait entraîner une diminution ou une suspension des distributions d'encaisse aux porteurs de parts du Fonds de revenu Aéroplan. De plus, les conditions de toute nouvelle facilité de crédit ou de toute autre dette peuvent être moins favorables ou plus restrictives que celles des facilités de crédit d'Aéroplan et des autres dettes actuelles, ce qui pourrait restreindre indirectement ou affecter la capacité du Fonds de revenu Aéroplan de verser des distributions d'encaisse.

Restrictions relatives à certains porteurs de parts et liquidité des parts

La déclaration de fiducie du Fonds de revenu Aéroplan impose diverses restrictions aux porteurs de parts du Fonds de revenu Aéroplan. Il est défendu aux porteurs de parts non résidents de détenir en propriété véritable plus de 49,9 % des parts du Fonds de revenu Aéroplan. Ces restrictions sont susceptibles de limiter le droit conféré à certains porteurs de parts, notamment les non-résidents du Canada et les personnes des États-Unis, d'acquérir des parts, d'exercer leurs droits à titre de porteurs de parts ou de réaliser des offres publiques d'achat à l'égard des parts. Par conséquent, ces restrictions peuvent limiter la demande de parts provenant de certains investisseurs et, de la sorte, avoir une incidence défavorable sur la liquidité et la valeur marchande des parts détenues dans le public. La direction d'Aéroplan vérifie régulièrement la proportion de non-résidents propriétaires du Fonds de revenu Aéroplan au moyen de déclarations obtenues des intermédiaires du marché. Compte tenu des limites du système d'inscription des titres et de l'absence d'une méthode pour fournir au fiduciaire et à l'agent des transferts de l'information sur le lieu de résidence en temps réel, le Fonds de revenu Aéroplan est d'avis que les déclarations périodiques reçues des divers intermédiaires du marché constituent à l'heure actuelle la meilleure méthode pour établir le statut résidentiel de ses porteurs de parts. Selon les renseignements obtenus d'intermédiaires du marché, le Fonds de revenu Aéroplan estime qu'en date du 31 décembre 2007, 43 % de ses parts en circulation étaient détenues par des non-résidents. Si la proportion de titres du Fonds de revenu Aéroplan appartenant à des non-résidents devait s'approcher du plafond de 49,9 %, le Fonds envisagerait de mettre en place, pour permettre de continuer à se qualifier à titre de fiducie de fonds commun de placement, une ou plusieurs des mesures suivantes : exiger une déclaration de résidence des porteurs de parts; refuser d'accepter des souscriptions de parts d'un non-résident, d'émettre des parts à un non-résident ou d'inscrire un transfert de parts à un non-résident; imposer d'autres restrictions sur la propriété des parts par des non-résidents; demander à des porteurs de parts non résidents de vendre la totalité ou une partie de leurs parts.

Distributions d'encaisse non garanties, susceptibles de fluctuer selon le rendement de l'entreprise

Bien que le Fonds de revenu Aéroplan ait l'intention de verser les distributions d'encaisse reçues d'Aéroplan, déduction faite des frais et des montants éventuellement versés pour racheter des parts, il n'y a aucune garantie quant au bénéfice dégagé ou quant aux montants qui, ultimement, seront distribués au Fonds de revenu Aéroplan. Le montant réel distribué à l'égard des parts n'est pas garanti et dépendra de nombreux facteurs, dont les flux de trésorerie provenant de l'exploitation d'Aéroplan, la rentabilité et la capacité à préserver les marges de BAIIA ajusté et les fluctuations de fonds de roulement et des dépenses en immobilisations, qui sont tous exposés à un certain nombre de risques.

Si le Fonds de revenu Aéroplan choisit de convertir sa structure de fiducie de revenu actuelle en structure de société par actions, rien ne garantit qu'il maintiendra sa politique de distribution actuelle ni qu'il versera aux actionnaires éventuels des dividendes équivalents aux distributions mensuelles qu'il verse actuellement à ses porteurs de parts.

Risques liés au secteur

Conjoncture et contexte géopolitique

Les résultats d'exploitation des compagnies aériennes sont très sensibles à la conjoncture et au contexte géopolitique, dont l'incidence sur la demande de transport aérien peut par ailleurs être considérable. Les tarifs aériens, tout comme la demande de transport aérien, ont beaucoup fluctué dans les années passées et peuvent fluctuer encore beaucoup dans l'avenir. Air Canada n'est pas à même de prévoir avec certitude ni les conditions qui prévaudront sur le marché ni les prix qu'elle pourra demander à ses clients. Les attentes de la clientèle peuvent évoluer rapidement, et la demande de billets à prix abordables peut limiter les possibilités de revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent une dépense discrétionnaire des consommateurs. La baisse de la croissance économique en Amérique du Nord, le climat d'instabilité géopolitique dans diverses régions du monde, une plus grande sensibilité aux répercussions des transports aériens sur l'environnement et la tendance à favoriser des initiatives de transports plus « vertes » faisant en sorte que les consommateurs réduisent leurs déplacements pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande de transport aérien au Canada et à l'étranger ce qui, conjugué aux autres facteurs dont il est ici question, risquerait de nuire considérablement à la rentabilité d'Air Canada. Comme ses coûts fixes sont substantiels, un repli économique trop prolongé ou trop marqué au Canada ou dans le monde pourrait diminuer la demande de transport aérien ce qui, à son tour, serait susceptible de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

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

Le secteur du transport aérien est caractérisé par la faiblesse des marges bénéficiaires brutes et par le niveau élevé des coûts fixes. Les coûts associés à l'exploitation d'un vol ne varient pas considérablement selon le nombre de passagers transportés et, par conséquent, un changement même relativement faible du nombre de passagers, des tarifs ou dans la composition du trafic pourrait avoir un effet important sur les résultats d'exploitation d'Air Canada et sur sa situation financière. Ces caractéristiques représentent une contrainte que la politique de tarification audacieuse pratiquée par les transporteurs à bas prix ne fait qu'exacerber en tirant les tarifs de transport aérien vers le bas. En conséquence, si le chiffre d'affaires accuse un manque à gagner par rapport au niveau prévu, les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada pourraient réellement s'en ressentir. Air Canada doit engager des coûts fixes substantiels qui ne varient pas sensiblement avec sa capacité globale. En conséquence, si Air Canada devait abaisser sa capacité globale ou réduire le nombre de vols qu'elle exploite, il se peut qu'elle n'arrive tout de même pas à réduire certains de ses coûts fixes à court terme et qu'elle soit contrainte d'engager d'importants coûts de résiliation ou de restructuration, ce qui pourrait porter un grave préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Attentats terroristes et mesures de sûreté

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 et ceux qui les ont suivis, tout particulièrement au Moyen Orient, en Asie du Sud Est et en Europe, ont créé un climat d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat

d'envergure (que ce soit au pays ou à l'étranger, ou que cela concerne Air Canada, un autre transporteur ou aucun transporteur) et le resserrement des mesures de sûreté, comme les restrictions qui frappent actuellement le contenu des bagages de cabine ou les exigences actuelles ou proposées à l'égard des documents d'identité des passagers, pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande en général et sur le nombre de passagers empruntant les vols d'Air Canada en particulier. Il pourrait en outre donner lieu à une hausse substantielle des primes d'assurance et d'autres coûts, et au resserrement de la sûreté aéroportuaire. La réduction des produits passages, la hausse des primes d'assurance et d'autres coûts, et le resserrement des conditions de sûreté pourraient porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Épidémies (syndrome respiratoire aigu sévère (« SRAS »), grippe et autres)

Après que plusieurs foyers du syndrome respiratoire aigu sévère (« SRAS ») eurent éclos dans le monde en 2003, l'Organisation mondiale de la santé (« OMS ») a publié, le 23 avril 2003, un avertissement aux voyageurs les invitant à ne pas effectuer de voyages non essentiels à Toronto, avertissement qui a été levé le 30 avril suivant. L'avertissement de sept jours émis aux voyageurs par l'OMS et portant sur Toronto, le fait que cette ville soit la principale plaque tournante d'Air Canada et l'éclosion de plusieurs foyers de SRAS dans le monde ont frappé durement la demande passagers sur les destinations d'Air Canada et le trafic à l'échelle du réseau. L'OMS est d'avis qu'il existe un risque important d'une pandémie de grippe au cours des prochaines années. La résurgence du SRAS ou l'éclosion de quelque autre forme d'épidémie comme la grippe (au pays comme à l'étranger) ou encore la publication d'un nouvel avertissement aux voyageurs de la part de l'OMS (à l'encontre de villes ou régions du Canada ou d'autres pays) ne feraient qu'accroître l'incidence défavorable sur la demande. La réduction du trafic qui en résulterait sur les destinations desservies par le réseau d'Air Canada pourrait avoir une incidence négative importante sur ses affaires, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Sinistres et accidents

De par la nature de ses activités principales, Air Canada s'expose à des poursuites en responsabilité, y compris des réclamations portant sur des blessures graves ou des décès, qui pourraient être intentées à son encontre à la suite d'accidents ou de sinistres mettant en cause des appareils ayant transporté des clients d'Air Canada ou des appareils d'autres transporteurs dont elle a assuré la maintenance ou la réparation. Rien ne garantit que la couverture d'assurance d'Air Canada suffirait pour se prémunir contre une ou plusieurs réclamations d'envergure et toute insuffisance pourrait être importante. Sans compter qu'un accident ou sinistre mettant en cause un appareil d'Air Canada ou un appareil d'un autre transporteur dont elle a assuré la maintenance en ligne pourrait nuire à la réputation d'Air Canada sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand préjudice à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Caractère saisonnier des activités, autres facteurs et résultats précédents

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

Comme cela est décrit ailleurs, la demande passagers est également fonction de facteurs tels la conjoncture, les conflits armés, les risques de conflits armés ou d'attentats terroristes, les tarifs et les conditions météorologiques. En raison notamment de ces facteurs, les résultats d'exploitation pour une période intermédiaire ne sont pas nécessairement révélateurs des résultats d'exploitation d'un exercice complet, pas plus que les résultats d'exploitation pour une période donnée ne sauraient nécessairement être révélateurs des résultats d'une période à venir.

Réglementation

Le secteur aérien est assujéti à de multiples lois et règlements tant canadiens qu'étrangers qui en régissent, entre autres, les questions de sûreté, de sécurité, de licence, de concurrence, de niveau de bruit, d'environnement et,

dans une certaine mesure, de tarification. Vu la plus grande attention accordée à la réduction des émissions de dioxyde de carbone, les États adoptent ou envisagent d'adopter des lois, notamment en ce qui touche des systèmes d'échange de quotas d'émission de dioxyde de carbone, dont l'objet est de diminuer les émissions de dioxyde de carbone, et ces lois pourraient s'appliquer au secteur du transport aérien. De temps à autre, d'autres lois et règlements peuvent être proposés et des décisions rendues pour venir s'ajouter aux exigences ou restrictions frappant déjà les activités aériennes. La mise en place de règlements ou décisions supplémentaires par Transports Canada, le Bureau ou le Tribunal de la concurrence, l'Office des transports du Canada ou d'autres organes publics nationaux ou étrangers serait susceptible de nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada. Celle-ci ne peut garantir que de nouveaux règlements ne seront pas adoptés ou que des règlements existants ne seront pas modifiés, ou que des décisions ne seront pas adoptées ou rendues. L'adoption de ces nouveaux règlements ou la révision des règlements existants, ou des décisions rendues, pourrait gravement nuire aux activités d'Air Canada, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

L'accès des transporteurs intérieurs aux lignes internationales est régi par des ententes conclues entre le gouvernement canadien et des gouvernements étrangers. Un changement de politique de transport par les autorités canadiennes ou étrangères pourrait entraîner la modification ou la résiliation de ces ententes et nuire aux activités internationales d'Air Canada.

En juillet 2000, le gouvernement canadien a modifié la LTC, la Loi sur la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada en vue de régir la concurrence dans les transports aériens au pays et d'assurer la protection des consommateurs. Des dispositions en matière d'abus de position dominante, propres au secteur du transport aérien, ont été introduites dans la Loi sur la concurrence, auxquelles se sont ajoutées par la suite des dispositions prévoyant notamment l'imposition de sanctions administratives pécuniaires aux transporteurs intérieurs dominants en cas d'infraction.

En juillet 2003, le Tribunal de la concurrence a publié ses motifs et ses conclusions dans l'instance opposant le Commissaire de la concurrence et Air Canada, où il fallait déterminer comment établir si Air Canada était exploitée en deçà des « coûts évitables », contrairement à l'une des nouvelles dispositions contre l'abus de position dominante régissant les transporteurs aériens. Dans sa décision, le Tribunal de la concurrence a formulé un critère de détermination des coûts évitables d'application très générale. En septembre 2004, le Commissaire de la concurrence a publié une lettre décrivant la méthode qu'il entend adopter à l'avenir en cas de nouvelle plainte visant les dispositions sur l'abus de position dominante par un transporteur aérien et affirmant que l'approche du Tribunal sur les coûts évitables reste pertinente.

Le 2 novembre 2004, le ministre de l'Industrie a déposé le projet de loi C-19 visant à abroger les dispositions sur l'abus de position dominante propres au transport aérien dans la Loi sur la concurrence. 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. Le 16 octobre 2007, le projet de loi privé C-454, dont certaines dispositions proposent le retrait de la clause « d'abus de position dominante » propre à une compagnie aérienne de la Loi sur la concurrence, a été déposé en première lecture à la Chambre des communes. La direction d'Air Canada ne peut prédire si et quand ce projet de loi pourrait être adopté. La direction d'Air Canada ne peut prédire si cette mesure législative finira par entrer en vigueur.

Si le Commissaire de la concurrence devait engager de nouvelles enquêtes ou requêtes du même ordre relativement à d'autres grandes lignes intérieures à fort trafic et qu'on donne droit à ces requêtes, cela pourrait nuire gravement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière d'Air Canada.

Air Canada est régie par les lois du Canada et d'autres pays en matière de confidentialité des renseignements sur les passagers et les employés et, notamment, en matière de systèmes d'information préalable sur les passagers et d'accès aux systèmes de réservations des compagnies aériennes, lois qui ne sont pas toujours compatibles d'un pays à l'autre où Air Canada exerce ses activités. L'obligation de se conformer à ces cadres de réglementation pourrait entraîner des coûts supplémentaires et, à ce titre, avoir une incidence négative importante sur les affaires, la situation financière et les résultats d'exploitation d'Air Canada.

Augmentation des frais d'assurance

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, le secteur des assurances de l'aviation réévalue en permanence les risques posés par les actes terroristes qu'il est prêt à couvrir, et cela pourrait se répercuter tant sur certains assureurs actuels d'Air Canada que sur sa propre assurabilité dans l'avenir. Dans la mesure où les assureurs actuels d'Air Canada ne peuvent ou ne veulent lui fournir une couverture d'assurance et en l'absence de mesures du gouvernement du Canada visant à fournir la couverture nécessaire, les frais d'assurance d'Air Canada pourraient augmenter davantage et la placer en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles l'obligeant à maintenir en vigueur une assurance donnée, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Assurance responsabilité civile contre le risque de guerre

Il se pourrait que le gouvernement du Canada cesse de fournir une assurance responsabilité civile contre le risque de guerre comme il le fait actuellement à Air Canada et à d'autres transporteurs au Canada. Le cas échéant, Air Canada et les autres intervenants du secteur n'auraient d'autre choix que de se tourner vers des assureurs commerciaux pour obtenir cette protection. Air Canada estime qu'il lui en coûterait environ 15 millions de dollars par année pour obtenir cette couverture. Les solutions de rechange, comme celles que préconisent l'Organisation de l'aviation civile internationale (« OACI ») et l'Association du transport aérien international (« IATA »), ne se sont pas mises en place comme prévu, en raison des actions entreprises par d'autres pays et de l'introduction récente sur le marché de nouveaux produits d'assurance. L'OACI et l'IATA poursuivent leurs efforts dans ce domaine, mais il ne semble pas permis d'envisager une solution mondiale dans un avenir rapproché. Comme le gouvernement fédéral américain a institué son propre système d'assurances en vue de couvrir le risque que courent ses transporteurs, le régime d'assurance mondial se trouve privé d'un de ses grands piliers.

De plus, les responsables du marché de l'assurance aviation à Londres ont institué, dans leurs polices d'assurance corps d'aéronef et rechanges, tout comme elles entendent le faire aussi pour les assurances passagers et responsabilité civile, une nouvelle clause standard en cas d'actes de guerre ou de terrorisme. Cette clause exclut toute réclamation résultant d'un usage hostile de bombes sales, d'armes à impulsion électromagnétique ou d'agents biochimiques. Le programme d'indemnisation du gouvernement du Canada vise à régler ce type de situations à mesure qu'elles se produisent, mais il n'a pas encore été décidé d'étendre l'indemnisation afin de couvrir cette exclusion. En l'absence d'une décision du gouvernement du Canada et aussi longtemps qu'une décision n'aura pas été prise dans ce sens, la perte de cette couverture expose Air Canada à ce nouveau risque non assuré et pourrait la mettre en contravention de certaines prescriptions réglementaires ou dispositions contractuelles, ce qui pourrait avoir un effet défavorable important sur ses activités, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

Les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote sont inscrites à la TSX sous les symboles respectifs « ACE.A » et « ACE.B ». Le tableau suivant donne les cours extrêmes et le volume de négociation des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote à la TSX pour les mois de janvier à décembre 2007, inclusivement :

2007	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 ⁽¹⁾	38,99	30,80	728 119	16 018 624	39,00	31,00	205 065	4 511 428
Février	38,08	33,90	614 409	12 288 170	38,00	33,95	265 562	5 311 247
Mars ⁽²⁾	36,60	30,12	437 017	9 614 370	36,63	30,12	284 469	6 258 320
Avril.....	32,08	29,35	515 774	10 315 476	32,05	29,31	222 769	4 455 385

2007	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
Mai ⁽³⁾	30,24	25,30	1 166 770	25 668 942	30,19	25,50	214 718	4 723 800
Juin	27,19	25,75	760 532	15 971 175	27,14	25,80	611 086	12 832 800
Juillet	28,14	25,40	356 102	7 478 143	28,14	25,43	196 113	4 118 373
Août	25,65	23,15	687 703	15 129 455	25,65	23,12	192 637	4 238 021
Septembre	26,74	23,90	708 975	13 470 526	26,68	23,85	199 947	3 798 984
Octobre	29,89	26,39	654 254	14 393 580	29,92	26,36	238 099	5 238 173
Novembre	30,23	26,65	492 039	10 824 850	30,25	26,55	233 658	5 140 471
Décembre	28,82	27,36	926 214	17 598 063	28,84	27,40	294 145	5 588 753

- (1) Les actionnaires inscrits d'ACE en date du 10 janvier 2007 ont reçu d'ACE une distribution par voie de réduction du capital d'environ 0,442 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.
- (2) Les actionnaires inscrits d'ACE en date du 14 mars 2007 ont reçu d'ACE une distribution par voie de réduction du capital de 0,177 part du Fonds de revenu Aéroplan et de 0,219 part du Fonds de revenu Jazz Air par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée (comme si les actions privilégiées étaient converties) d'ACE.
- (3) Les actionnaires inscrits d'ACE en date du 24 mai 2007 ont reçu d'ACE une distribution par voie de réduction du capital d'environ 0,157 part du Fonds de revenu Aéroplan et de 0,105 part du Fonds de revenu Jazz Air par action à droit de vote variable, action à droit de vote et action privilégiée (comme si les actions privilégiées étaient converties) d'ACE.

Les obligations sont négociées à la TSX sous le symbole « ACE.NT.A ». Le tableau suivant donne les cours extrêmes et le volume de négociation des obligations à la TSX pour les mois de janvier à décembre 2007, inclusivement :

2007	Obligations			
	Haut	Bas	Volume de négociation quotidien moyen	Volume mensuel total
Janvier	107,25	101,00	4 189	92 150
Février	114,00	109,00	2 363	47 255
Mars	114,00	111,00	1 832	40 300
Avril	109,50	109,00	418	8 350
Mai	109,00	106,00	1 241	27 300
Juin	110,50	106,00	9 994	209 870
Juillet	111,25	109,50	299	6 280
Août	106,00	105,00	91	2 000
Septembre	110,00	106,00	433	8 230
Octobre	115,15	114,00	5 133	112 920
Novembre	117,00	109,73	4 673	102 810
Décembre	113,00	100,00	71	1 350

RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS

ACE 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 2007.

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 LTC) 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 droit 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 LTC imposant des restrictions à la propriété étrangère sont abrogées et ne sont pas remplacées par d'autres dispositions semblables.

En cas d'offre d'achat visant les actions à droit de vote, qui doit, en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables ou des règles d'une bourse à laquelle les actions à droit de vote sont inscrites, être présentée à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d'actions à droit de vote dans une province donnée du Canada à qui s'appliquent les exigences, chaque action à droit de vote variable pourra être convertie au gré du porteur en une action à droit de vote visée par l'offre à tout moment pendant la durée de l'offre et jusqu'au lendemain du jour prescrit par les lois sur les valeurs mobilières applicables où l'initiateur doit prendre en livraison contre paiement les actions visées par l'offre. Les actions à droit de vote variable ne peuvent être converties en actions à droit de vote que pour être déposées en réponse à l'offre et l'agent des transferts déposera les actions à droit de vote issues de la conversion pour le compte de l'actionnaire.

Si les actions à droit de vote issues de la conversion et déposées en réponse à l'offre sont retirées par l'actionnaire 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 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 à 26 \$ ou 130 % 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 \$. Le prix de conversion des actions privilégiées est assujéti (i) au rajustement décrit à la rubrique « *Rachat obligatoire et conversion* » ci-après et (ii) à 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 assujétiées 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 assujétiées 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 %

Au 28 mars 2008, des obligations convertibles de premier rang au taux de 4,25 % d'un capital de 322 796 000 \$ (les « obligations ») d'ACE étaient émises 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 et le contrôle) ou en actions à droit de vote variable (si ce n'est pas un Canadien qui en a la propriété et le contrôle), au ratio initial de conversion 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 rajusté à 22,2838 actions par tranche de 1 000 \$ de capital des obligations. Le 29 janvier 2007, ACE a annoncé que, en ce qui concerne les distributions déjà annoncées de parts du Fonds de revenu Aéroplan à ses actionnaires inscrits en date du 10 janvier 2007, le ratio de conversion était encore une fois rajusté pour passer, le 29 janvier 2007, à 27,6987 actions par tranche de 1 000 \$ de capital des obligations. Le 2 avril 2007, ACE a annoncé que, en ce qui concerne les distributions déjà annoncées de parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air à ses actionnaires inscrits en date du 14 mars 2007, le ratio de conversion était encore une fois rajusté pour passer, le 2 avril 2007, à 32,5210 actions par tranche de 1 000 \$ de capital des obligations. Le 12 juin 2007, ACE a annoncé que, en ce qui concerne les distributions déjà annoncées de parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air à ses actionnaires inscrits en date du 24 mai 2007, le ratio de conversion était encore une fois rajusté pour passer, le 12 juin 2007, à 37,6879 actions par tranche de 1 000 \$ de capital des obligations. Le 11 janvier 2008, ACE a annoncé que, en ce qui concerne les résultats déjà annoncés de son offre de rachat visant 1,5 milliard de dollars de ses actions à droit de vote variable et actions à droit de vote aux termes d'une offre publique de rachat substantielle qui est venue à échéance le 10 janvier 2008, le ratio de conversion était encore une fois rajusté pour passer, le 11 janvier 2008, à 39,0341 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.

ACE ne peut pas racheter les obligations avant le 6 juin 2008, sauf si surviennent certains changements aux lois régissant la retenue d'impôt canadien. En tout temps à compter du 6 juin 2008, ACE peut, sur préavis écrit d'au plus 60 jours et d'au moins 30 jours, racheter les obligations, en totalité ou en partie, à un prix de rachat donné, majoré des intérêts courus et impayés jusqu'à la date de rachat, exclusivement.

Le 1^{er} juin des années 2010, 2015, 2020, 2025 et 2030, chaque porteur peut demander à ACE de lui racheter la totalité ou une partie de ses obligations à un prix égal à 100 % du capital des obligations visées par le rachat, majoré des intérêts courus et impayés jusqu'à la date de rachat, exclusivement.

À certaines conditions, ACE peut, à son gré, choisir de s'acquitter de son obligation de rembourser le capital des obligations, ainsi que les intérêts courus et impayés sur celles-ci, au rachat, à l'achat ou au remboursement, à échéance, en totalité ou en partie, en émettant des actions à droit de vote variable ou des actions à droit de vote.

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.

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.

Jusqu'au 22 novembre 2007, les obligations étaient notées par DBRS Limited (« DBRS »). Le 22 novembre 2007, DBRS a retiré ses notes relatives aux obligations à la demande d'ACE.

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 avait reçu la note suivante pour les obligations qu'elle a émises, jusqu'à ce DBRS retire ses notes relatives aux obligations à la demande d'ACE.

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.

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
Bernard Attali ⁽²⁾⁽⁴⁾ Paris, France	Conseiller principal, TPG Capital	Le 30 septembre 2004
Robert E. Brown ⁽²⁾⁽³⁾ Montréal (Québec)	Président et chef de la direction CAE Inc.	Le 30 septembre 2004
Michael M. Green ⁽²⁾⁽⁴⁾ Wayne, Pennsylvania	Directeur général, Cerberus Capital Management, L.P.	Le 30 septembre 2004
W. Brett Ingersoll ⁽¹⁾⁽³⁾ New York, New York	Directeur général Cerberus Capital Management, L.P.	Le 30 septembre 2004
Pierre Marc Johnson ⁽²⁾⁽³⁾ Montréal (Québec)	Avocat-conseil principal Heenan Blaikie SRL	Le 30 septembre 2004
Richard H. McCoy ⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾ Toronto (Ontario)	Administrateur d'entreprises	Le 3 août 2005

Nom et municipalité de résidence	Principale activité	Administrateur depuis
John T. McLennan ⁽¹⁾⁽⁴⁾ Mahone Bay (Nouvelle-Écosse)	Administrateur d'entreprises	Le 30 septembre 2004
Robert A. Milton Londres, Angleterre	Président-directeur général, ACE	Le 29 juin 2004
David I. Richardson ⁽¹⁾⁽³⁾ Grafton (Ontario)	Administrateur d'entreprise	Le 30 septembre 2004
Marvin Yontef ⁽⁴⁾ Toronto (Ontario)	Associé principal Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l.	Le 29 juin 2004

⁽¹⁾ Membre du comité de vérification, des finances et du risque.

⁽²⁾ Membre du comité de gouvernance et des affaires de l'entreprise.

⁽³⁾ Membre du comité des ressources humaines et de la rémunération.

⁽⁴⁾ 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. 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. McCoy a été vice-président – Services bancaires d'investissement de Valeurs Mobilières TD Inc. de 1997 à 2003.

La durée du mandat de tous 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	Président-directeur général, ACE
Londres, Angleterre	
Brian Dunne.....	Vice-président général et chef des Affaires financières
Westmount (Québec)	
Greg Cote	Premier vice-président, Financement d'entreprises et Stratégie
Toronto (Ontario)	
Sydney John Isaacs	Premier vice-président, Croissance de l'entreprise et chef des
Westmount (Québec)	Affaires juridiques
Jack McLean	Contrôleur
La Salle (Manitoba)	
Carolyn M. Hadrovic	Secrétaire générale
Beaconsfield (Québec)	

Sauf indication contraire ci-après, chaque dirigeant occupe un poste au sein d'ACE ou 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. 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.

Au 28 mars 2008, les administrateurs et dirigeants susmentionnés avaient collectivement la propriété ou le contrôle, directement ou indirectement, de 48 271 actions à droit de vote représentant environ 0,3 % des actions à droit de vote en circulation, et de 5 000 actions à droit de vote variable, soit environ 0,01 % des actions à droit de vote variable en circulation d'ACE. Au 28 mars 2008, les administrateurs et dirigeants susmentionnés avaient collectivement la propriété ou le contrôle, directement ou indirectement, de 58 000 actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada soit environ 0,07 % des actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada.

Interdiction d'opérations ou faillite

À la connaissance d'ACE, aucun administrateur ni aucun haut dirigeant d'ACE n'est, ni n'a été au cours des dix exercices précédents : (i) administrateur, chef de la direction ou chef des services financiers d'une société qui, (A) pendant que la personne exerçait cette fonction, a fait l'objet d'une interdiction d'opération ou d'une ordonnance semblable 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, ou (B) a été visée par une ordonnance visée en (A) émise après la cessation des fonctions de la personne en raison d'un événement survenu pendant que cette personne occupait ce poste; (ii) administrateur ou haut dirigeant d'une société qui, pendant que cette personne exerçait cette fonction, a, dans l'année suivant 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, exception faite des personnes suivantes :

- (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 TSX 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 et est devenu président du conseil d'Air Canada le 13 mai 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) 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.

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 autorité en valeurs mobilières ni n'a conclu une entente de règlement avec celle-ci; (ii) ne s'est vu imposer une autre amende ou sanction par un tribunal ou un organisme de réglementation qui serait susceptible d'être considérée comme importante pour un investisseur raisonnable prenant une décision 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

Règles du comité de vérification

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

Composition du comité de vérification

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 également administrateur et président du conseil d'administration d'Air Canada. 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 et chef associé, Capitaux privés de Cerberus Capital Management, L.P., membre de son groupe de pratique de capitaux privés et membre de son comité de placement. Avant de se joindre à Cerberus en 2002, M. Ingersoll a été associé chez JP Morgan Partners (auparavant Chase Capital Partners) où il a travaillé de 1993 à 2002. M. Ingersoll s'occupe surtout de capital de risque et de restructuration dans différents secteurs, notamment les services gouvernementaux, les soins de santé, le transport, les produits de grande consommation, les services financiers et les services impartis. M. Ingersoll est administrateur de diverses sociétés ouvertes et fermées, notamment Chrysler, LLC, IAP Worldwide Services, Inc., Talecris Bio Therapeutics Inc., AerCap B.V. et Endura Care, LLC. M. Ingersoll détient un MBA de l'Université Harvard et il est bachelier en économie de la Brigham Young University.

- (iii) John T. McLennan est administrateur d'entreprises. M. McLennan est administrateur d'Amdocs Ltd., d'Emera et de Commandité Gestion Jazz Air Inc. M. McLennan était vice-président du conseil et chef de la direction d'Allstream de mai 2000 à juin 2004. 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 d'ACE avant le début du travail. À cet égard, le comité de vérification présente un rapport trimestriel ou annuel aux actionnaires d'ACE, 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 ACE 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 d'ACE. 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 d'ACE depuis le 26 avril 1990. Les honoraires payables pour les exercices terminés le 31 décembre 2007 et le 31 décembre 2006 à PricewaterhouseCoopers s.r.l. et aux membres de son groupe s'élèvent respectivement à 5 660 432 \$ et à 9 075 383 \$. Les honoraires payables à PricewaterhouseCoopers s.r.l. et aux membres de son groupe en 2007 et en 2006 sont présentés ci-après.

	Exercice terminé le 31 décembre 2007	Exercice terminé le 31 décembre 2006
Honoraires de vérification	5 294 399 \$	8 445 500 \$
Honoraires pour services liés à la vérification	316 009 \$	599 883 \$
Honoraires pour services fiscaux	50 024 \$	30 000 \$
Autres honoraires	Néant	Néant
	5 660 432 \$	9 075 383 \$

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 d'ACE et pour les services rendus à l'occasion de la production de documents ou d'engagements exigés par la loi ou par règlement, y compris des services relatifs à la vérification des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

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 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 et W. Brett Ingersoll, tous administrateurs d'ACE, sont respectivement président-Exploitation et directeur général et co-chef de Cerberus Capital Management, L.P. Au 28 mars 2008, le membre du groupe de Cerberus détient 6,55 millions d'actions privilégiées, soit 52,4 % des actions privilégiées en circulation.

Le 22 juin 2007, ACE a annoncé qu'elle avait convenu de vendre 70 % de sa participation dans l'entreprise de sa filiale en propriété exclusive de maintenance, réparation et révision, ACTS SEC, à un consortium composé de Sageview Capital LLC, société de placement privé, et KKR Private Equity Investors, L.P., le fonds coté en bourse de Kohlberg Kravis Roberts & Co. L'opération a été réalisée le 16 octobre 2007. À la suite de cette opération, ACE conserve la propriété exclusive d'ACTS SEC, qui est à présent une entité inactive, ACTS Aero poursuit les activités exercées auparavant par ACTS SEC et ACE détient indirectement une participation de 23 % dans ACTS Aero. Le 7 mars 2008, Robert A. Milton, Brian Dunne et Greg Cote, tous dirigeants d'ACE, ont acheté des actions d'ACTS Aero représentant, au total, 0,3 % des actions en circulation d'ACTS Aero. Ce placement a été fait aux mêmes conditions que celui du consortium pour l'achat de sa participation de 70 % et il a été autorisé par le conseil d'administration d'ACE.

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 21 des états financiers annuels vérifiés et consolidés d'ACE pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007, intégrée par renvoi aux présentes, 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.

Voir également « Facteurs de risque – Air Canada – Litiges en cours ».

CONTRATS IMPORTANTS

Les contrats importants pour ACE conclus pendant l'exercice terminé le 31 décembre 2007 ou avant, encore en vigueur, devant tous être déposés auprès des autorités de réglementation en valeurs mobilières

canadiennes en vertu du paragraphe 12.2 du Règlement 51-102 sur les obligations d'information continue, sont les suivants :

- (i) le contrat d'investissement intervenu entre Cerberus ACE Investment, LLC et Air Canada en date du 23 juin 2004, décrit à la rubrique « Rétrospective triennale : Évolution des activités de la Société – Contrat d'investissement »;
- (ii) 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, en date du 4 novembre 2005, décrit à la rubrique « Rétrospective triennale : Évolution des activités de la Société – Contrat d'achat d'appareils par The Boeing Company et Air Canada »;
- (iii) l'acte datée du 6 avril 2005 relatif aux obligations convertibles de premier rang à 4,25 % échéant en 2035, décrit à la rubrique « Description de la structure du capital-actions – Obligations ».

EXPERTS

Les vérificateurs indépendants d'ACE sont PricewaterhouseCoopers s.r.l., comptables agréés. Ces derniers ont préparé un rapport de vérificateurs indépendants daté du 7 février 2008 sur les états financiers consolidés d'ACE aux 31 décembre 2007 et 31 décembre 2006 et pour chacun des exercices terminés à ces dates, sur les contrôles internes de l'information financière d'ACE au 31 décembre 2007. Le cabinet PricewaterhouseCoopers s.r.l. a indiqué qu'il est indépendant par rapport à ACE au sens du Code de déontologie de l'Ordre des comptables agréés du Québec et de la Securities Exchange Act of 1934, administrée par la Securities and Exchange Commission des États-Unis.

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 2008. Des renseignements financiers supplémentaires figurent dans les états financiers et dans le rapport de gestion d'ACE pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007. 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 2007, les états financiers de 2007 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 d'ACE relative à l'assemblée annuelle et extraordinaires des actionnaires de 2007, tenue le 29 mai 2007;
- (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
RÈGLES DU COMITÉ DE VÉRIFICATION, DES FINANCES ET DU RISQUE
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE GESTION ACE AVIATION INC.

1. Structure, procédure et compétences

Le comité de vérification, des finances et du risque (le « comité de vérification ») de Gestion ACE Aviation Inc. (la « Société ») se compose d'au moins trois administrateurs, qui, de l'avis du conseil d'administration (le « conseil »), 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. Le comité de vérification est chargé de résoudre les désaccords entre la direction et le vérificateur externe à l'égard de l'information financière,
 - (v) examiner toutes les opérations hors bilan importantes et les autres relations avec des entités non consolidées susceptibles d'avoir un effet immédiat ou futur important sur la situation financière de la Société, notamment pour déterminer si elles doivent être communiquées ou non dans les états financiers trimestriels ou annuels,
 - (vi) examiner les suggestions d'améliorations formulées par le vérificateur externe quant au fonctionnement et aux contrôles internes de la Société,
 - (vii) examiner la nature et l'ampleur des erreurs non rajustées d'un montant non négligeable,
 - (viii) vérifier le respect de divers engagements financiers,
 - (ix) étudier et choisir les politiques comptables à adopter ou à modifier.
- b) Déterminer, après étude et discussion, s'il y a lieu de recommander au conseil d'approuver les états financiers 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. Le comité de vérification doit juger que les procédures adéquates sont en place en matière d'examen de la communication publique de l'information financière extraite ou découlant des états financiers de la Société, et il doit régulièrement évaluer le caractère adéquat de ces procédures.
- 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. Il incombe au comité de vérification de superviser le travail du vérificateur externe chargé de préparer ou publier un rapport du vérificateur ou d'exécuter d'autres services de vérification, d'examen ou d'attestation pour la Société.
- 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. À cet égard, le comité de vérification présentera un rapport trimestriel ou annuel aux actionnaires de la Société, selon le cas, portant sur les services non liés à la vérification approuvés par le comité au cours de la période en question. L'approbation préalable des services non liés à la vérification par un membre du comité de vérification à qui ce pouvoir est délégué doit être présentée au comité de vérification à la première de ses réunions qui suit cette approbation préalable;
- (ii) et instaurer un processus à l'occasion de la prestation des services non liés à la vérification rendus par le vérificateur externe.
- 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) Établir les politiques et la procédure régissant le dépôt, la conservation et le traitement des plaintes reçues par la Société de la part de ses employés, actionnaires et autres parties prenantes concernant les questions comptables, l'information financière, les contrôles comptables internes et la vérification interne ou externe. Le comité de vérification 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 l'Autorité des marchés financiers 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 les présentes règles chaque année et recommander au conseil de les 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) Examiner et approuver les politiques d'embauche de la Société en ce qui concerne les actuels et anciens associés et employés des actuels et anciens vérificateurs externes de la Société.

AUTRES RESPONSABILITÉS

- a) Information publique

Quand à l'information publique, il incombe au comité de vérification de faire ce qui suit :

- (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.

b) Définition et gestion des risques

Le comité de vérification fera de son mieux pour repérer tous les risques importants, financiers ou autres risques, pouvant affecter les activités de la Société et de ses filiales et présentera des recommandations à cet égard au conseil d'administration de la Société. Le comité de vérification discutera avec la direction, le service de vérification interne et le vérificateur externe de toutes les expositions importantes à des risques financiers et des mesures prises par la direction pour surveiller et contrôler ces expositions. Le comité de vérification est autorisé à retenir les services d'experts et de consultants pour l'aider à remplir cette tâche. Il sera loisible au comité de vérification, dans l'exécution de cette fonction, de se pencher sur les risques aux bénéficiaires et aux coûts de la Société et de ses filiales, ainsi que sur toute autre pratique, notamment les tractations malhonnêtes, susceptibles d'entraîner la perte ou la dévalorisation de la réputation de l'entreprise.

c) Responsabilités éventuelles

Le comité de vérification 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.

d) Politiques d'autorisation

Quand aux politiques d'autorisation, il incombe au comité de vérification de faire ce qui suit :

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

e) Comparaison entre le rendement et le budget

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

f) 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.

g) 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.

Le 7 février 2008