

**Protocole entre Air Canada et le BSIF sur le redressement
de la capitalisation des régimes de retraite**

Le 14 mai 2004

ATTENDU que le Bureau du surintendant des institutions financières (le « BSIF ») est chargé d'administrer la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* (la « LNPP de 1985 »), à laquelle chacun des dix (10) régimes de retraite enregistrés d'Air Canada (le « régime » ou les « régimes ») est assujéti;

ATTENDU que la LNPP de 1985 et son règlement d'application (le « Règlement »), dans leur version modifiée, énoncent les normes de capitalisation et de solvabilité qui s'appliquent aux régimes de retraite privés fédéraux, y étant précisé que tout déficit de solvabilité doit être comblé au moyen de paiements annuels égaux sur une période d'au plus cinq (5) ans;

ATTENDU qu'en vertu de l'article 8 de la LNPP de 1985, toutes les cotisations dues ou accumulées à l'égard d'un régime de retraite sont réputées être détenues en fiducie;

ATTENDU qu'en mars 2003, le surintendant des institutions financières (le « surintendant ») a donné à Air Canada des directives qui, de l'avis du BSIF, font en sorte qu'une somme d'environ 346 616 000,00 \$ (plus les 34 000 000 \$ visés ci-après) est réputée être détenue en fiducie en date du 1^{er} janvier 2004 par l'effet de la LNPP de 1985;

ATTENDU que, le 1^{er} avril 2003, Air Canada et certaines de ses filiales se sont mises sous la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC »);

ATTENDU qu'Air Canada et les représentants des bénéficiaires des régimes (le « groupe de bénéficiaires des régimes ») ont approuvé la proposition de redressement sur dix ans de la capitalisation des régimes de retraite d'Air Canada datée du 18 février 2004 (la « proposition ») et ont demandé au BSIF de recommander des modifications au Règlement pour que les déficits de solvabilité des régimes puissent être comblés sur dix ans plutôt que sur la période habituelle de cinq ans (la proposition prévoit en outre que les déficits seront comblés au moyen de paiements spéciaux échelonnés et de montant variable, et non par le biais de paiements annuels égaux);

* Mise en garde – La version française du présent protocole est une traduction et il ne convient pas de s'y référer à des fins juridiques. La version originale anglaise est la seule version signée et officielle.

ATTENDU qu'Air Canada convient, dans le cadre de la proposition, de demander au tribunal de l'autoriser à verser environ 34 000 000 \$ en paiements spéciaux à trois des régimes à la signature du présent protocole, somme qui entrera dans le calcul du déficit au 1^{er} janvier 2004 comme si elle avait été versée avant cette date;

ATTENDU que, dans le cadre des principes qu'il a transmis à Air Canada et aux parties visées par les régimes le 23 octobre 2003 (les « principes »), le BSIF a indiqué qu'il était prêt à proposer des modifications aux dispositions de capitalisation du Règlement, à condition qu'Air Canada et les autres parties visées par les régimes soumettent une proposition respectant certains principes à la satisfaction du BSIF;

ATTENDU que les principes précisent les risques additionnels pour les bénéficiaires des régimes qu'entraîne le prolongement de la période de capitalisation;

ATTENDU qu'à la lumière a) des modalités de la proposition; b) de l'engagement d'Air Canada de fournir des billets à ordre suivant les modalités énoncées ci-après; et c) du fait qu'Air Canada s'est engagée à effectuer des paiements spéciaux additionnels relativement aux années 2005 et 2006, lesquels s'ajoutent à ceux prévus par la proposition, le BSIF reconnaît, comme le soutiennent Air Canada, le groupe de bénéficiaires des régimes et le contrôleur nommé aux termes de la LACC, que la réclamation des montants réputés être détenus en fiducie risque d'empêcher Air Canada de franchir toutes les étapes de la procédure de protection prévue par la LACC et se traduirait par une perte immédiate pour les bénéficiaires des régimes, de sorte qu'un calendrier de paiement modifié et la fourniture de garanties à l'égard de la somme de 346 616 000,00 \$ seraient acceptables dans les circonstances;

ATTENDU que les parties souhaitent convenir d'un calendrier de paiement sur dix ans pour redresser la capitalisation des régimes, dont un estimé global figure à l'annexe 2 ci-jointe des présentes, et qui sera ventilé selon le régime en cause et précisera la portion de capital applicable à chaque paiement (ledit calendrier remplaçant étant appelé ci-après le « calendrier initial »);

À CES CAUSES, Air Canada et le BSIF conviennent de ce qui suit :

1. Entre la date des présentes et le premier en date du 31 décembre 2004 et du jour où soit Air Canada aura franchi toutes les étapes des procédures en cours en vertu de la LACC, soit il sera mis fin à ces procédures de quelque autre manière, ni l'une ni l'autre des parties ne présentera, ne maintiendra, n'appuiera ni ne prendra une mesure ou procédure visant à prouver ou à nier l'existence ou la validité d'une fiducie réputée, ni n'exigera un paiement en vertu d'une telle fiducie. Air Canada convient que, pendant le déroulement des procédures de protection prévues par la LACC, elle demandera au tribunal de l'autoriser à verser ses cotisations pour services courants aux régimes en vertu de la LNPP de 1985 et du Règlement.
2. Air Canada et le BSIF conviennent de ce qui suit : a) le BSIF examinera et traitera les modifications aux régimes visées aux articles 9 et 10 de la proposition lorsqu'Air Canada les lui aura transmises, et Air Canada accepte de collaborer et de fournir au

BSIF tout renseignement nécessaire pour faciliter cet examen; b) le montant total qu'Air Canada versera aux régimes par le biais des paiements de solvabilité spéciaux relativement aux années 2005 et 2006 sera augmenté de 20 000 000 \$ par année par rapport à ce que prévoit la proposition, une réduction de valeur équivalente étant appliquée de façon proportionnelle au cours des cinq dernières années de la période de redressement, comme l'indique le calendrier initial; c) après la signature des présentes, Air Canada demandera promptement au tribunal de l'autoriser à verser environ 34 000 000 \$ aux régimes visés par la proposition, de même que l'intérêt couru entre la date d'échéance et la date de paiement; d) les parties prendront les mesures qu'elles jugeront conjointement comme étant nécessaires pour substituer le montant intégral de toute fiducie réputée pouvant exister ou ayant été constaté avant qu'Air Canada n'ait franchi toutes les étapes de la procédure de protection prévue par la LACC. Pour plus de certitude, a) le BSIF convient et reconnaît qu'après exécution des modalités des présentes, aucune fiducie ne sera réputée exister en vertu de la LNPP de 1985 relativement à tout paiement spécial ou autre contribution ayant servi au calcul du montant de 346 616 000,00 \$; et b) Air Canada convient et reconnaît que les exigences actuelles de la LNPP de 1985, quant à l'application d'une fiducie réputée aux paiements futurs et aux autres montants accumulés ou échus payables par Air Canada en faveur des régimes, demeurent inchangées.

3. Le BSIF proposera au gouvernement du Canada les modifications au Règlement nécessaires à l'exécution des présentes.
4. Lorsque la protection accordée par la LACC sera levée, Air Canada émettra au fiduciaire de chaque régime un billet à ordre garanti (le « billet » ou les « billets ») dont le principal totalisera 346 616 000,00 \$. Le montant du principal du billet se rapportant à chaque régime est indiqué à l'annexe 1 des présentes. Les billets seront détenus par un agent de garantie (l'« agent de garantie ») aux termes d'une convention de représentation accessoire conclue entre l'agent de garantie et le fiduciaire de chaque régime. Cette convention précisera notamment le rang et les modalités d'exécution des billets et la convention de garantie générale définie ci-après.
5. Les modalités des billets et des documents de garantie prévoiront notamment ce qui suit :
 - a) chaque billet ne portera intérêt qu'à compter de la date d'exigibilité anticipée prévue par les dispositions qui le régissent, après quoi il portera intérêt au taux effectif utilisé aux fins de la plus récente évaluation de solvabilité produite à l'égard du régime en question;
 - b) tous les billets seront garantis par des garanties de second rang au moyen d'une convention de garantie générale et des instruments équivalents exigés par toute juridiction pertinente (cette convention et ces instruments étant appelés collectivement la « CGG » ci-après) en faveur de l'agent de garantie grevant l'ensemble des biens, des actifs et des engagements d'Air Canada, à

l'exception des biens, des actifs et des engagements qui sont : (i) expressément imputés à des tiers ou loués de ces derniers; (ii) imputés ou donnés en garantie ou placés en fiducie conformément à une loi; ou (iii) exclus ou libérés conformément aux dispositions de la CGG régissant les titres d'emprunt de premier rang. Sans pour autant limiter la portée générale de ce qui précède, la CGG ne s'applique à aucun actif, bien ou engagement (y compris les aéronefs, les moteurs, leurs pièces et l'équipement connexe) qui sont ou pourraient éventuellement être visés par des activités de financement ou de crédit-bail sur actif spécifique ou donnés en garantie dans le cadre de telles activités, y compris : (i) toute opération de garantie du prix d'achat; (ii) toute opération de vente et de financement/cession-bail; (iii) toute opération de financement d'aéronef ou d'amélioration d'aéronef financée par le bailleur; (iv) toute obligation aux termes d'un contrat de location-acquisition; (v) toute opération actuelle ou future de financement des débiteurs ou de financement en vertu de toute autre opération de titrisation de l'actif; (vi) toute obligation de dépôt ou de remboursement existante ou future visant à garantir ou à appuyer des lettres de crédit, des mécanismes de couverture ou des swaps (se rapportant ou non aux éléments énumérés au présent alinéa); et (vii) toute garantie ou obligation ou tout engagement, directs ou indirects, d'Air Canada appuyant l'obligation d'un tiers à l'égard de créances ou d'obligations visées à l'un des sous-alinéas 5b)(i) à (vi) qui précèdent (appelés collectivement les « activités de financement sur actif spécifique »). La CGG renfermera en outre des dispositions pour assurer la compatibilité avec les mécanismes de swap couramment employés dans l'industrie relativement aux aéronefs, aux moteurs et aux pièces de rechange. La CGG sera enregistrée dans chacune des juridictions sur le territoire de laquelle les garanties fournies en vertu des modalités de financement de la CGG de GE Capital Services Aviation Services (GECAS) (au sens de ce qui suit) sont enregistrées;

- c) les billets et la CGG seront subordonnés et différés : (i) au financement accordé par GECAS (au sens de ce qui suit); (ii) à toute opération de refinancement, en tout ou en partie, des effets visés au sous-alinéa 5c)(i) ci-dessus, ce refinancement étant garanti en priorité par les biens, les actifs et les engagements d'Air Canada, que ce soit aux termes de la CGG ou sur actif; et (iii) à toute garantie ou obligation ou tout engagement, directs ou indirects, d'Air Canada appuyant les obligations visées aux sous-alinéas 5c)(i) et (ii) ci-dessus (les effets visés aux sous-alinéas 5c)(i) à (iii) étant appelés collectivement les « titres d'emprunt de premier rang »);

Aux fins des présentes, le financement accordé par GECAS s'entend de toutes les obligations en faveur des « entités de GECC » aux termes des « documents de restructuration de sortie », ces deux expressions s'entendant au sens de l'accord de restructuration globale du 1^{er} juillet 2003 conclu entre General Electric Capital Corporation (GECC), les autres entités signataires membres du groupe de GECC, Air Canada, Air Canada Capital Ltd. et Simco Leasing Ltd., Air Canada ayant fourni le texte de ces définitions au BSIF;

- d) pour plus de précision, il est prévu que les billets et la CGG ne seront subordonnés à aucune autre obligation d'Air Canada, sauf aux titres d'emprunt de premier rang et aux activités de financement sur actif spécifique à concurrence de la valeur des actifs garantis. Il est également prévu que les billets et la CGG ne seront subordonnés à aucun créancier non garanti, y compris aux créances d'un tel créancier non garanti découlant d'une lacune d'une activité de financement sur actif spécifique, ni à un fournisseur ou un créancier commercial non garanti;
- e) jusqu'au paiement complet des titres d'emprunt de premier rang, à défaut du consentement de tous les détenteurs de titres d'emprunt de premier rang, ni les détenteurs des billets ni l'agent de garantie ne pourront (i) ni prendre des mesures pour devancer, réclamer, exiger, demander en justice, prendre ou recevoir d'Air Canada, notamment par compensation, tout ou partie du principal des billets; (ii) ni prendre quelque mesure que ce soit relativement à tout correctif dont ils peuvent se prévaloir en vertu de la CGG. Aucune disposition du présent alinéa ne limite l'obligation d'Air Canada d'effectuer des paiements aux régimes en vertu de la LNPP de 1985 et du Règlement, et Air Canada convient que les billets et la CGG renfermeront un engagement en ce sens;
- f) les billets et les notes ne renfermeront aucun engagement positif ou négatif qui affecterait ou limiterait de quelque manière que ce soit la capacité d'Air Canada d'obtenir, de financer, de refinancer ou d'effectuer des paiements, que ce soit à titre de principal, d'intérêts, de distributions, de dividendes ou autrement relativement, à toute opération de financement, garantie ou non. Air Canada fournira au BSIF, sur demande mais pas avant qu'ils ne soient publiés, les états financiers consolidés vérifiés de la société et de ses filiales. Aucune disposition du présent alinéa ne limite l'obligation d'Air Canada d'effectuer des paiements aux régimes en vertu de la LNPP de 1985 et du Règlement, et Air Canada convient que les billets et la CGG comporteront un engagement en ce sens;
- g) le montant de principal de chaque billet sera réduit de la portion de capital de tout paiement spécial effectué suivant le calendrier initial et versé au régime en cause (ou réputé avoir été versé par suite de la réduction des paiements spéciaux requis en raison des gains actuariels nets, sous réserve de l'alinéa 9d) des présentes). Le calendrier initial à compter du 1^{er} janvier 2004 et la portion de capital des paiements spéciaux aux termes dudit calendrier figurent à l'annexe 2 des présentes;
- h) le montant intégral du principal de chaque billet sera automatiquement échu et payable en cas de défaut habituellement assimilé à l'insolvabilité ou de tout défaut aux termes des titres d'emprunt de premier rang permettant au détenteur d'exiger un paiement anticipé. En outre, l'omission de verser un paiement spécial prévu par la LNPP de 1985 et le Règlement entraînera le

paiement anticipé du billet, à concurrence du montant échu mais non versé. Sous réserve des dispositions des présentes, le surintendant et le BSIF peuvent prendre toute mesure utile relativement au non-respect de la LNPP de 1985 et du Règlement. En ce qui touche l'omission de verser des fonds, si les mesures prises par le surintendant ou toute autre partie permettent de recouvrer entièrement les montants en souffrance majorés de l'intérêt, le montant du principal du billet sera réduit d'un montant représentant la portion de principal associée au paiement spécial prévu au calendrier initial ainsi recouvré;

- i) sous réserve de l'alinéa 5e), en cas de cessation d'un régime : (i) le montant du principal du billet connexe n'excédera pas le montant du déficit au moment de la liquidation; et (ii) Air Canada versera au régime en cause, conformément au calendrier de paiement en vigueur à ce moment, le montant nécessaire au règlement dudit billet;
 - j) à la demande des détenteurs des titres d'emprunt de premier rang, l'agent de garantie signera, attestera et produira les autres pièces et documents (les « ententes de subordination ») pour confirmer la subordination prévue par les présentes et que les détenteurs des titres d'emprunt de premier rang peuvent raisonnablement demander. Air Canada convient de régler les frais raisonnables rattachés à ces demandes;
 - k) Air Canada s'acquittera de toutes les tâches liées à l'enregistrement des billets et de la CGG et paiera en outre la totalité des coûts et charges raisonnables, y compris les frais juridiques raisonnables, liés à cet enregistrement, aux présentes et aux autres documents définitifs qui y sont visés, de même qu'à l'exécution des présentes;
 - l) Air Canada signalera au BSIF et aux fiduciaires des régimes toute nouvelle subordination des billets ou de la CGG, de même que toute cession des titres d'emprunt de premier rang;
 - m) lorsque la protection accordée par la LACC sera levée, Air Canada fournira au BSIF : (i) un avis juridique type au sujet des emprunts garantis relativement aux billets et à la CGG; et (ii) une analyse révisée des garanties;
 - n) les entités membres du groupe de GECC et tout autre détenteur de titres d'emprunt de premier rang pourront faire appliquer les dispositions de subordination de chaque billet comme s'ils étaient partie à ce dernier;
6. Le consentement des bénéficiaires des régimes à l'égard du projet de redressement de la capitalisation des régimes sera vérifié essentiellement de la manière prévue par le mémoire du 5 mars 2004 soumis au BSIF par Air Canada et le groupe de bénéficiaires des régimes.

7. Les rapports d'évaluation actuarielle de chaque régime au 1^{er} janvier 2004 seront produits au plus tard le 30 septembre 2004. Avant la date de dépôt, Air Canada transmettra au BSIF tout renseignement au sujet de chaque régime que celui-ci peut demander de manière raisonnable. Air Canada établira les rapports d'évaluation conformément aux présentes. Le BSIF peut demander des calculs supplémentaires si cela est raisonnablement nécessaire à l'exécution des présentes.
8. Sous réserve des autres dispositions des présentes, Air Canada procédera à la capitalisation des régimes conformément à l'annexe 2 ci-jointe même si le déficit global de solvabilité indiqué dans les rapports d'évaluation visés à l'article 7 des présentes est inférieur au montant estimatif courant de 1,241 milliard de dollars, étant entendu et convenu que les fractions de principal des paiements prévus au calendrier initial ne différeront pas sensiblement des montants indiqués à l'annexe 2 ci-jointe.
9. Outre ce qui précède, les modifications proposées au Règlement permettant de redresser la capitalisation des régimes conformément aux présentes prévoiront ce qui suit relativement à chaque régime pendant la période de redressement de sa capitalisation :
 - a) les actifs de solvabilité du régime seront évalués à leur valeur marchande; aucun étalement de la valeur des actifs ne sera permis;
 - b) à l'exception de celles décrites aux articles 9 et 10 de la proposition, les modifications au régime ayant pour effet de bonifier les prestations, de retraite ou autres, seront limitées. Les modifications entraînant la bonification des prestations devront être agréées par le surintendant. Si cet agrément est donné, ou si la bonification des prestations est octroyée de façon accessoire, la capitalisation de tout nouveau déficit de solvabilité résultant sera assujettie aux règles générales en vigueur du Règlement, ce qui signifie actuellement, par exemple, que ce déficit devra être capitalisé sur une période d'au plus cinq ans;
 - c) les pertes actuarielles et les hausses du déficit de solvabilité qui ne découlent pas des situations visées à l'alinéa 9b) seront capitalisées sur la plus longue des périodes suivantes : cinq ans et le nombre d'années qui restent à courir selon le calendrier de capitalisation sur dix ans (soit jusqu'au 31 décembre 2013);
 - d) pendant les deux premières années du calendrier initial, les gains actuariels ne pourront être appliqués en réduction des paiements spéciaux. Pendant cette période, Air Canada pourra toutefois appliquer ces gains actuariels en réduction de la période de capitalisation ou en réduction, au prorata, des paiements spéciaux futurs des années qui restent, pourvu que les gains actuariels ne servent pas à réduire le montant des paiements spéciaux dans la mesure où, pour une année donnée, ces paiements spéciaux ne réduisent pas le déficit;

- e) sous réserve des exigences de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, aucun congé de cotisations ne sera accordé;
 - f) Air Canada peut mettre fin à sa participation au redressement de la capitalisation des régimes. Si le régime en cause n'affiche pas d'excédent à la date de retrait d'Air Canada et s'il reste moins de cinq années à courir d'après le calendrier initial, le déficit ne sera pas rééchelonné; en revanche, les paiements spéciaux prévus par le calendrier alors en vigueur et les restrictions visant les modifications au régime et les évaluations de solvabilité fondées sur les valeurs marchandes seront maintenus. Air Canada pourra aussi verser la totalité des paiements spéciaux restants d'après ces calendriers. S'il reste au moins cinq années à courir d'après le calendrier initial, une évaluation sera effectuée et les règles de capitalisation alors en vigueur s'appliqueront. Si le régime est excédentaire à la date de retrait d'Air Canada, le solde du billet connexe sera réputé être nul;
 - g) Air Canada respectera les modalités de divulgation énoncées à l'article 3 de la proposition et collaborera avec le BSIF pour élaborer et transmettre aux bénéficiaires des régimes des documents supplémentaires raisonnables sur la situation financière des régimes.
10. Conformément à l'article 4 de la proposition, Air Canada ne demandera pas un remboursement d'excédent à l'égard de quelque régime que ce soit si l'un des régimes est capitalisé conformément aux dispositions du Règlement sur le redressement de la capitalisation des régimes. Pour plus de certitude, Air Canada ne pourra obtenir un remboursement d'excédent aux termes d'une entente de partage de l'excédent pendant cette période.
11. L'exécution des présentes dépend de ce que, à la fois : a) des modifications au Règlement conformes aux présentes soient enregistrées auprès du greffier du Conseil privé avant qu'Air Canada n'ait franchi toutes les étapes de la procédure de protection prévue par la LACC; les modifications prendront effet lorsqu'Air Canada aura franchi toutes les étapes de la procédure de protection prévue par la LACC, et elles s'appliqueront à toutes les évaluations actuarielles des régimes au 1^{er} janvier 2004; b) les présentes et les modifications proposées du Règlement aux fins du redressement de la capitalisation des régimes (ou un résumé de celles-ci) soient soumises aux bénéficiaires des régimes et approuvées par ces derniers de la manière prévue à l'article 6 des présentes; c) les quelque 34 000 000 \$ en paiements spéciaux en faveur de trois des régimes visés à l'article 2 des présentes et toutes les cotisations pour services courants à verser aux régimes avant qu'Air Canada n'ait franchi toutes les étapes de la procédure de protection prévue par la LACC en vertu de la LNPP de 1985 et du Règlement soient effectivement versés; d) la version finale des documents, y compris l'annexe 2, les billets, la CGG, la convention de représentation accessoire et les ententes de subordination, soit arrêtée à la satisfaction raisonnable des parties; e) Air Canada franchisse toutes les étapes de la procédure de protection prévue par

la LACC au plus tard le 31 décembre 2004. Si ces conditions ne sont pas réunies et n'ont pas été annulées par le surintendant, les présentes seront nulles et sans effet.

12. Il est entendu que les présentes ne peuvent ni empêcher le gouvernement du Canada d'adopter des modifications législatives, ni autrement porter atteinte de quelque manière à l'exercice, par le surintendant, des pouvoirs discrétionnaires que lui confèrent la LNPP de 1985 et le Règlement.

AIR CANADA

Par : _____

**BUREAU DU SURINTENDANT
DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES**

Par : _____

Annexe 1

Montant de principal de chaque billet à ordre

Régime de retraite d'Air Canada	225 896 000 \$
Régime de retraite des pilotes d'Air Canada	30 526 000 \$
Régime de retraite des cadres supérieurs d'Air Canada	1 104 000 \$
Régime de retraite des cadres supérieurs des LACI	193 000 \$
Régime de retraite des cadres des LACI	7 618 000 \$
Régime de retraite des membres de CALDA des LACI	187 000 \$
Régime de retraite des membres des TCA des LACI	6 244 000 \$
Régime de retraite des membres du SCFP des LACI	18 418 000 \$
Régime de retraite des membres de l'AIMTA des LACI	23 611 000 \$
Régime de retraite des pilotes des LACI	32 818 000 \$
<u>TOTAL</u>	<u>346 616 000 \$</u>

Annexe 2

Calendrier des paiements spéciaux et portions de principal y afférentes*

(M\$)

	<u>Paiement spécial</u>	<u>Portions de principal</u>
2004	65	2
2005	85	23
2006	201	143
2007	181	130
2008	181	136
2009	184	146
2010	184	153
2011	184	161
2012	184	169
2013	184	178
Total	1 633	1 241

* Ces montants ne représentent que des estimations globales et supposent que le déficit de solvabilité total au 1^{er} janvier 2004 était de 1,241 milliard de dollars. Air Canada fournira dès que possible au BSIF la version finale de la présente annexe indiquant les montants exacts pour chaque régime.