

ACE AVIATION 

NOTICE ANNUELLE

Le 26 mars 2010

TABLE DES MATIÈRES

	Page
NOTES EXPLICATIVES	1
LA SOCIÉTÉ	2
ÉVOLUTION DES ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ	5
APERÇU DES ACTIVITÉS	13
AIR CANADA	14
ACTS AERO	20
FACTEURS DE RISQUE	20
RELATIONS ET OPÉRATIONS AVEC UNE PERSONNE RELIÉE	32
MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	33
RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS	33
DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS	33
ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS	39
COMITÉ DE VÉRIFICATION, DES FINANCES ET DU RISQUE	41
DIRIGEANTS ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES	43
AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	44
ACTIONS EN JUSTICE	44
CONTRATS IMPORTANTS	44
EXPERTS	44
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	44
GLOSSAIRE	46
ANNEXE A – RÈGLES DU COMITÉ DE VÉRIFICATION, DES FINANCES ET DU RISQUE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE GESTION ACE AVIATION INC.	A-1

NOTES EXPLICATIVES

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

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

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.

Termes clés — Pour une explication des termes clés, voir la rubrique « Glossaire » à la fin de la présente notice annuelle.

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.

Énoncés prospectifs — Les communications d'ACE au public peuvent contenir des déclarations prospectives écrites ou verbales au sens de la législation en valeurs mobilières applicable. La présente notice annuelle contient de telles déclarations et les autres documents déposés auprès des autorités en valeurs mobilières peuvent également en contenir. Les déclarations prospectives concernent des analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats futurs et l'estimation de montants qu'on ne peut encore déterminer. Il peut s'agir d'observations concernant entre autres les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir. Ces déclarations 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.

En vertu de leur nature même, les déclarations prospectives reposent sur des hypothèses et sont soumises à d'importants risques et incertitudes. Les prévisions, projections ou déclarations prospectives ne sont donc pas fiables parce qu'elles sont tributaires, notamment, de l'évolution des circonstances externes et des incertitudes générales inhérentes au secteur. Les résultats réels peuvent se révéler très différents des résultats présentés dans une déclaration prospective en raison de divers facteurs, dont l'état du secteur, du marché, du crédit et de la conjoncture en général, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et d'obtenir du financement, les questions de retraite, les prix de l'énergie, les taux de change et l'intérêt, les relations de travail, la concurrence, un conflit armé, un attentat terroriste, une épidémie, les questions et les coûts liés aux assurances, l'évolution de la demande en fonction de la nature saisonnière des activités, l'approvisionnement, une modification législative, une mesure défavorable de la part d'un organisme de réglementation, un litige en cours ou futur, l'action d'un tiers et les autres facteurs mentionnés dans la présente notice annuelle, en particulier à la rubrique « Facteurs de risque ». Les déclarations prospectives contenues dans la présente notice annuelle témoignent des attentes 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.

LA SOCIÉTÉ

Nature des activités

ACE est une société de portefeuille ayant des participations dans Air Canada. Les actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») et les actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote ») d'ACE sont inscrites à la cote de la Bourse de Toronto (la « TSX ») sous les symboles « ACE.A » et « ACE.B », respectivement.

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 convertibles de premier rang 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. 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 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 convertibles (les « actions privilégiées »). Comme il est décrit à la rubrique « Évolution des activités de la Société », 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 \$ l'action, pour un prix de rachat total de quelque 1,498 milliard de dollars.

Le 9 mai 2008, ACE a annoncé une offre publique visant le rachat pour annulation de jusqu'à 500 millions de dollars de ses actions à droit de vote variable et actions à droit de vote pour un total de 23 809 523 actions à droit de vote variable et actions à droit de vote. Le 18 juin 2008, ACE a confirmé avoir pris livraison et accepté, aux fins de rachat et d'annulation, un total de 12 537 084 actions à droit de vote variable et de 10 190 187 actions à droit de vote au prix de 22 \$ l'action, pour un prix de rachat total d'environ 500 millions de dollars.

Le 10 décembre 2008, ACE a annoncé que son conseil d'administration avait autorisé une offre publique de rachat substantielle visant le rachat pour annulation de la totalité de ses obligations convertibles

de premier rang à 4,25 % échéant en 2035 (les « obligations ») en circulation au prix de rachat de 900 \$ au comptant par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations. Le 19 janvier 2009, ACE a annoncé avoir accepté le rachat pour annulation d'un capital total de 259 millions de dollars au titre de l'offre pour un prix de rachat global de 233 millions de dollars.

Le 10 décembre 2008, ACE a également annoncé que son conseil d'administration avait autorisé une offre publique de rachat substantielle visant le rachat indirect pour annulation de la totalité de ses actions privilégiées en circulation au prix de rachat de 20 \$ au comptant par action privilégiée. Le 19 janvier 2009, ACE a annoncé avoir accepté le rachat pour annulation d'un total de 8,3 millions d'actions privilégiées au titre de l'offre pour un prix de rachat global de 166 millions de dollars.

Le 10 décembre 2008, ACE a annoncé son intention de demander au tribunal et à ses actionnaires d'approuver un plan d'arrangement visant sa liquidation et aux termes duquel son actif net, dont les actions qu'elle détient dans Air Canada, sera distribué, après prise en compte de ses passifs et des frais de l'opération. Le 21 janvier 2009, ACE a annoncé que l'assemblée extraordinaire des actionnaires d'ACE initialement prévue le 27 février 2009 avait été reportée au 7 avril 2009. Le 2 mars 2009, ACE a annoncé qu'elle poursuivait les discussions avec ses actionnaires et que, à la lumière de la conjoncture des marchés, il était souhaitable de reporter encore l'assemblée extraordinaire des actionnaires prévue le 7 avril 2009.

Le 10 février 2009, ACE a annoncé une offre publique de rachat substantielle visant le rachat pour annulation de ses 4,2 millions d'actions privilégiées convertibles en circulation au prix de rachat de 20 \$ au comptant par action. ACE a signé avec GLG Market Neutral Fund, qui détenait 1 million d'actions privilégiées, une convention visant le dépôt de ces dernières en réponse à l'offre. Le 19 mars 2009, ACE a annoncé les résultats finaux de son offre de rachat et a confirmé avoir accepté le rachat aux fins d'annulation d'un total de 1 million d'actions privilégiées, pour un prix de rachat total de 20 millions de dollars.

Le 21 septembre 2009, ACE a annoncé avoir conclu une entente avec Morgan Stanley Canada Limitée aux termes de laquelle ACE a racheté indirectement, aux fins d'annulation, la totalité de ses 3,2 millions d'actions privilégiées restantes au prix de 23,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 73,6 millions de dollars.

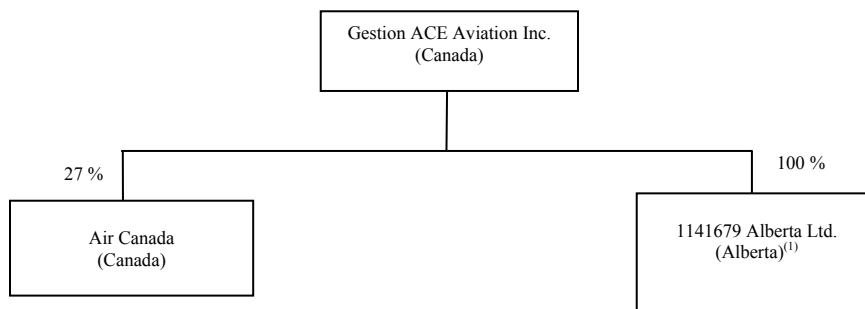
Le 23 novembre 2009, ACE a annoncé le lancement d'une offre publique de rachat substantielle visant le rachat pour annulation d'un maximum de 20 millions de dollars de ses actions à droit de vote variable et actions à droit de vote. Le 6 janvier 2010, ACE a annoncé les résultats finaux de son offre de rachat et a confirmé avoir pris livraison et accepté, aux fins de rachat et d'annulation, un total de 1 401 094 actions à droit de vote variable et de 1 824 711 actions à droit de vote au prix de rachat de 6,20 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 20 millions de dollars.

Le 14 décembre 2009, ACE a racheté la totalité de ses obligations restantes conformément à leurs modalités à un prix de rachat correspondant à leur capital, majoré des intérêts cumulés mais impayés, pour un prix de rachat total d'environ 64 millions de dollars.

Le siège social d'ACE est situé au 5100, boul. de Maisonneuve Ouest, Montréal (Québec) H4A 3T2. Le numéro de téléphone du bureau du secrétaire d'ACE est le 514 205-7855 et son numéro de télécopieur est le 514 205-7859. L'adresse du site Web d'ACE est le www.aceaviation.com (ce site Web n'est pas intégré par renvoi aux présentes).

Structure d'entreprise

Le tableau suivant indique les principaux actifs d'ACE dans le secteur du transport aérien au 26 mars 2010, le lieu de constitution de chaque entreprise et le pourcentage de participation détenue ou contrôlée directement ou indirectement par ACE.



(1) 1141679 Alberta Ltd. est une société constituée sous le régime des lois de l'Alberta qui détient et gère une encaisse excédentaire et des investissements.

Certaines filiales qui, au 31 décembre 2009, ne représentent 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.

Air Canada

Air Canada est le plus grand transporteur aérien du Canada à proposer des services intérieurs et internationaux et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur le marché canadien, sur le marché transfrontalier avec les États-Unis et sur le marché international au départ et à destination du 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. 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. Immédiatement après la réalisation du placement, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada.

Le 29 juillet 2009, ACE a annoncé que sa participation à la facilité de crédit de 600 millions de dollars accordée à Air Canada représentait 150 millions de dollars. Comme le prévoient les conditions de la facilité de crédit, un montant supplémentaire de 100 millions de dollars a été prélevé par les nouveaux prêteurs en février 2010. La participation au prêt d'ACE, de 150 millions de dollars, est remboursable par versements trimestriels consécutifs égaux de 7,5 millions de dollars à compter du 1^{er} août 2010, avec un versement final de 30 millions de dollars exigible d'ici le cinquième anniversaire du prélèvement initial. Aux termes de cette facilité de crédit, ACE a reçu 1 250 000 bons de souscription le 30 juillet 2009, visant l'achat d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada. Les bons de souscription ont un prix d'exercice de 1,51 \$ l'action, ils peuvent être exercés en tout temps et ils viennent à échéance le 30 juillet 2013. Aux termes de la facilité de crédit, ACE a reçu 1 250 000 bons de souscription supplémentaires le 19 octobre 2009. Les bons de souscription supplémentaires ont un prix d'exercice de 1,44 \$ l'action, ils peuvent être exercés en tout temps et ils viennent à échéance le 19 octobre 2013. On trouvera une description des conditions de la facilité de crédit et des bons de souscription à la rubrique « Évolution des activités de la Société – Facilité de crédit d'Air Canada ».

Le 27 octobre 2009, Air Canada a annoncé la clôture d'un placement de 160 500 000 unités, chacune étant composée d'une action à droit de vote variable de catégorie A ou d'une action à droit de vote de catégorie B d'Air Canada et d'un demi-bon de souscription d'action (chaque bon de souscription entier

étant désigné un « bon de souscription d'AC visé par le placement »). Chaque bon de souscription d'AC visé par le placement confère à son porteur le droit d'acheter une action à droit de vote variable de catégorie A ou une action à droit de vote de catégorie B d'Air Canada à un prix d'exercice de 2,20 \$ l'action, soit au total 80 250 000 actions d'Air Canada (sous réserve des rajustements habituels stipulés dans les conditions des bons de souscription d'AC visés par le placement). Les bons de souscription d'AC visés par le placement viennent à échéance le 27 octobre 2012, à moins qu'il n'y soit mis fin de façon anticipée conformément à leurs conditions. ACE n'a pas acheté d'unités dans le cadre du placement. Le 26 octobre 2009, Air Canada a émis 17,6 millions d'actions à droit de vote de catégorie B aux termes des accords de capitalisation des régimes de retraite annoncés en juillet 2009. En raison du nombre supplémentaire d'actions d'Air Canada émises et en circulation, le pourcentage d'actions d'Air Canada émises et en circulation qui sont détenues par ACE est passé à 27 %.

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. Les bons de souscription d'AC visés par le placement sont également inscrits à la TSX sous le symbole AC.WT.

Le siège social d'Air Canada est situé au 7373, boulevard Côte-Vertu Ouest, Saint-Laurent (Québec) H4S 1Z3. L'adresse du site Web d'Air Canada est le www.aircanada.com (ce site Web n'est pas intégré par renvoi aux présentes).

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, 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'Aéropfan), 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.

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. 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 à droit de vote et actions à droit de vote variable 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 à droit de vote et actions à droit de vote variable 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.

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. Le contrat d'investissement accordait au membre du groupe de Cerberus le droit de nommer certains administrateurs et l'accès à certains renseignements sur les finances et l'exploitation d'ACE.

ACE a indirectement racheté pour annulation les actions privilégiées restantes détenues par le membre du groupe de Cerberus le 19 janvier 2009 dans le cadre de l'offre de rachat d'ACE visant la totalité des actions privilégiées émises et en circulation datées du 12 décembre 2008. Le membre du groupe de Cerberus ne détient plus d'actions privilégiées ni de droits de désigner des membres du conseil d'administration d'ACE.

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 General Electric Capital Corporation. 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.

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.

À la suite de ce premier appel public à l'épargne et de ce placement secondaire, ACE détenait une participation de 75 % dans Air Canada.

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

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 d'ACE (comme si les actions privilégiées étaient converties).

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 avait également une option de vente, qu'elle a exercée en juin 2008, permettant de vendre sa participation dans ACTS Aero à ACE 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 d'ACE (comme si elles avaient été converties).

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 six mois de la clôture, ACE avait le droit de recevoir jusqu'à 40 millions de dollars de plus sur des fonds entiers, 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 a conservé la propriété exclusive d'ACTS SEC, qui est à présent une entité inactive, et ACTS Aero a poursuivi les activités exercées auparavant par ACTS SEC.

À la suite du rachat de l'action échangeable émise à une société apparentée à Grupo TACA, de l'établissement du régime d'intéressement à long terme d'ACTS et de l'exercice de l'option de vente par une entité membre du groupe de Grupo TACA en juin 2008 permettant de vendre sa participation de 5 % dans ACTS Aero à ACE contre environ 19 millions de dollars, ACE détenait une participation de 27,8 % dans ACTS Aero, qui a acheté les actifs et a géré l'entreprise auparavant exploitée par ACTS SEC.

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

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.

Offre publique de rachat substantielle : ACE offre de racheter 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 \$ 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. Immédiatement après la clôture de la vente, la participation d'ACE dans le Fonds de revenu Jazz Air représentait environ 9,5 % de l'ensemble des parts émises et en circulation.

Les parties ont résilié la convention des porteurs de titres en date du 7 février 2008.

Vente de 20,4 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan

Le 2 avril 2008, ACE a annoncé la conclusion d'une convention avec un groupe de preneurs fermes visant la vente d'un total de 20,4 millions de parts de fiducie du Fonds de revenu Aéroplan au prix de 17,50 \$ la part, pour un produit brut de 357 millions de dollars. Le 21 avril 2007, ACE a réalisé le placement secondaire de 20,4 millions de parts du Fonds de revenu Aéroplan et a reçu un produit net total d'environ 342,7 millions de dollars. Immédiatement après le placement, ACE détenait 19 892 088 parts du Fonds de revenu Aéroplan, soit 9,9 % de toutes les parts émises et en circulation.

Les parties ont résilié la convention des porteurs de titres en date du 9 mai 2008.

Offre de rachat substantielle : ACE offre de racheter jusqu'à 500 millions de dollars de ses actions à droit de vote variable et actions à droit de vote

Le 9 mai 2008, ACE a annoncé une offre publique de rachat substantielle visant le rachat, aux fins d'annulation, d'au plus 500 millions de dollars de ses actions à droit de vote variable et actions à droit de vote pour un total de 23 809 523 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 18 juin 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 18 juin 2008, ACE a annoncé les résultats finaux de son offre de rachat visant 500 millions de dollars de ses actions à droit de vote variable et actions à droit de vote et a confirmé avoir accepté leur achat aux fins d'annulation d'un total de 12 537 084 actions à droit de vote variable et 10 190 187 actions à droit de vote au prix de 22 \$ par action, pour un prix de rachat total de quelque 500 millions de dollars. Aucune action privilégiée d'ACE n'a été déposée aux termes de l'offre.

Vente des parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air encore détenues par ACE

Le 28 mai 2008, ACE a annoncé qu'elle avait vendu sur le marché un total de 19 892 088 parts du Fonds de revenu Aéroplan, pour un produit net revenant à ACE d'environ 349,3 millions de dollars, et un total de 11 726 920 parts du Fonds de revenu Jazz Air pour un produit net revenant à ACE d'environ 85,0 millions de dollars.

À la suite de ces opérations, ACE ne détenait plus aucune participation dans le Fonds de revenu Aéroplan et dans le Fonds de revenu Jazz Air.

Offre de rachat substantielle : ACE offre de racheter ses obligations et actions privilégiées en circulation

Le 10 décembre 2008, ACE a annoncé que son conseil d'administration avait autorisé une offre de rachat substantielle visant le rachat pour annulation de toutes ses obligations en circulation à un prix de rachat de 900 \$ au comptant par tranche de 1 000 \$ de capital d'obligations. Le 19 janvier 2009, ACE a annoncé qu'un capital total de 259 millions de dollars d'obligations avait été déposé et racheté pour un prix de rachat global de 233 millions de dollars.

Le 10 décembre 2008, ACE a également annoncé que son conseil d'administration avait autorisé une offre de rachat substantielle visant le rachat indirect, pour annulation, de toutes ses actions privilégiées en circulation à un prix de rachat de 20 \$ au comptant par action privilégiée. Le 19 janvier 2009, ACE a annoncé avoir accepté le rachat pour annulation d'un total de 8,3 millions d'actions privilégiées qui avaient été déposées et rachetées pour un prix de rachat global de 166 millions de dollars.

Intention de demander l'approbation d'un tribunal et des actionnaires pour liquider et distribuer des actifs aux actionnaires

Le 10 décembre 2008, ACE a annoncé son intention de demander au tribunal et à ses actionnaires d'approuver un plan d'arrangement visant sa liquidation et aux termes duquel son actif net, dont les actions qu'elle détient dans Air Canada, sera distribué, après prise en compte de ses passifs et des frais de l'opération.

Le 19 décembre 2008, ACE a annoncé que, sous réserve de l'approbation du tribunal et des autorités de réglementation, elle tiendrait une assemblée extraordinaire des actionnaires le 27 février 2009 à Montréal. À cette assemblée, il serait demandé aux actionnaires d'approuver un plan d'arrangement aux termes duquel un liquidateur désigné par le tribunal procéderait à la distribution des actifs nets d'ACE, après prise en compte de ses passifs et des frais de l'opération.

Le 21 janvier 2009, ACE a annoncé que la date de l'assemblée extraordinaire des actionnaires lors de laquelle il serait demandé aux actionnaires d'approuver le plan d'arrangement déjà annoncé visant la liquidation et la dissolution d'ACE avait été reportée au 7 avril 2009. Compte tenu des résultats des offres de rachat substantielles visant les obligations et les actions privilégiées, annoncés le 10 décembre 2008, et compte tenu de l'intention déclarée de certains actionnaires d'ACE de s'opposer au plan d'arrangement et des autres travaux préparatoires, notamment en matière de fiscalité, nécessaires au plan d'arrangement, ACE a jugé qu'il était souhaitable de reporter l'assemblée des actionnaires. ACE a annoncé que, d'ici là, elle poursuivrait son plan d'arrangement, continuerait d'envisager toutes les éventualités qui se présentaient à elle, y compris d'autres offres publiques de rachat substantielles et que, vu l'opposition au plan d'arrangement qu'on publiquement exprimé certains actionnaires, elle examinerait également des solutions de rechange qui pourraient permettre de parvenir à un résultat optimal.

Offre de rachat substantielle : ACE offre de racheter ses actions privilégiées en circulation

Le 10 février 2009, ACE a annoncé une offre de rachat substantielle visant le rachat pour annulation de ses 4,2 millions d'actions privilégiées restantes en circulation à un prix de rachat de 20 \$ au comptant par action privilégiée. ACE avait passé avec GLG Market Neutral Fund, qui détenait 1 million d'actions privilégiées, une convention visant le dépôt de ces dernières en réponse à l'offre. Le 19 mars 2009, ACE a annoncé les résultats finaux de son offre de rachat et a confirmé avoir accepté le rachat aux fins d'annulation de 1 million d'actions privilégiées, pour un prix de rachat total de 20 millions de dollars.

ACE reporte l'assemblée des actionnaires

Le 2 mars 2009, ACE a annoncé que, puisqu'elle poursuivait les discussions avec ses actionnaires et à la lumière de la conjoncture actuelle des marchés, l'assemblée extraordinaire des actionnaires d'ACE prévue le 7 avril 2009 et à laquelle il serait demandé aux actionnaires d'approuver le plan d'arrangement déjà annoncé visant la liquidation et la dissolution d'ACE avait été reportée. ACE a également annoncé qu'elle continuait d'évaluer toutes les options possible afin de parvenir à un résultat optimal.

Air Canada nomme un nouveau président et chef de la direction

Le 30 mars 2009, Air Canada a annoncé la nomination de Calin Rovinescu à titre de président et chef de la direction avec prise d'effet le 1^{er} avril 2009.

Facilité de crédit d'Air Canada

Le 29 juillet 2009, ACE a annoncé que sa participation à la facilité de crédit de 600 millions de dollars accordée à Air Canada représentait 150 millions de dollars. Comme le prévoient les conditions de la facilité de crédit, un montant supplémentaire de 100 millions de dollars a été prélevé par les nouveaux prêteurs en février 2010. Aux termes de cette facilité de crédit, ACE a reçu le 30 juillet 2009 1 250 000 bons de souscription visant l'achat d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada. Les bons de souscription ont un prix d'exercice de 1,51 \$ l'action, ils peuvent être exercés en tout temps et ils viennent à échéance le 30 juillet 2013. Le 19 octobre 2009, ACE a reçu 1 250 000 bons de souscription supplémentaires au prix d'exercice de 1,44 \$ l'action, lesquels peuvent être exercés en tout temps et viennent à échéance le 13 octobre 2013.

La quote-part de la facilité de crédit revenant à ACE est remboursable en 16 versements trimestriels consécutifs de 7,5 millions de dollars à compter d'août 2010, et par le versement d'un montant final de 30 millions de dollars exigible en juillet 2014. La facilité de crédit porte intérêt au taux le plus élevé entre le taux des acceptations bancaires ou 3,00 %, plus 9,75 % (12,75 % au 31 décembre 2009). Elle

peut être remboursée en tout temps, en partie ou en totalité, moyennant paiement des frais applicables et sous réserve d'un remboursement minimum de 10 millions de dollars.

Les obligations d'Air Canada aux termes de la facilité de crédit sont garanties par une sûreté de premier rang et par une hypothèque constituée sur la quasi-totalité des biens actuels et futurs d'Air Canada et de ses filiales, sous réserve de certaines exclusions et de certains privilèges autorisés.

La facilité de crédit contient les déclarations et garanties habituelles et est assujettie aux conditions habituelles (concernant notamment les clauses restrictives, les engagements financiers et les cas de défaut). Selon les engagements financiers, Air Canada est tenue de maintenir, en date du dernier jour ouvrable du mois, un niveau de liquidité minimal (défini dans la facilité de crédit et généralement fondé sur les soldes des postes Trésorerie et équivalents et Placements à court terme) de 800 millions de dollars et un BAIILA minimum (bénéfice avant intérêts, impôts sur les bénéfices, amortissement, locations avions, certains produits (charges) hors exploitation et éléments exceptionnels) et de respecter un certain ratio de couverture des intérêts établi à la fin de chaque trimestre. De plus, Air Canada est tenue de maintenir en tout temps des liquidités soumises à restrictions de 800 millions de dollars dans des comptes assujettis à des conventions de contrôles de titres. Les titres dans ces comptes feront l'objet de restrictions si Air Canada ne respecte pas certaines conditions de la facilité de crédit.

ACE rachète les actions privilégiées restantes

Le 21 septembre 2009, ACE a annoncé avoir conclu une entente avec Morgan Stanley Canada Limitée aux termes de laquelle ACE a racheté indirectement, aux fins d'annulation, la totalité de ses 3,2 millions d'actions privilégiées restantes au prix de 23,00 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 73 600 000 \$. Cette opération a été réalisée en vertu d'une dispense des exigences en matière d'offre publique de rachat et d'évaluation officielle imposées par les lois sur les valeurs mobilières applicables.

Air Canada réalise le placement et l'émission d'actions aux termes d'accords de capitalisation des régimes de retraite

Le 27 octobre 2009, Air Canada a annoncé la clôture d'un placement de 160 500 000 unités, chacune étant composée d'une action à droit de vote variable de catégorie A ou d'une action à droit de vote de catégorie B d'Air Canada et d'un demi-bon de souscription d'AC visé par le placement. Chaque bon de souscription d'AC visé par le placement confère à son porteur le droit d'acheter une action à droit de vote variable de catégorie A ou une action à droit de vote de catégorie B d'Air Canada à un prix d'exercice de 2,20 \$ l'action, soit au total 80 250 000 actions d'Air Canada (sous réserve des rajustements habituels stipulés dans les conditions des bons de souscription d'AC visés par le placement). Les bons de souscription d'AC visés par le placement viennent à échéance le 27 octobre 2012, à moins qu'il n'y soit mis fin de façon anticipée conformément à leurs conditions. ACE n'a pas acheté d'unités dans le cadre du placement.

Le 26 octobre 2009, Air Canada a émis 17,6 millions d'actions à droit de vote de catégorie B aux termes des accords de capitalisation des régimes de retraite annoncés par Air Canada en juillet 2009. En raison du nombre supplémentaire d'actions d'Air Canada émises et en circulation, le pourcentage d'actions d'Air Canada émises et en circulation qui sont détenues par ACE est passé à 27 %.

Offre publique de rachat substantielle : ACE offre de racheter jusqu'à 20 millions de dollars de ses actions à droit de vote variable et actions à droit de vote

Le 23 novembre 2009, ACE a annoncé le lancement d'une offre publique de rachat substantielle visant le rachat pour annulation d'un maximum de 20 millions de dollars de ses actions à droit de vote variable et actions à droit de vote. Le 6 janvier 2010, ACE a annoncé les résultats finaux de son offre de rachat et a confirmé avoir pris livraison et accepté, aux fins de rachat et d'annulation, un total de 1 401 094 actions à droit de vote variable et de 1 824 711 actions à droit de vote au prix de rachat de 6,20 \$ l'action, pour un prix de rachat total de 20 millions de dollars.

ACE rachète la totalité de ses obligations convertibles restantes

Le 14 décembre 2009, ACE a racheté la totalité de ses obligations restantes conformément à leurs modalités à un prix de rachat correspondant à leur capital, majoré des intérêts cumulés mais impayés, pour un prix de rachat total d'environ 64 millions de dollars.

Conclusion d'une convention de restructuration et de blocage avec Aveos

Au 31 décembre 2009, ACE détenait une participation de 27,8 % dans ACTS Aero. Le 22 janvier 2010, ACE a conclu une convention de restructuration et de blocage avec Aveos, ACTS Aero, des prêteurs et d'autres actionnaires. La restructuration a pris fin le 12 mars 2010. Aux termes de la restructuration, ACE a transféré ses actions dans ACTS Aero à une société nouvellement constituée dans laquelle ACE ne détient aucune participation, moyennant une contrepartie nulle.

APERÇU DES ACTIVITÉS

Stratégie

ACE a mis sur pied une nouvelle structure organisationnelle en 2004 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'avait pas été entièrement constatée.

Dans le cadre de sa stratégie concernant la valorisation de ses entités distinctes, ACE a envisagé 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 au premier appel public à l'épargne du Fonds de revenu Aéroplan, du Fonds de revenu Jazz Air et d'Air Canada, et aux distributions ou ventes ultérieures de la participation d'ACE dans ces entités, à la monétisation d'ACTS SEC et à d'autres opérations présentées à la rubrique « Évolution des activités de la Société » de la présente notice annuelle.

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 27,8 %; (iv) des placements secondaires du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air pour un produit net au comptant d'environ 1,166 milliard de dollars; (v) le lancement d'une offre de rachat substantielle de 1,5 milliard de dollars en décembre 2007, d'une offre de rachat substantielle de 500 millions de dollars en mai 2008 et d'une offre de rachat substantielle de 20 millions de dollars en novembre 2009 visant le rachat des actions à droit de vote variable et des actions à de vote; (vi) la vente des parts du Fonds de revenu Aéroplan et du Fonds de revenu Jazz Air toujours en sa possession en juin 2008 pour un produit net au comptant d'environ 434 millions de dollars; (vii) le lancement d'une offre de rachat substantielle visant la totalité des obligations et des actions privilégiées en décembre 2008; (viii) le lancement d'une offre de rachat substantielle visant la totalité des actions privilégiées restantes en février 2009; (ix) le rachat de ses actions privilégiées restantes en septembre 2009; (x) le rachat de ses obligations restantes en décembre 2009.

Le 10 décembre 2008, ACE a annoncé son intention de demander l'approbation au tribunal et à ses actionnaires d'approuver un plan d'arrangement visant sa liquidation et aux termes duquel son actif net, dont les actions qu'elle détient dans Air Canada, serait distribué, après prise en compte de ses passifs et des

frais de l'opération. Le 21 janvier 2009, ACE a annoncé que l'assemblée extraordinaire des actionnaires d'ACE initialement prévue le 27 février 2009 avait été reportée au 7 avril 2009. Le 2 mars 2009, ACE a annoncé qu'elle poursuivait les discussions avec ses actionnaires et que, à la lumière de la conjoncture des marchés, il était souhaitable de reporter encore l'assemblée extraordinaire des actionnaires prévue le 7 avril 2009. En juillet 2009, ACE a aussi annoncé qu'étant donné sa participation dans la facilité de crédit accordée à Air Canada, il était improbable qu'ACE se liquide à court terme.

À l'avenir, le conseil continuera d'examiner les solutions pour maximiser le rendement pour les actionnaires, y compris les solutions relatives à ses titres de créance et de participation d'Air Canada.

Activités d'ACE

Jusqu'au 27 octobre 2009, ACE avait deux secteurs comptables, soit Air Canada et éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE »). Elle ne compte maintenant qu'un seul secteur.

	EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2009 ⁽¹⁾⁽²⁾		
	<i>(en millions de dollars)</i>		
	Air Canada	ENSE ⁽³⁾	ACE - total
Produits d'exploitation			
Recettes passagers.....	7 196 \$	- \$	7 196 \$
Produits fret.....	282	-	282
Autres produits.....	728	-	728
Produits externes.....	8 206	-	8 206
Produits intersectoriels.....	1	(1)	-
Produits totaux	8 207	(1)	8 206
Charges d'exploitation.....	8 443	7	8 450
Perte d'exploitation	(236) \$	(8) \$	(244) \$

(1) Les informations sectorielles ont été dressées conformément au mode de production interne d'information aux fins de la prise de décisions commerciales.

(2) ACE ne consolide plus les résultats, la situation financière et les flux de trésorerie d'Air Canada depuis le 27 octobre 2009.

(3) Les éléments non sectoriels et éliminations (« ENSE ») comprennent les activités non sectorielles et les activités de financement et d'investissement d'ACE.

Au 26 mars 2010, ACE comptait deux employés à temps plein et quatre consultants à temps partiel, sur une base non consolidée.

Au 26 mars 2010, les principaux actifs d'ACE sont une participation de 27 % dans Air Canada (75 millions d'actions à droit de vote de catégorie B d'Air Canada) et sa part de 150 millions de dollars dans la facilité de crédit de 700 millions de dollars d'Air Canada.

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.

En 2009, conjointement avec Jazz Air S.E.C. (« Jazz »), Air Canada a assuré en moyenne environ 1 331 vols réguliers par jour, transporté au total presque 31 millions de passagers et fourni des services passagers directs sur 156 destinations et, par la voie d'ententes commerciales avec d'autres transporteurs

régionaux non affiliés, appelés transporteurs de troisième niveau, sur 11 autres destinations, portant à 167 le nombre de destinations desservies directement sur les cinq continents.

Air Canada élargit son réseau grâce à un contrat d'achat de capacité conclu avec Jazz (le « CAC de Jazz ») aux termes duquel Air Canada achète la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz à des tarifs prédéterminés et établit les liaisons et les horaires de Jazz. Jazz exploite des moyen-courriers et des avions à turbopropulseurs aux coûts par trajet inférieurs à ceux des avions à réaction lourds ordinaires, ce qui lui permet d'offrir des services à la clientèle d'Air Canada sur les marchés à plus faible densité et sur les marchés à plus haute densité pendant les périodes hors pointe partout au Canada et aux États-Unis.

Air Canada est l'un des membres fondateurs du réseau Star Alliance^{MD}. Le réseau Star Alliance^{MD} compte actuellement 26 compagnies aériennes. Grâce à son affiliation à ce réseau, Air Canada peut offrir à sa clientèle environ 1 077 destinations dans 175 pays, une participation réciproque aux programmes pour grands voyageurs et l'accès à des salons aéroportuaires.

Air Canada parachève à l'heure actuelle un partenariat transatlantique avec Continental Airlines, Lufthansa et United Airlines, qui, dès la conclusion des diverses ententes connexes, prendra effet en date du 1^{er} janvier 2010. Air Canada sera ainsi en mesure d'offrir à ses clients planifiant un voyage transatlantique davantage de valeur, de choix et de transparence.

Grâce à sa relation à long terme avec Aéroplan^{MD}, le fournisseur de son programme pour grands voyageurs, Air Canada peut fidéliser sa clientèle en offrant à ses clients membres d'Aéroplan^{MD} la possibilité d'amasser des milles Aéroplan^{MD} lorsqu'ils voyagent avec Air Canada. Aéroplan est également le plus important client d'Air Canada. La relation avec Aéroplan^{MD} est conçue pour fournir une source de revenu à long terme stable et renouvelable en raison de l'achat de sièges d'Air Canada par Aéroplan destinés aux membres d'Aéroplan^{MD} qui choisissent d'échanger leurs milles Aéroplan^{MD} contre des primes-voyages aériens.

Air Canada tire aussi des revenus de la division Air Canada Cargo (« Air Canada Cargo ») et des services d'organisation de voyages fournis par sa filiale en propriété exclusive, Vacances Air Canada.

Routes et horaires

Air Canada

En 2009, Air Canada, conjointement avec Jazz, a effectué en moyenne environ 1 331 départs quotidiens vers 56 destinations au Canada, 46 destinations aux États-Unis et 54 destinations sur les marchés Canada-Europe, Canada-Pacifique, Canada-Antilles/Amérique centrale et Canada-Amérique du Sud. Les vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux ont représenté environ 68 %, 25 % et 7 % respectivement des quelque 1 331 vols quotidiens moyens. En 2009, le réseau de routes d'Air Canada s'étendait à plus de 37 pays et territoires.

En 2009, Air Canada, conjointement avec Jazz, a transporté presque 31 millions de passagers et a fourni des services passagers directs sur 156 destinations et, grâce à des ententes commerciales avec d'autres transporteurs régionaux non affiliés, sur 11 autres destinations, ce qui porte à 167 le nombre total de destinations desservies directement sur les cinq continents.

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

L'aéroport Pearson de Toronto est la principale plaque tournante du Canada et constitue un important point de départ et de destination en Amérique du Nord. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009, Air Canada, conjointement avec Jazz, offrait en moyenne 287 départs quotidiens à partir de Toronto. L'aéroport international de Vancouver est la deuxième plaque tournante du Canada et constitue le point d'accès d'Air Canada aux pays côtiers du Pacifique. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009, Air Canada, conjointement avec Jazz, offrait en moyenne 139 départs quotidiens à

partir de Vancouver. L'aéroport Trudeau de Montréal est la troisième plaque tournante du réseau d'Air Canada. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009, Air Canada, conjointement avec Jazz, offrait en moyenne 123 départs quotidiens à partir de Montréal. L'aéroport international de Calgary est la quatrième plaque tournante du réseau d'Air Canada. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009, Air Canada, conjointement avec Jazz, offrait en moyenne 102 départs quotidiens à partir de Calgary.

Services intérieurs

En 2009, Air Canada et Jazz ont offert le réseau le plus étendu et la plus vaste gamme de produits au Canada, avec des vols passagers réguliers directs sur 56 destinations canadiennes. Les lignes canadiennes les plus importantes au chapitre des produits d'exploitation sont les lignes transcontinentales qui relient Toronto, Montréal et Ottawa aux principales villes de l'Ouest du Canada, soit Vancouver, Calgary, Edmonton et Winnipeg. Air Canada et Jazz assurent un grand nombre de court-courriers, notamment les liaisons RapidairMD (reliant Toronto, Montréal et Ottawa). Air Canada, conjointement avec Jazz, offre également des vols à bonne fréquence entre les principaux centres de l'Ouest du Canada, notamment Calgary, Edmonton et Vancouver. Outre les vols transcontinentaux et les régionaux, Air Canada et Jazz assurent des liaisons entre le Centre du Canada, les Prairies et les provinces de l'Atlantique.

Des transporteurs régionaux ayant conclu des ententes commerciales avec Air Canada offrent des vols sur les marchés trop petits pour être desservis par des appareils d'Air Canada ou de Jazz. Ces transporteurs assurent des vols portant le code d'Air Canada. Air Canada ne détient aucune participation dans ces transporteurs.

Services transfrontaliers

Offrant le plus grand nombre de destinations et de vols sans escale du Canada vers les États-Unis, Air Canada et Jazz transportent plus de passagers entre le Canada et les États-Unis que toute autre compagnie aérienne. Air Canada et Jazz desservaient directement 46 villes américaines en 2009. Le réseau d'Air Canada a également été élargi au moyen de nombreuses correspondances et de vols avec code partagé offerts en collaboration avec United Airlines (et United Express) et Continental Airlines (et Continental Express) et deux de ses partenaires Star Alliance^{MD}.

À compter de l'été 2010, Air Canada, conjointement avec Jazz et ses partenaires régionaux, offrira des vols vers sept nouvelles destinations américaines à partir de sa plaque tournante de Toronto, y compris cinq nouveaux marchés qui ne sont actuellement pas desservis par Air Canada à partir d'une de ses plaques tournantes.

Services internationaux

Air Canada est bien positionnée à titre de compagnie aérienne internationale régulière la plus importante au Canada. En 2009, elle assurait des vols directs réguliers sur 54 destinations en Europe, au Moyen-Orient, en Asie, en Australie, aux Antilles, en Amérique centrale et en Amérique du Sud.

Air Canada offre des services transatlantiques vers le Royaume-Uni, l'Allemagne, la France, la Suisse, Israël, l'Irlande, l'Italie et l'Espagne. Elle commencera à offrir des services vers le Danemark, la Belgique et la Grèce à l'été 2010.

Air Canada offre également des services sur le marché Asie-Pacifique en passant par ses plaques tournantes de Vancouver et de Toronto. Air Canada offre des vols sans escale sur le Japon (Vancouver et Toronto vers Tokyo), la Chine (Vancouver et Toronto vers Beijing, Shanghai et Hong Kong) et la Corée (Vancouver vers Séoul).

Air Canada a également étendu ses services sur l'Amérique du Sud, l'Australie et l'Amérique centrale/Antilles. Air Canada assure actuellement un service régulier direct sur six destinations en Amérique du Sud, une en Australie, sept en Amérique centrale et 25 aux Antilles.

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

Jazz

Jazz fait partie intégrante de la stratégie nord-américaine d'Air Canada. Aux termes du CAC de Jazz, Jazz assure des vols intérieurs et transfrontaliers pour Air Canada. Au 31 décembre 2009, Jazz exploitait pour Air Canada un service régulier de transport de passagers qui prévoit environ 751 départs par jour de semaine en moyenne à destination de 56 villes au Canada et de 30 villes aux États-Unis. Environ 30 % des vols de Jazz sont reliés au réseau principal d'Air Canada. En 2009, Jazz a contribué pour environ 18 % de la capacité SMO intérieure combinée de Jazz et d'Air Canada et environ 19 % de la capacité SMO transfrontalière combinée de Jazz et d'Air Canada.

Parc aérien

Parc aérien de gros porteurs

Parc aérien actuel de gros porteurs

Au 31 décembre 2009, le parc aérien de gros porteurs en exploitation d'Air Canada comprenait 56 appareils, ayant tous une configuration biclasse, soit le service Super Affaires ou la classe Affaires et le Service Hospitalité. L'airbus A330-300 est un biréacteur de 265 places qu'Air Canada utilise surtout sur les lignes transatlantiques. Le Boeing 777-300ER est un biréacteur de 349 places et est utilisé principalement sur les lignes internationales. Le Boeing 777-200LR est un biréacteur long-courrier de 270 places et est utilisé principalement sur les lignes internationales. Le Boeing 767-300ER est un appareil long-courrier de 191 à 213 places et est utilisé principalement sur les lignes internationales.

Commandes de Boeing et conditions de financement

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

Au cours de 2007, 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.

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

En 2009, Air Canada et Boeing ont convenu de modifier la convention d'achat d'appareils 787 de façon à ramener de 23 à 13 le nombre d'options d'achat d'appareils 787 et à prévoir des droits d'achat visant 10 appareils 787. Air Canada a encore des commandes fermes pour 37 appareils 787 de Boeing. Air Canada et Boeing ont également convenu de modifier certaines modalités commerciales et notamment de réviser certaines dates de livraison. La livraison du premier appareil 787 de Boeing est à présent prévue

pour le second semestre de 2013. Air Canada détient toujours des droits d'achat sur 18 appareils 777 de Boeing.

En ce qui concerne les autres commandes fermes, Air Canada a reçu de Boeing et du motoriste des engagements de financement relativement à 31 des 37 Boeing 787. Les engagements relatifs à 28 des 31 appareils portent sur le financement de 80 % du prix de livraison, remboursé par des versements de capital et d'intérêts répartis linéairement sur la durée du financement, qui est de 12 ans. Dans le cas des trois autres appareils, l'engagement porte sur le financement, à hauteur d'environ 90 %, des dépenses en immobilisations. L'échéance est de 15 ans, et les modalités de remboursement sont assimilables à celles d'un emprunt hypothécaire avec versements égaux de capital et d'intérêts échelonnés jusqu'à l'échéance.

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

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

Au 31 décembre 2009, Air Canada exploitait 146 avions à fuselage étroit, dont 86 Airbus. Ces appareils ont une configuration biclasse, soit la classe Affaires et le Service Hospitalité. L'Airbus A320 est un biréacteur de 146 places. L'Airbus A319 est un biréacteur d'une capacité de 120 places. C'est essentiellement une version courte de l'A320, 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 E190 et l'Embraer E175 sont respectivement des biréacteurs de 93 et de 73 places. Ces petits biréacteurs affichent des coûts par trajet inférieurs à ceux des Airbus à fuselage étroit d'Air Canada. Tous ces appareils à fuselage étroit sont utilisés par Air Canada principalement sur ses lignes intérieures, transfrontalières et vers les Antilles.

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

Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada achète de la capacité de Jazz 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.

Air Canada a conclu une convention modifiant les modalités du CAC de Jazz à compter du 1^{er} août 2009. La convention de modification prévoit notamment la diminution de l'engagement d'Air Canada relativement à la flotte minimale de Jazz, qui passera de 133 à 125 appareils. La réduction des appareils exploités par Jazz au nom d'Air Canada commencera avec le retour de huit appareils CRJ-200 et de deux appareils CRJ-100 à l'expiration des contrats de sous-location de ces appareils, jusqu'en avril 2010. Une fois ces appareils retournés, le parc exploité par Jazz, au nom d'Air Canada, sera réduit à 123 appareils. Le 9 février 2010, Jazz a annoncé la signature d'une lettre d'intention avec Bombardier Avions commerciaux pour l'achat, sous réserve de la satisfaction des conditions habituelles et de la conclusion d'une entente définitive, de 15 avions Q400 NextGen en commande ferme avec une option sur 15 avions supplémentaires. La livraison des avions devrait commencer en mai 2011. Les nouveaux avions pourront accueillir 74 passagers et présenteront une configuration à cabine unique.

Au 31 décembre 2009, Jazz exploitait, au nom d'Air Canada, 70 biréacteurs régionaux de Bombardier visés par le CAC de Jazz. Le CRJ-100/200 de Bombardier à 50 sièges est un biréacteur régional conçu pour fournir un rendement supérieur et une plus grande efficacité opérationnelle dans le secteur du transport aérien régional. Ces appareils sont utilisés principalement pour les marchés de faible densité à moins de 1 600 kilomètres (1 000 milles) et pour les marchés plus importants dans les périodes creuses. Le CRJ-705 à 75 sièges de Bombardier comprend une classe Affaires et une classe en Service Hospitalité et est un appareil

économique en raison de son efficacité opérationnelle et de ses faibles coûts d'exploitation par vol. Ces appareils sont utilisés sur certains marchés intérieurs et transfrontaliers.

En outre, au 31 décembre 2009, Jazz exploitait 60 appareils Dash-8 de Bombardier visés par le CAC de Jazz. Tous les appareils appartiennent à Jazz, sauf sept qu'elle loue de tiers et cinq qu'elle loue d'Air Canada Capital Ltd., filiale d'Air Canada. Jazz loue aussi deux Dash 8-100 d'Air Canada Capital pour son entreprise de vols nolisés. 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 une façon plus économique et efficace de desservir ces marchés. Comparativement aux avions à réaction lourds, les avions à turbopropulseurs sont plus rentables lorsqu'ils sont exploités sur des lignes court-courriers pour lesquelles la demande des passagers est faible puisque leur coefficient d'occupation permettant d'atteindre le seuil de rentabilité est généralement bas.

Star Alliance^{MD}

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

Depuis sa création en 1997, le réseau Star Alliance^{MD} s'est étendu et comprend les 26 compagnies aériennes suivantes : Adria Airways, Air Canada, Air China, Air New Zealand, All Nippon Airways, Asiana Airlines, Austrian Airlines, Blue 1, bmi, Brussels Airlines, Continental Airlines, Croatia Airlines, Egyptair, LOT Polish Airlines, Lufthansa, SAS, Shanghai Airlines, Singapore Airlines, South African Airways, Spanair, Swiss International Airlines, TAP Portugal, Thai Airways, Turkish Airlines, United Airlines et U.S. Airways.

Grâce aux arrangements stratégiques et commerciaux d'Air Canada avec des membres Star Alliance^{MD} et plusieurs autres compagnies aériennes, la clientèle d'Air Canada a accès à des vols sur plus de 1 077 destinations dans 175 pays. Elle bénéficie d'un accès réciproque aux programmes de fidélisation des voyageurs et aux salons aéroportuaires. Star Alliance^{MD} est une alliance qui réunit des réseaux, l'accès aux salons, les services d'enregistrement, la billetterie et des douzaines d'autres services visant à rehausser l'expérience de voyage des clients. Les compagnies aériennes ont mis en œuvre diverses initiatives, comme le partage des installations, et s'efforcent de tirer parti de synergies potentielles dans d'autres domaines. Air Canada offre des services à codes partagés en collaboration avec tous les membres de Star Alliance^{MD}, exception faite d'Adria Airways, de Blue 1, de Croatia Airlines, d'Egyptair, de Shanghai Airlines, de South African Airways, de Turkish Airlines et de U.S. Airways.

Autres activités

Services de fret

Air Canada Cargo offre des services de fret directs sur plus de 150 destinations canadiennes et internationales et a des représentants commerciaux dans plus de 50 pays. Air Canada Cargo est le plus important fournisseur canadien de services de fret selon la capacité de fret. Air Canada offre des services de fret sur des routes intérieures et transfrontalières et sur des routes internationales entre le Canada et les principaux marchés d'Europe, d'Asie, d'Amérique du Sud et d'Australie. Le réseau de fret d'Air Canada est également étendu grâce à des ententes avec d'autres transporteurs aériens mondiaux et à des services de transport terrestres par camion offerts dans certains marchés.

Les principaux clients d'Air Canada pour les services de fret sont de grands transitaires et des entreprises dont les produits doivent être transportés par avion par souci de rapidité. Les services de fret offerts par Air Canada comprennent les services pour envois haute priorité (AC Expedair et AC Priorité^{MC}) et des services de fret aérien (AC Fret Aérien^{MC}) sur des destinations d'Air Canada partout dans le monde et sur la plupart des destinations de Jazz en Amérique du Nord. Le système de gestion de fret d'Air Canada, AC Lynx^{MC}, fournit aux clients un certain nombre de services, notamment le suivi en ligne des envois. Air Canada est membre fondateur de Cargo Portal Services qui offre un outil de réservation et de gestion du fret par Internet qui facilite le transit et le repérage du fret. En 2007, Air Canada s'est également jointe à Global Freight Exchange (« GF-X »), un grand canal électronique de distribution de fret, afin d'offrir aux clients un plus grand choix de fret.

Compte tenu du ralentissement économique survenu en 2009, Air Canada Cargo a revu sa structure organisationnelle et a investi dans des programmes visant à renforcer ses équipes commerciales. Par conséquent, Air Canada Cargo a mis en œuvre une série d'initiatives commerciales dans le but d'accroître le trafic, de mieux gérer la capacité et d'augmenter les produits fret. En 2009, Air Canada Cargo a élaboré un nouveau programme de gestion des comptes clés. Ce programme a été mis en œuvre en 2010 afin de resserrer les liens entre Air Canada Cargo et ses meilleurs clients. En 2009 également, un nouveau processus de contrôle du courrier a été mis en œuvre pour offrir aux autorités postales un produit amélioré et de haute qualité. Air Canada Cargo est chef de file parmi les transporteurs aériens dans le cadre du projet pilote e-freight de l'IATA, qui a pour objectif d'éliminer la nécessité de fournir des documents pour les envois internationaux. L'aérogare de fret d'Air Canada à l'aéroport Pearson de Toronto et la nouvelle aérogare de fret à l'aéroport Trudeau de Montréal sont équipés d'installations modernes de manutention du fret pour favoriser des activités efficaces. Air Canada participe également activement à Cargo 2000 et à plusieurs autres projets de l'industrie visant à promouvoir les activités de fret plus efficaces et l'amélioration constante de l'évaluation du rendement du fret pour ses clients.

Vacances Air Canada

Vacances Air Canada est l'un des principaux voyagistes au Canada. Avec des bureaux à Montréal et à Toronto, Vacances Air Canada exerce ses activités dans le secteur des voyages d'agrément (Antilles, Mexique, États-Unis, Europe et Amérique du Sud) en élaborant, en commercialisant et en distribuant des forfaits vacances. Vacances Air Canada élargit sa ligne de produits internationaux par l'ajout de forfaits terrestres sur plus d'une trentaine de nouvelles villes en Europe et Israël. En outre, Vacances Air Canada offre des forfaits croisière dans les Caraïbes, en Amérique du Nord et en Europe. Elle offre ses produits par le moyen de son site Web (vacancesaircanada.com) et d'un réseau indépendant d'agences de voyage partout au Canada.

ACTS AERO

À la suite des opérations décrites aux rubriques « Évolution des activités de la Société – Acquisition par ACTS SEC d'une participation majoritaire dans Aeroman » et « Évolution des activités de la Société – Monétisation d'ACTS SEC », ACE détenait une participation de 27,8 % dans ACTS Aero au 31 décembre 2009. Le 22 janvier 2010, ACE a conclu une convention de restructuration et de blocage avec Aveos, ACTS Aero, des prêteurs et d'autres actionnaires. La restructuration a pris fin le 12 mars 2010. Aux termes de la restructuration, ACE a transféré ses actions dans ACTS Aero à une société nouvellement constituée dans laquelle ACE ne détient aucune participation, moyennant une contrepartie nulle.

FACTEURS DE RISQUE

Outre les risques décrits dans d'autres parties de la présente notice annuelle, ACE a recensé les risques suivants qui sont susceptibles d'avoir une incidence défavorable importante sur les activités et la situation financière de la Société. 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 et à sa situation financière.

Risques liés à ACE

Exposition à Air Canada

ACE a pour principaux investissements ses participations en titres de capitaux propres et de créances d'Air Canada. La valeur de la participation qu'ACE détient dans Air Canada est fonction des conditions du marché, lesquelles reposent sur le rendement financier d'Air Canada, sur le mouvement des cours des actions des compagnies aériennes cotées en bourse et de l'état général du marché. Toute baisse du cours des actions d'Air Canada sur le marché réduira la valeur des actions pouvant être réalisée. La valeur de la participation en titres de créance d'Air Canada revenant à ACE est fonction des résultats d'Air Canada et de la valeur de la garantie obtenue dans le cadre de la facilité de crédit accordée à Air Canada pour laquelle ACE est partie prêteuse. Les facteurs de risques liés à Air Canada sont énumérés ci-après.

Trésorerie d'ACE formée en grande partie d'équivalents de trésorerie

Une part importante de la trésorerie d'ACE est formée d'équivalents de trésorerie, lesquels sont exposés au risque de crédit et aux fluctuations des taux d'intérêts, ce qui pourrait se répercuter sur la valeur de ces placements. Ces placements sont réalisés en conformité avec la politique de placement approuvée par le conseil d'administration. Même si la politique d'ACE en matière de placement vise à procurer de la liquidité à court terme à des niveaux de risque peu élevé, ces placements restent exposés au risque de crédit et aux fluctuations des taux d'intérêts. La valeur de ces placements pourrait donc augmenter ou diminuer en conséquence. Toute diminution de la juste valeur de ces placements réduirait le montant disponible à distribuer aux parties prenantes.

Continuité de l'exploitation

Le 29 juillet 2009, ACE a annoncé que sa participation à la facilité de crédit d'Air Canada représentait 150 millions de dollars. Compte tenu de la participation d'ACE dans cette facilité, la direction n'a pas l'intention de procéder à une liquidation à ce stade-ci.

Si jamais la liquidation de son actif net va de l'avant, ACE adoptera de nouveau la base de liquidation, ce qui entraînera la présentation de l'actif net en liquidation à la valeur de réalisation nette.

Risques liés à Air Canada

Résultats d'exploitation

Avant d'émerger de sa restructuration au titre de la LACC le 30 septembre 2004, Air Canada a subi d'importantes pertes, et il est possible qu'elle en subisse d'autres dans l'avenir. En 2008, Air Canada a enregistré une perte d'exploitation avant provision pour enquêtes et procédures sur le fret de 39 millions de dollars. En 2009, Air Canada a enregistré une perte d'exploitation de 316 millions de dollars. La conjoncture actuelle pourrait amener Air Canada à subir des pertes importantes. En dépit des mesures commerciales et des efforts qu'elle déploie pour réduire ses coûts, augmenter son chiffre d'affaires et trouver de nouvelles sources de financement, Air Canada pourrait ne pas arriver à dégager une véritable rentabilité ni atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés dans un ou plusieurs domaines et, notamment, dans ses démarches visant à améliorer son rendement ou à contrebalancer ou à atténuer les risques auxquels elle doit faire face, que ce soit sur le plan de la conjoncture économique, de la situation de trésorerie, de la capitalisation des régimes de retraite, de la volatilité imprévisible des coûts du carburant et d'autres dépenses.

Endettement

Air Canada a, et devrait continuer d'avoir, un niveau d'endettement élevé, associé notamment aux coûts fixes substantiels liés aux locations et au financement d'avions, et en raison de difficultés économiques ou d'autres facteurs qui pourraient agir sur elle, il est possible qu'Air Canada ait, dans l'avenir, à s'endetter encore davantage.

Le niveau d'endettement actuel ou futur d'Air Canada pourrait avoir de graves conséquences. Par exemple, il pourrait : (i) restreindre Air Canada dans sa capacité de réunir de nouveaux financements; (ii) forcer Air Canada à consacrer une part substantielle des flux de trésorerie provenant de son exploitation au remboursement de sa dette et de ses coûts fixes, ce qui réduirait d'autant les fonds disponibles à d'autres fins; (iii) rendre Air Canada plus vulnérable à un ralentissement économique; (iv) atténuer la réactivité d'Air Canada à l'évolution de la conjoncture et du marché et, du même coup, sa compétitivité.

La capacité d'Air Canada de s'acquitter de ses obligations de paiement sur sa dette dépendra, entre autres, du rendement de son exploitation future et de sa capacité de refinancer sa dette au besoin. De plus, comme Air Canada est appelée à souscrire des emprunts portant intérêt à des taux variables, toute hausse des taux d'intérêt risque de se répercuter 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 locatives. Chacun de ces facteurs est, dans une large mesure, lui-même dépendant de facteurs d'ordres économique, financier, concurrentiel, réglementaire, opérationnel et autres qui, pour une bonne part, échappent à la volonté d'Air Canada.

Besoin de capitaux et de liquidités supplémentaires

Dans le cadre de ses activités, Air Canada doit affronter plusieurs défis reliés, entre autres, aux conditions économiques, à la capitalisation des régimes de retraite, à la volatilité des prix du carburant, aux clauses restrictives de contrats qui pourraient obliger Air Canada à fournir des dépôts de garantie à des contreparties, aux taux de change et à la concurrence accrue des transporteurs internationaux ou américains et des transporteurs à bas prix sur le segment intérieur. Ces facteurs, de même que d'autres facteurs et risques décrits dans la présente notice annuelle, pourraient affecter les liquidités d'Air Canada. Pour faire face à ces défis et mener à bien la stratégie commerciale d'Air Canada, d'importantes liquidités seront nécessaires et d'importantes dépenses d'exploitation et d'immobilisations doivent être engagées ou devront l'être dans l'avenir. Rien ne garantit que, si les liquidités qu'elle tire de son exploitation et de sa trésorerie sont insuffisantes, Air Canada continuera d'obtenir, en temps voulu et à des conditions qui lui conviennent, les fonds dont elle a besoin pour satisfaire à ses besoins de liquidités et financer les dépenses d'exploitation et d'immobilisations requises pour relever les défis et soutenir la mise en œuvre de sa stratégie commerciale.

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

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

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. Ainsi, la conjoncture et le contexte géopolitique peuvent influencer sur la demande de transport aérien sur toutes les destinations en général ou sur certaines en particulier, ainsi que sur les coûts d'exploitation d'Air Canada, sur ses cotisations et charges de retraite, et sur la disponibilité des capitaux et fournitures dont elle a besoin. Comme ses coûts fixes sont substantiels, un repli économique prolongé ou marqué au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde serait susceptible de nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Les tarifs aériens, tout comme la demande de transport aérien, ont beaucoup fluctué dans les années passées et sont susceptibles de fluctuer encore beaucoup dans l'avenir. Air Canada n'est pas 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 bas prix peut limiter les possibilités de revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent pour les consommateurs une dépense discrétionnaire.

Un repli de la croissance économique en Amérique du Nord ou dans d'autres régions que dessert Air Canada, conjugué à un climat d'instabilité géopolitique dans divers coins du monde, à des préoccupations croissantes à l'égard des répercussions des transports aériens sur l'environnement ainsi qu'aux tendances en faveur de transports plus « verts » où les consommateurs cherchent à réduire leurs déplacements, pourraient aussi avoir pour conséquence de faire baisser la demande de transport aérien au Canada et à l'étranger et nuire considérablement à la rentabilité d'Air Canada.

Régimes de retraite

Les lois du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de la situation de capitalisation de chaque régime agréé selon les principes de la continuité de l'exploitation (en présumant que le régime existerait indéfiniment) et de la solvabilité (en présumant qu'on pourrait résilier immédiatement le régime). Les évaluations de la solvabilité des régimes de retraite sont particulièrement sensibles aux taux d'intérêt à long terme et au rendement de l'actif des régimes, lesquels sont tributaires de divers facteurs, dont la conjoncture économique.

Le taux d'intérêt servant au calcul de l'obligation au titre des prestations est un taux prescrit dérivé des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. La détérioration des conditions économiques pourrait faire monter considérablement les obligations d'Air Canada au titre de la capitalisation de ses régimes de retraite, ce qui porterait un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. Plus particulièrement, à compter de 2014, le règlement de 2009 sur les régimes de retraite d'Air Canada cessera d'être en vigueur et les obligations d'Air Canada en matière de capitalisation des régimes de retraite pourraient varier considérablement en fonction de plusieurs facteurs, dont la nouvelle réglementation, les hypothèses et les méthodes utilisées et l'évolution de la conjoncture économique (principalement en ce qui concerne le rendement de l'actif des régimes et les variations des taux d'intérêt). Un déficit de capitalisation des régimes de retraite ou l'omission ou l'incapacité d'Air Canada de verser les cotisations en espèces prévues à ses régimes de retraite agréés pourraient porter un grave préjudice à Air Canada, 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 2009, en pourcentage des charges d'exploitation. Le cours du carburant fluctue grandement sous l'influence de nombreux facteurs, dont les marchés internationaux, des événements géopolitiques et le taux de change entre les dollars américain et canadien. Air Canada ne peut prédire avec précision le prix du carburant. En 2008, comme en 2006 et 2007, les prix du carburant ont augmenté et fluctué à des sommets historiques.

Leur maintien à ces niveaux très élevés, voire le dépassement de ces niveaux, pourrait nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Vu la grande concurrence à laquelle elle doit faire face au sein du secteur du transport aérien, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de répercuter sur ses clients les hausses des prix du carburant par voie de majorations tarifaires. Compte tenu des volumes de 2009, Air Canada estime qu'une variation de 1 \$ US du prix moyen du baril de brut WTI aurait provoqué une variation d'environ 25 millions de dollars de la charge de carburant pour Air Canada en 2009 (compte non tenu de l'incidence des suppléments carburant, des taux de change et des opérations de couverture du carburant), dans l'hypothèse où la capacité des vols serait demeurée inchangée, où les marges de raffinage entre le brut WTI et le carburacteur seraient demeurées constantes et où les taux de change seraient demeurés constants.

Écart de change

Les résultats financiers d'Air Canada sont particulièrement sensibles aux fluctuations du dollar canadien. Plus précisément, Air Canada doit effectuer chaque année d'importantes sorties de fonds nettes en dollars américains et, dès lors, s'exposer aux fluctuations des cours du change entre le dollar canadien et le dollar américain. Air Canada estime que, en 2009, une augmentation de 0,01 \$ du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain (par exemple, de 1,09 \$ à 1,08 \$ par dollar US) aurait pu avoir des répercussions favorables de l'ordre de 23 millions de dollars sur le résultat d'exploitation et de 57 millions de dollars sur le résultat avant impôts. À l'inverse, une baisse du taux de change aurait produit l'effet contraire. Air Canada engage des dépenses considérables en dollars américains au titre du carburant, des locations et de la maintenance d'avions, des paiements d'intérêts, du service de la dette et des droits d'utilisation des systèmes informatisés de réservations, alors qu'elle perçoit une partie substantielle de son chiffre d'affaires en dollars canadiens. Une dépréciation importante du dollar canadien par rapport au dollar américain ferait augmenter les coûts d'Air Canada par rapport à ceux de ses rivaux américains et porterait un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. De plus, Air Canada pourrait ne pas être en mesure de couvrir adéquatement les risques associés à la fluctuation des taux de change.

Coûts de main-d'œuvre et relations du travail

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

La majorité des salariés d'Air Canada sont syndiqués. Les conventions collectives avec la majeure partie de la main-d'œuvre syndiquée ont été renouvelées ou prolongées en 2009 et expireront maintenant en 2011. Les grèves et lockouts sont légalement interdits pendant la durée de ces conventions ou pendant les négociations devant mener à leur renouvellement tant que certaines conditions préalables prescrites par le Code canadien du travail et s'appliquant aux syndicats représentant des salariés basés au Canada n'ont pas été satisfaites. Rien ne garantit que ces conventions pourront être de nouveau renouvelées sans qu'il y ait de conflit de travail ou action syndicale, ni qu'il n'y aura pas de conflit de travail conduisant à un différend ou à une interruption ou à une perturbation du service d'Air Canada ou qui serait susceptible de nuire à la capacité de cette dernière d'exercer ses activités, ce qui pourrait porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

De plus, un conflit ou arrêt de travail faisant intervenir un groupe d'employés syndiqués de Jazz porterait vraisemblablement un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation

et à sa situation financière. De même, des conflits de travail chez les partenaires Star Alliance^{MD} risqueraient de faire baisser la demande à l'égard du trafic d'apport à Air Canada et pourraient, à terme, porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

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

Le secteur de l'aviation commerciale est caractérisé par la faiblesse des marges bénéficiaires brutes et par le niveau élevé des coûts fixes. Les coûts associés à l'exploitation d'un vol ne varient pas considérablement selon le nombre de passagers transportés et, par conséquent, un changement même relativement faible du nombre de passagers, des tarifs ou de la composition du trafic aurait des répercussions importantes sur Air Canada, ses résultats d'exploitation et 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. Comme Air Canada doit engager des coûts fixes substantiels, qui ne varient pas sensiblement avec sa capacité, si elle était dans l'obligation d'abaisser sa capacité globale ou de réduire le nombre de vols exploités, il se pourrait qu'elle n'arrive quand même pas à réduire certains de ses coûts fixes à court terme et qu'elle doive engager d'importants coûts de résiliation ou de restructuration, ce qui pourrait porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Concurrence

Air Canada évolue dans un secteur où la concurrence est intense. Ces dernières années, plusieurs transporteurs ont fait leur entrée ou intensifié leur présence sur des marchés intérieurs, transfrontaliers et internationaux desservis par Air Canada ou annoncé leur intention de le faire. Des transporteurs à bas prix canadiens et d'autres compagnies ont ainsi percé sur plusieurs marchés clés d'Air Canada au pays, ou y ont soit étendu leur présence soit annoncé leur intention d'y concurrencer Air Canada, et à l'instar de certains transporteurs américains, ils ont aussi percé sur le marché transfrontalier et des voyages d'agrément ou y ont étendu leur présence. Certains transporteurs avec lesquels Air Canada peut devoir rivaliser, dont des transporteurs américains, pourraient (certains d'entre eux l'ont déjà fait) remanier sensiblement leur organisation (notamment par voie de fusion ou d'acquisition) de manière à réduire leur endettement et à abaisser leurs coûts d'exploitation pour mieux soutenir la concurrence d'Air Canada. Air Canada fait aussi face à une concurrence accrue à l'international à mesure que les transporteurs y augmentent leur capacité, soit en prenant de l'expansion, soit en reconvertissant leur capacité intérieure vers l'international pour se soustraire à la concurrence des transporteurs à bas prix au pays.

Si des transporteurs canadiens à bas prix ou d'autres compagnies réussissent ainsi à percer ou à étendre leurs ramifications sur les segments intérieur et transfrontalier d'Air Canada, ou si d'autres compagnies américaines arrivent à s'implanter sur le marché transfrontalier d'Air Canada, ou que des transporteurs arrivent à étendre leurs ramifications sur les marchés internationaux où Air Canada est présente, cela pourrait porter un grand préjudice aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation d'Air Canada.

Air Canada doit par ailleurs affronter une vive rivalité tarifaire. L'expansion des transporteurs à bas prix des dernières années, conjuguée à l'avènement de sites de voyages en ligne et d'autres filières de distribution de produits du voyage, a donné lieu à une augmentation substantielle des tarifs réduits et promotionnels proposés par des concurrents. La décision d'Air Canada d'égaliser ces prix coupés pour maintenir son trafic passagers ferait baisser les rendements, ce qui serait susceptible à son tour de nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Qui plus est, la capacité d'Air Canada de couper ses prix pour soutenir la concurrence d'autres transporteurs dépend de sa capacité à obtenir des marges d'exploitation acceptables et pourrait se trouver entravée par des politiques d'intérêt public visant à encourager la concurrence. En outre, les concurrents de la Société continuent de mettre en œuvre des mesures incitatives et promotionnelles et, dans de nombreux

cas, ils augmentent leurs paiements. La décision de modifier les programmes actuels d'Air Canada pour lui permettre de demeurer concurrentielle et maintenir le trafic passager pourrait entraîner une augmentation des coûts d'Air Canada.

En outre, la concentration de compagnies aériennes pourrait aviver encore davantage la concurrence, du fait que les compagnies issues de ces regroupements pourraient dès lors rivaliser plus efficacement avec Air Canada, ce qui ne manquerait pas de nuire considérablement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Contraintes liées à des clauses restrictives

Certains des grands arrangements financiers et autres que conclut Air Canada sont assortis de clauses restrictives (portant notamment sur le seuil de liquidité, le BAIIALA minimum, les ratios de couverture des charges fixes et les ratios de couverture de la dette) qui la limitent ou, dans certains cas, la bloquent carrément dans sa capacité de structurer ou d'exercer ses activités à sa guise, notamment parce qu'elles réduisent sa liquidité, ou l'empêchent de contracter des emprunts, de créer des privilèges, de vendre des actifs, de verser des dividendes, d'engager des dépenses en immobilisations et de se livrer à des acquisitions, fusions et regroupements d'entreprises ou à un changement de contrôle. Il peut également être envisagé qu'elle souscrive un autre financement ou une entente majeure assortis de clauses de la sorte qui la limiteront dans sa marge de manœuvre opérationnelle et financière, ce qui pourrait nuire considérablement à sa capacité d'exercer ses activités et à sa rentabilité.

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

Redevances aéroportuaires et redevances de navigation

Dans la foulée des privatisations des aéroports et des autorités de la navigation aérienne de la dernière décennie au Canada, les nouvelles régies aéroportuaires et autorités de la navigation aérienne ont considérablement augmenté leurs redevances. Bien que certaines d'entre elles aient diminué leurs redevances, si ces autorités, au Canada ou ailleurs, devaient augmenter leurs redevances, cela serait susceptible de nuire gravement à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Moyens stratégiques, commerciaux, technologiques et autres

De manière à pouvoir conduire ses affaires, atteindre ses objectifs et rester compétitive, Air Canada doit continuellement rechercher, concevoir et déployer d'importants moyens stratégiques, commerciaux, technologiques et autres, comme cela a été le cas pour le programme de renouvellement de son parc aérien, l'amélioration de ses processus administratifs, l'amélioration des technologies de l'information et d'autres projets. Ces moyens, qui s'étendent aussi aux activités liées à leur élaboration et à leur implantation, sont exposés à une foule de facteurs, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada. Ces facteurs sont liés entre autres à la bonne exécution des obligations de tiers, comme les fournisseurs, à la bonne intégration de ces nouveaux moyens aux activités et processus déjà en place d'Air Canada et à leur mise en œuvre, ainsi qu'à l'adhésion à ces mesures par les clients, fournisseurs et employés d'Air Canada. Tout retard, manquement ou insuffisance dans l'identification du besoin et dans la conception, le financement ou la mise en œuvre des moyens visant à le combler serait de nature à nuire à la capacité d'Air Canada d'exercer ses activités, d'atteindre ses objectifs et de rester compétitive, et porterait un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Par exemple, l'un des piliers du plan d'affaires d'Air Canada est la restructuration de son parc grâce à l'introduction d'appareils 787 de Boeing neufs et plus efficaces. Un retard ou manquement dans l'exécution du plan de restructuration du parc d'Air Canada, notamment un retard supplémentaire dans la livraison des gros-porteurs par les avionneurs, ou encore l'incapacité de retirer du service comme prévu certains appareils à la faveur de la mise en service d'appareils neufs, serait susceptible de nuire à la bonne exécution du plan d'affaires d'Air Canada et, à terme, de porter préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats et à sa situation financière.

Dépendance à l'égard des technologies

Les technologies qu'utilise Air Canada, notamment les logiciels et matériels informatiques et de télécommunications ainsi que les systèmes et technologies tournant sur le Web, l'aident considérablement 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, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, des attentats terroristes, des défaillances des systèmes de télécommunications, des pannes d'électricité, des virus informatiques, des actes de piratage informatique, des intrusions ou usurpations et autres menaces pour la sûreté. Même si Air Canada investit continuellement dans des moyens et dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement du service après sinistre, ces moyens et dispositifs pourraient ne pas être suffisants ou mis en œuvre adéquatement. Toute défaillance technique de la sorte serait susceptible de nuire considérablement à l'exploitation d'Air Canada et de porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Approvisionnements et fournisseurs essentiels

La bonne marche d'Air Canada dépend notamment de sa capacité de se procurer des biens et services en quantités suffisantes, en temps opportun et à des conditions et coûts favorables, notamment dans les aéroports et auprès des autorités aéroportuaires et, entre autres, les fournitures essentielles à son exploitation, comme du carburant, des pièces de rechange, et des services de maintenance avions et d'entretien moteurs (y compris les services de maintenance que lui procure Aveos). Dans certains cas, Air Canada ne peut obtenir ces biens ou services qu'auprès d'un nombre limité de fournisseurs. Or le passage à de nouveaux fournisseurs peut prendre beaucoup de temps et nécessiter l'engagement de ressources considérables. L'omission, le refus ou l'incapacité d'un fournisseur de fournir les biens ou services requis peut être attribuable à des causes multiples et diverses, dont bon nombre échappent à la volonté d'Air Canada.

De plus, compte tenu de la conjoncture actuelle, rien ne garantit que les fournisseurs d'Air Canada seraient en mesure de maintenir leur viabilité. Toute rupture de la chaîne d'approvisionnement d'Air Canada en biens ou services, notamment pour cause de manquement, de refus ou d'incapacité d'un fournisseur, ou liée à l'incapacité de se procurer ces biens ou services à des conditions ou prix ou dans des délais acceptables pour Air Canada, pourrait porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Aéroplan

Grâce à son entente commerciale avec Aéroplan SEC (« Aéroplan »), Air Canada peut offrir à ses clients membres d'Aéroplan^{MD} la possibilité de gagner des milles Aéroplan^{MD}. Se fondant sur des sondages réalisés auprès de la clientèle, Air Canada est d'avis que le fait de récompenser les clients avec des milles Aéroplan^{MD} constitue un facteur important dans leur décision de voyager par les lignes d'Air Canada et de Jazz, et contribue à les fidéliser. L'inexécution par Aéroplan de ses obligations envers Air Canada aux termes du contrat de participation et de services commerciaux d'Aéroplan et dans le cadre du programme Aéroplan^{MD} ou une interruption imprévue des services Aéroplan indépendante de la volonté d'Air Canada

pourraient porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Jazz

Aux termes du CAC de Jazz, Jazz transporte les clients d'Air Canada sur les marchés à faible trafic et les marchés à fort trafic hors saison partout au Canada et sur certaines destinations aux États-Unis. Elle procure également un précieux apport de trafic sur les routes de l'exploitation principale d'Air Canada. Aux termes du CAC de Jazz, Air Canada rembourse à celle-ci un certain nombre de frais déterminés à partir de certains coûts engagés par Jazz. Air Canada rembourse à Jazz, sans majoration, certains coûts refacturés pris en charge directement, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires, ainsi que certains autres coûts. Des augmentations importantes de ces coûts refacturés, l'inexécution des obligations de Jazz envers Air Canada aux termes du CAC de Jazz ou d'autres interruptions imprévues des services de Jazz ou la cessation des services de Jazz, tous des facteurs indépendants de la volonté d'Air Canada, pourraient porter un grave préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière. En outre, le CAC de Jazz prévoit la taille minimale du parc aérien de Jazz et une garantie d'utilisation quotidienne minimale qui oblige Air Canada à verser certains paiements minimaux à Jazz, peu importe les heures de vol que cette dernière effectue pour le compte d'Air Canada.

Star Alliance^{MD}

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

Interruptions ou perturbations du service

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

Litiges en cours

La Commission européenne, le département de la Justice des États-Unis et le Bureau de la concurrence du Canada enquêtent actuellement sur des pratiques de tarification des transports de fret qui seraient éventuellement anticoncurrentielles, notamment l'imposition de suppléments carburant par plusieurs compagnies aériennes et autres exploitants de services de fret, Air Canada comprise. Les autorités de réglementation de la concurrence ont demandé des renseignements à Air Canada dans le cadre de leurs enquêtes. Air Canada collabore entièrement à ces enquêtes, qui devraient vraisemblablement déboucher, si ce n'est déjà fait, sur l'engagement d'actions en justice à l'encontre d'Air Canada et d'un certain nombre de compagnies aériennes et de transporteurs de fret de divers territoires de compétence, dont l'Union européenne, où toutes les étapes de la procédure menant à une décision ont été franchies. Air Canada a aussi été citée comme défenderesse dans un certain nombre d'actions collectives engagées devant le tribunal fédéral de première instance aux États-Unis ainsi qu'au Canada relativement à ces allégations.

En 2008, Air Canada a constaté une provision d'un montant estimatif provisoire de 125 millions de dollars. Il s'agit seulement d'une estimation qui se fonde sur l'avancement actuel des enquêtes et des procédures ainsi que sur l'évaluation, par Air Canada, de l'issue possible de certaines d'entre elles. La provision n'est pas liée aux actions intentées dans tous les territoires de compétence, mais seulement à celles pour lesquelles où elle dispose de suffisamment d'information pour en établir une. Air Canada a déterminé qu'il est actuellement impossible de prédire avec certitude l'issue de toutes les procédures et enquêtes. D'autres provisions substantielles pourraient devoir être constituées et ces provisions pourraient avoir un effet défavorable important sur la situation financière d'Air Canada.

En février 2006, Jazz a engagé une action en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre Porter Airlines Inc. (« Porter ») et d'autres parties défenderesses (collectivement les « défenderesses Porter ») après avoir appris que Jazz se verrait interdire l'accès à l'aéroport Billy-Bishop de Toronto. Le 26 octobre 2007, les défenderesses Porter ont déposé une demande reconventionnelle à l'encontre de Jazz et d'Air Canada invoquant diverses violations de la loi sur la concurrence, à savoir notamment que la relation commerciale entre Jazz et Air Canada contrevenait à la législation canadienne en matière de concurrence, et réclamant 850 millions de dollars en dommages-intérêts. Parallèlement à l'action engagée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario, Jazz a engagé devant la Cour fédérale du Canada une procédure d'examen judiciaire à l'encontre de la Toronto Port Authority (« TPA »), portant sur l'accès de Jazz à l'aéroport Billy-Bishop de Toronto. Les défenderesses Porter ont obtenu le statut d'intervenant et de partie à cette procédure. En janvier 2008, Porter a déposé une défense et une demande reconventionnelle à l'encontre de Jazz et d'Air Canada, alléguant des torts et recherchant des conclusions du même ordre que ceux de la demande reconventionnelle déposée devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario. Le 16 octobre 2009, Jazz a abandonné sa poursuite intentée contre Porter devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario. Jazz maintient cependant sa poursuite déposée devant la Cour fédérale du Canada contre la TPA, poursuite à laquelle Porter est intervenant et partie. La demande reconventionnelle déposée par Porter devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario contre Jazz et Air Canada a été suspendue jusqu'à l'issue de la poursuite déposée devant la Cour fédérale du Canada. Air Canada considère les demandes reconventionnelles de Porter devant ces deux tribunaux comme étant sans fondement. Au cours du premier trimestre de 2010, Air Canada a déposé des actions devant la Cour fédérale dans le but de s'opposer au processus annoncé par la TPA visant à attribuer la capacité de vols ou les créneaux de l'aéroport Billy-Bishop de Toronto. Aucune de ces actions n'a encore été être jugée au fond.

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

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

Litiges éventuels

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

Personnel essentiel

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

Risques liés au secteur de l'aviation commerciale

Attentats terroristes et mesures de sûreté

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 et ceux qui les ont suivis, tout particulièrement au Moyen-Orient, en Asie du Sud-Est, en Europe et aux États-Unis, créent un climat d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat (ou une tentative d'attentat) (que ce soit au pays ou à l'étranger, ou que cela concerne Air Canada, un autre transporteur ou même pas de transporteur du tout) 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 ainsi que les procédures de détection visant les passagers, pourraient avoir de profondes répercussions sur la demande en général et sur le nombre de passagers empruntant les vols d'Air Canada en particulier. Il pourrait en outre donner lieu à une hausse substantielle des primes d'assurance et d'autres coûts, et au resserrement de la sûreté aéroportuaire. La réduction des produits passages, la hausse des primes d'assurance et d'autres coûts, ou le resserrement des conditions de sûreté pourraient porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Épidémies (SRAS, grippe H1N1 et autres)

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

Sinistres et accidents

De par la nature de ses activités principales, Air Canada s'expose à des poursuites en responsabilité, y compris des réclamations portant sur des blessures graves ou des décès, qui pourraient être intentées à son encontre à la suite d'accidents ou de sinistres mettant en cause des appareils ayant transporté des clients d'Air Canada ou des appareils d'autres transporteurs dont elle a assuré la maintenance ou la

réparation. Rien ne garantit que la couverture d'assurance d'Air Canada suffirait pour se prémunir contre une ou plusieurs réclamations d'envergure et toute insuffisance pourrait être importante. Sans compter qu'un accident ou sinistre mettant en cause un appareil d'Air Canada ou un appareil d'un autre transporteur dont elle a assuré la maintenance ou la réparation pourrait nuire à la réputation d'Air Canada sur le plan de la sécurité et, par ricochet, porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Caractère saisonnier des activités, autres facteurs et résultats précédents

Air Canada connaît généralement une hausse très marquée de la demande aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile, et une demande sensiblement réduite aux premier et quatrième trimestres. Ces variations cycliques de la demande sont essentiellement le résultat d'un nombre plus élevé de voyageurs d'agrément qui privilégient les mois du printemps et de l'été pour leurs déplacements. La structure de coûts d'Air Canada comporte des coûts fixes substantiels qui ne varient pas de façon notable en fonction de la demande passagers à court terme. Comme cela est décrit ailleurs, la demande passagers et le prix des voyages aériens est également fonction de facteurs tels la conjoncture économique et le contexte géopolitique, les conflits armés ou risques de conflits armés ou d'attentats terroristes, les niveaux tarifaires et le climat. En raison notamment de ces facteurs, les résultats d'exploitation pour une période intermédiaire ne sont pas nécessairement révélateurs des résultats d'exploitation d'un exercice complet, pas plus que les résultats d'exploitation pour une période donnée ne sauraient nécessairement être révélateurs des résultats d'une période à venir.

Réglementation

Le secteur de l'aviation commerciale est assujéti à de multiples lois et règlements tant canadiens qu'étrangers qui en régissent, entre autres, les questions de sûreté, de sécurité, de protection des renseignements personnels, de licence, de concurrence, d'environnement (dont les niveaux sonores et les émissions de carbone) et, dans une certaine mesure, de tarification. Par exemple, de nouvelles lois ou des projets de loi ont été envisagés ou adoptés concernant les émissions de carbone dans le secteur aéronautique; ces mesures législatives comprennent notamment des mécanismes basés sur le marché appelés systèmes d'échange d'émissions qui sont envisagés ou mis en œuvre pour réduire les émissions de carbone en établissant des quotas d'émissions et en exigeant des exploitants aériens de payer pour un certain pourcentage de ces quotas. La mise en place de règlements ou décisions supplémentaires, y compris ceux qui portent sur les émissions de carbone, par Transports Canada, le Bureau ou le Tribunal de la concurrence, l'Office des transports du Canada ou d'autres organes publics nationaux ou étrangers serait susceptible de porter un grand préjudice à Air Canada, à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

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

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

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

garantit que des lois ou règlements ne seront pas adoptés ou modifiés éventuellement, ou que des jugements ne seront pas rendus, lesquels pourraient imposer des exigences ou restrictions supplémentaires, ce qui pourrait avoir un effet néfaste sur les activités d'Air Canada, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Augmentation des frais d'assurance

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

Assurance responsabilité civile contre le risque de guerre

Il se pourrait que le gouvernement du Canada cesse de fournir une assurance responsabilité civile contre le risque de guerre comme il le fait actuellement à Air Canada et à d'autres transporteurs au Canada. S'il devait cesser de fournir une pareille garantie ou qu'il la modifie, Air Canada et les autres intervenants du secteur n'auraient d'autre choix que de se tourner vers des assureurs commerciaux pour obtenir cette protection. Air Canada estime qu'il lui en coûterait environ cinq millions de dollars 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; toutefois, 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.

RELATIONS ET OPÉRATIONS AVEC UNE PERSONNE RELIÉE

Au 31 décembre 2009, ACE détenait une participation de 27 % dans Air Canada. ACE est appelée à conclure différentes opérations commerciales avec Air Canada. Le 16 octobre 2007, ACTS SEC a vendu la quasi-totalité de ses actifs, passifs et activités à ACTS Aero, nouvelle entité créée pour faire l'acquisition de l'actif d'ACTS SEC. Après cette vente, ACTS Aero détenait 100 % de Soutien & Services Techniques ACTS Aero Inc. qui, le 23 septembre 2008, a changé de dénomination sociale pour s'appeler Aveos. Au 31 décembre 2009, ACE détenait une participation de 27,8 % dans ACTS Aero. Air Canada est appelée à conclure diverses opérations commerciales avec Aveos, entité apparentée à ACE au 31 décembre 2009. Un résumé des principales opérations avec une personne reliée figure à la rubrique « Opérations entre apparentés » du rapport de gestion 2009 d'ACE daté du 11 février 2010, aux pages 31 à 35, disponible sur SEDAR à www.sedar.com et intégré par renvoi à la présente notice annuelle. Au 12 mars 2010, ACE ne détenait plus de participation dans ACTS Aero.

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 2009, inclusivement :

2009	Actions à droit de vote variable			Actions à droit de vote		
	Haut	Bas	Volume mensuel total	Haut	Bas	Volume mensuel total
Janvier.....	8,99	7,02	5 059 997	8,92	6,71	3 133 336
Février.....	8,44	6,34	1 106 814	8,46	6,24	594 672
Mars.....	6,80	5,48	993 962	6,80	5,50	815 778
Avril.....	5,76	5,03	1 028 398	5,71	5,00	434 052
Mai.....	5,50	5,01	1 531 145	5,50	5,07	873 049
Juin.....	6,06	4,81	2 755 793	6,05	5,18	449 288
Juillet.....	5,37	4,26	506 923	5,44	4,26	576 879
Août.....	5,04	4,24	489 537	5,00	4,16	392 304
Septembre.....	5,08	4,22	1 293 419	5,20	4,25	652 973
Octobre.....	5,64	4,76	1 386 418	5,68	4,85	463 301
Novembre.....	5,98	5,30	1 041 891	5,97	5,30	168 292
Décembre.....	6,02	5,81	3 345 431	6,00	5,77	376 078

RELEVÉ DES DIVIDENDES VERSÉS

Depuis sa constitution, ACE n'a jamais déclaré ni versé de dividendes. À l'heure actuelle, ACE ne prévoit pas déclarer de dividendes sur ses actions à droit de vote variable ou ses actions à droit de vote.

DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé 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. Au 26 mars 2010, 24 666 895 actions à droit de vote variable et 7 798 589 actions à droit de vote étaient émises et en circulation. Au 26 mars 2010, aucune action privilégiée n'était émise et en circulation.

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. Il ne se veut pas exhaustif et est présenté sous réserve du texte intégral des modalités des statuts de fusion 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 au pourcentage plus élevé que le gouverneur en conseil peut préciser par règlement) ou si (ii) le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom (y compris les actions privilégiées, comme si elles étaient converties) lors d'une assemblée est supérieur à 25 % (ou au pourcentage plus élevé que le gouverneur en conseil peut préciser par règlement) du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si l'un ou l'autre des seuils mentionnés ci-dessus devait être dépassé, le droit de vote attaché à chaque action à droit de vote variable diminuera proportionnellement de manière à ce que (i) les actions à droite de vote variable, en tant que catégorie (y compris les actions privilégiées, comme si elles étaient converties), ne représentent pas plus de 25 % (ou le pourcentage plus élevé que le gouverneur en conseil peut préciser par règlement) de toutes les voix rattachées aux actions à droit de vote en circulation d'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 % (ou le pourcentage plus élevé que le gouverneur en conseil peut préciser par règlement) des voix pouvant y être exprimées.

Le projet de loi C-10 du gouvernement du Canada, la *Loi portant exécution de certaines dispositions du budget 2009*, prévoit la modification de la LTC de manière à donner au gouverneur en conseil la faculté d'augmenter la limite de propriété étrangère dans le capital d'Air Canada pour la faire passer de son niveau actuel de 25 % à un maximum de 49 %. Ces dispositions entreront en vigueur à la date fixée par le gouverneur en conseil sur recommandation du ministre des Transports.

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 statuts de fusion 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, au sens des statuts d'ACE. 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.

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 indiquées au regard de leur nom.

Nom et municipalité de résidence	Principale activité	Administrateur depuis
Bernard Attali ⁽²⁾⁽⁴⁾ Paris, France	Conseiller principal, TPG Capital ⁽⁵⁾	Le 30 septembre 2004
Gregory A. Boland ⁽¹⁾⁽³⁾ Toronto (Ontario)	Président et chef de la direction, West Face Capital ⁽⁶⁾	Le 26 juin 2009
Michael M. Green ⁽²⁾⁽⁴⁾ Radnor, Pennsylvania	Chef de la direction et directeur général, Tenex Capital Management ⁽⁷⁾	Le 30 septembre 2004
W. Brett Ingersoll ⁽¹⁾⁽³⁾ New York, New York	Directeur général et chef associé, Capitaux privés Cerberus Capital Management, L.P. ⁽⁸⁾	Le 30 septembre 2004
Pierre Marc Johnson ⁽²⁾⁽³⁾ Montréal (Québec)	Avocat-conseil Heenan Blaikie S.E.N.C.R.L., SRL ⁽⁹⁾	Le 30 septembre 2004
David J. Kassie ⁽³⁾⁽⁴⁾ Toronto (Ontario)	Partenaire associé, président du conseil et chef de la direction, Marchés de capitaux Genuity ⁽¹⁰⁾	Le 26 juin 2009
Robert F. MacLellan ⁽¹⁾⁽³⁾ Toronto (Ontario)	Président du conseil, Northleaf Capital Partners ⁽¹¹⁾	Le 26 juin 2009
Robert A. Milton Londres, Angleterre	Président-directeur général, ACE	Le 29 juin 2004
David I. Richardson ⁽¹⁾⁽⁴⁾ Grafton (Ontario)	Administrateur d'entreprise	Le 30 septembre 2004
Marvin Yontef ⁽²⁾ Toronto (Ontario)	Associé principal Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l. ⁽¹²⁾	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.

⁽⁵⁾ TPG Capital est une société de placements privés.

⁽⁶⁾ West Face Capital est une société de placements privés.

⁽⁷⁾ Tenex Capital Management est une société de placements privés.

⁽⁸⁾ Cerberus Capital Management est une société de placements privés.

⁽⁹⁾ Heenan Blaikie S.E.N.C.R.L., SRL est un cabinet d'avocats.

⁽¹⁰⁾ Marchés de capitaux Genuity est un courtier en valeurs mobilières.

⁽¹¹⁾ Northleaf Capital Partners est un gestionnaire et un conseiller de fonds de capital-investissement.

⁽¹²⁾ Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l. est un cabinet d'avocats.

À moins d'indication contraire ci-après, chaque administrateur occupe le poste indiqué ci-dessus depuis plus de cinq ans. M. Boland a été gestionnaire de portefeuille d'Enterprise Capital Management de 1998 à 2007. M. Green a été directeur général de Cerberus Capital Management, L.P. de 2003 à 2009. M. MacLellan a été vice-président à la direction et chef des placements du Groupe Financier Banque TD de 2003 à 2009.

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 Londres, Angleterre	Président-directeur général
Brian Dunne Dublin, Irlande	Chef des Affaires financières
Sydney John Isaacs Westmount (Québec)	Chef des Affaires juridiques
Jack McLean La Salle (Manitoba)	Contrôleur
Carolyn M. Hadrovic Beaconsfield (Québec)	Secrétaire générale

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. 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 26 mars 2010, les administrateurs et dirigeants susmentionnés avaient collectivement la propriété ou le contrôle, directement ou indirectement, de 52 930 actions à droit de vote représentant environ 0,68 % des actions à droit de vote en circulation, et de 5 000 actions à droit de vote variable, soit environ 0,02 % des actions à droit de vote variable en circulation d'ACE. M. Gregory A. Boland, administrateur d'ACE, est dirigeant, administrateur et actionnaire de West Face Capital Inc., qui exerce un contrôle sur 3 800 500 actions à droit de vote variable et 890 900 actions à droit de vote.

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) 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, DES FINANCES ET DU RISQUE

Règles du comité de vérification

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

Composition du comité de vérification

En date des présentes, le comité de vérification d'ACE est composé de David I. Richardson (président), de Gregory A. Boland, de W. Brett Ingersoll et de Robert F. MacLellan. 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 ainsi que président du conseil d'administration de Corporation Nortel Networks et de Corporation Nortel Networks Limitée. 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. De plus, il est un administrateur du Upper Canada College. M. 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) Gregory A. Boland est président et chef de la direction de West Face Capital, gestionnaire financier de Toronto. Avant de fonder West Face Capital en 2007, M. Boland gérait des portefeuilles pour Enterprise Capital Management à Toronto depuis 1998. Il se concentre sur les placements axés sur la valeur et les sociétés en difficulté et a participé activement aux restructurations d'un certain nombre de sociétés de portefeuille. Avant de se joindre à Enterprise Capital, M. Boland était vice-président et associé dans les placements pour compte propre de RBC Dominion valeurs mobilières. Il détient un baccalauréat en commerce de l'Université de la Colombie-Britannique.

(iii) 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 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.

(iv) Robert F. MacLellan est président du conseil de Northleaf Capital Partners. M. MacLellan était auparavant vice-président à la direction et chef des placements du Groupe Financier Banque TD. Avant de se joindre à La Banque TD en 1995, M. MacLellan était directeur général de Lancaster Financial Holdings et, avant 1988, était vice-président et membre du conseil chez McLeod Young Weir (Scotia McLeod). Il détient un baccalauréat en commerce de l'Université Carleton, une maîtrise en administration des affaires de l'Université Harvard et il est membre de l'Institut Canadien des Comptables Agréés. M. MacLellan est administrateur de Maple Leaf Sports and Entertainment Ltd. (président du comité de vérification), membre du conseil de fiducie de United Way of Greater Toronto (président du comité des investissements) et siège au comité consultatif de Birch Hill Equity Partners.

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 2009 et le 31 décembre 2008 à

PricewaterhouseCoopers s.r.l. et aux membres de son groupe s'élevaient respectivement à 1 844 548 \$ et à 5 264 942 \$. Les honoraires payables à PricewaterhouseCoopers s.r.l. et aux membres de son groupe en 2009 et en 2008 sont présentés ci-après.

	Exercice terminé le 31 décembre 2009	Exercice terminé le 31 décembre 2008
Honoraires de vérification	1 195 177 \$	4 434 349 \$
Honoraires pour services liés à la vérification	359 756 \$	326 342 \$
Honoraires pour services fiscaux	56 615 \$	57 761 \$
Autres honoraires	233 000 \$	446 490 \$
	1 844 548 \$	5 264 942 \$

Les honoraires d'Air Canada sont inclus ci-dessus jusqu'au 27 octobre 2009 seulement, date à laquelle cette dernière a cessé d'être une filiale d'ACE. Les honoraires payés par ACE en 2009, sur une base non consolidée, comprennent des « honoraires de vérification » de 437 750 \$ et d'« autres honoraires » de 142 000 \$, soit un total de 579 750 \$.

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 et pour les services rendus à l'occasion de dépôts et de missions exigés par la loi ou par règlement.

Honoraires pour services liés à la vérification

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

Honoraires pour services fiscaux

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

Autres honoraires

D'autres honoraires ont été versés pour des services de traduction et des services-conseils.

DIRIGEANTS ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES

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 a conservé la propriété exclusive d'ACTS SEC, qui est à présent une entité inactive, ACTS Aero a poursuivi les activités exercées auparavant par ACTS SEC et ACE détenait indirectement une participation de 27,8 % dans ACTS Aero. Le 7 mars 2008, Robert A. Milton et Brian Dunne, tous deux dirigeants d'ACE, ont acheté des actions d'ACTS Aero représentant au total 0,2 % 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. Le 22 janvier 2010, ACE a conclu une convention de restructuration et de blocage avec Aveos, ACTS Aero, des prêteurs et d'autres actionnaires. La restructuration a pris fin le 12 mars 2010. Aux termes de la restructuration, ACE a transféré ses actions dans ACTS Aero à une société nouvellement constituée dans laquelle ACE ne détient aucune participation, moyennant une contrepartie nulle.

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 trouvera à la rubrique « Facteurs de risque – Litiges en cours » des renseignements liés aux actions en justice.

CONTRATS IMPORTANTS

Les contrats importants pour ACE conclus pendant l'exercice terminé le 31 décembre 2009 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) la convention de crédit datée du 30 juillet 2009, décrite à la rubrique « Évolution des activités de la Société – Facilité de crédit d'Air Canada ».

EXPERTS

Les vérificateurs indépendants d'ACE sont PricewaterhouseCoopers s.r.l., comptables agréés. Ces derniers ont préparé un rapport de vérificateurs daté du 10 février 2010 sur le bilan consolidé d'ACE au 31 décembre 2009 et sur l'état consolidé des résultats, variation des capitaux propres, résultat étendu et flux de trésorerie pour les exercices terminés les 31 décembre 2009 et 31 décembre 2008. 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.

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 trouvent dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction d'ACE en vue de son assemblée annuelle des actionnaires tenue le 26 juin 2009. Des renseignements financiers supplémentaires figurent dans les états financiers et dans le rapport de gestion d'ACE pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009. 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 2009, les états financiers vérifiés de 2009 et les notes d'ACE ainsi que les états financiers intermédiaires déposés après les états financiers annuels vérifiés d'ACE pour son dernier exercice;
- (iii) la circulaire de sollicitation de procurations d'ACE relative à l'assemblée annuelle des actionnaires de 2009, tenue le 26 juin 2009;
- (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.

GLOSSAIRE

- « **ACE** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Notes explicatives »;
- « **actions à droit de vote variable** » Actions à droit de vote variable de catégorie A du capital-actions d'Air Canada;
- « **actions à droit de vote** » Les actions à droit de vote de catégorie B du capital-actions d'Air Canada;
- « **actions privilégiées** » Actions privilégiées convertibles d'ACE;
- « **ACTS Aero** » ACTS Aero Technical Support & Services Holdings sarl, entité constituée au Luxembourg qui a acheté les actifs et gère l'entreprise auparavant exploitée par ACTS SEC;
- « **Aéropplan** » Aéroplan Canada inc.;
- « **aéroport Pearson de Toronto** » L'aéroport international Lester-B.-Pearson de Toronto;
- « **aéroport Trudeau de Montréal** » L'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal;
- « **appareils visés** » Appareils de Jazz visés par le CAC de Jazz;
- « **Aveos** » Aveos Performance aéronautique inc., auparavant Soutien & Services Techniques ACTS Aero Inc.;
- « **Boeing** » The Boeing Company;
- « **Bombardier** » Bombardier Inc.;
- « **CAC de Jazz** » Le contrat d'achat de capacité, dans sa version modifiée et mise à jour, conclu par Air Canada et Société en commandite Jazz, daté du 1^{er} janvier 2006;
- « **CIBC** » La Banque Canadienne Impériale de Commerce;
- « **comité de vérification** » Le comité de vérification, des finances et du risque d'ACE;
- « **contrat d'investissement** » Contrat d'investissement passé avec le membre du groupe de Cerberus en date du 23 juin 2004;
- « **Deutsche Bank** » Deutsche Bank Securities Inc.;
- « **Embraer** » EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronautica S.A.;
- « **ENSE** » Le secteur éléments non sectoriel et éliminations;
- « **GF-X** » Global Freight Exchange;
- « **IATA** » L'Association du transport aérien international;
- « **Jazz** » Jazz Air S.E.C., société en commandite établie sous le régime des lois du Québec le 12 septembre 2005;
- « **LACC** » *La Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, en sa version modifiée;

- « **LACIL** » Lignes aériennes Canadien International Ltée;
- « **LCSA** » La *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, en sa version modifiée;
- « **LTC** » La *Loi sur les transports du Canada*, en sa version modifiée;
- « **membre du groupe de Cerberus** » Promontoria Holding III B.V.;
- « **OACI** » L'Organisation de l'aviation civile internationale;
- « **obligations** » Obligations convertibles de premier rang échéant à 4,25 % en 2035 d'ACE;
- « **OMS** » L'Organisation mondiale de la santé;
- « **plan d'arrangement** » Le plan consolidé de réorganisation, de transaction et d'arrangement d'Air Canada et de certaines de ses filiales aux termes duquel ACE est devenue la société de portefeuille mère d'Air Canada et de ses filiales;
- « **Porter** » Porter Airlines Inc.;
- « **SCFP** » Le Syndicat canadien de la fonction publique;
- « **SMO** » Le produit du nombre total de sièges offerts aux passagers et du nombre de milles parcourus;
- « **Société** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Notes explicatives »;
- « **TPA** » Toronto Port Authority;
- « **TSX** » La Bourse de Toronto;
- « **US Airways** » US Airways Group Inc.;
- « **Vacances Air Canada** » Société en commandite Touram, société en commandite établie sous le régime des lois du Québec;
- « **WestJet** » WestJet Airlines Ltd.;
- « **WTI** » West Texas Intermediate.

**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 liée 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 bénéfices et aux coûts de la Société et de ses filiales, ainsi que sur toute autre pratique, notamment les tractations malhonnêtes, susceptibles d'entraîner la perte ou la dévalorisation de la réputation de l'entreprise.

c) Responsabilités éventuelles

Le comité de vérification 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