



SOCIÉTÉ EN COMMANDITE JAZZ AIR

2005

RAPPORT DE GESTION

Exercice terminé le 31 décembre 2005

Le 16 mars 2006

RAPPORT DE GESTION

Le rapport de gestion qui suit de Société en commandite Jazz Air et de Jazz Air Inc. est en date du 9 février 2006 et il doit être lu à la lumière des états financiers consolidés vérifiés ci-joints de Jazz pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005, le trimestre terminé le 31 décembre 2004 et la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004 ainsi que des notes y afférentes.

Dans le présent rapport de gestion, la mention de « société en commandite remplaçante » renvoie à Société en commandite Jazz Air à compter du 30 septembre 2004. La mention de « société remplacée » renvoie à Jazz Air Inc. avant le 30 septembre 2004.

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Dans ses communications orales ou écrites, Jazz fait souvent des énoncés prospectifs qui sont repris dans le rapport de gestion et qui peuvent être intégrés à des documents déposés auprès de commissions de valeurs mobilières du Canada et des États-Unis. Ces énoncés à caractère prospectif se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions comme « prévoit », « croit », « pourrait », « estime », « s'attend que », « a l'intention de », « peut », « planifie », « prédit », « projette », « devrait », « suppose », et autres, qui soulignent les éventualités possibles et font renvoi aux hypothèses retenues. Ces énoncés peuvent, entre autres, porter sur des observations concernant des stratégies, des attentes, des activités planifiées ou des actions à venir.

Comme, de par leur nature, les énoncés prospectifs reposent sur des hypothèses, ils sont sujets à des risques et incertitudes importants. Toute prévision ou projection n'est donc pas entièrement fiable en raison, notamment, de l'évolution des circonstances externes et de l'incertitude générale qui caractérise le secteur. Les résultats présentés dans les énoncés prospectifs peuvent différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs, dont les conditions du secteur, du marché et de l'économie en général, des conflits armés, des attentats terroristes, des fluctuations de la demande dues au caractère saisonnier des activités, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et les effectifs, les relations de travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, les restructurations, les enjeux en matière de retraite, les tarifs énergétiques, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables ainsi que les litiges ou les poursuites en cours intentées par des tiers, de même que les facteurs définis dans le présent rapport de gestion, en particulier sous la rubrique « Facteurs de risque ». Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion représentent les attentes de Jazz en date du 9 février 2006 et elles peuvent changer après cette date. Toutefois, Jazz n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés prospectifs à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif que ce soit.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. PRÉFACE	4
1.1. Mode de présentation	5
1.2. Principaux éléments de produits et de charges	5
2. OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES	7
2.1. Glossaire	7
2.2. Saisonnalité	8
2.3. Mesures non conformes aux PCGR	8
2.4. Principales informations financières annuelles et recalcul du BAIIALA	12
3. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DU BILAN – FONDS DE REVENU JAZZ AIR	13
3.1. Facteurs généraux	13
3.2. Politique relative aux distributions	13
3.3. Parts	14
3.4. Garanties	14
3.5. Modifications au CAC	14
3.6. Structure organisationnelle au 2 février 2006	15
4. PERSPECTIVES	16
5. RÉSULTATS D'EXPLOITATION – ANALYSE DU QUATRIÈME TRIMESTRE	17
5.1. Comparaison des résultats du quatrième trimestre de 2005 et de ceux du quatrième trimestre de 2004	17
5.2. Rendement sur le plan des produits - comparaison du quatrième trimestre de 2005 et du quatrième trimestre de 2004	18
5.3. Rendement sur le plan des coûts – comparaison du quatrième trimestre de 2005 et du quatrième trimestre de 2004	19
6. GESTION FINANCIÈRE – ANALYSE DU QUATRIÈME TRIMESTRE	21
6.1. Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	22
6.2. Flux de trésorerie liés aux activités de financement	22
6.3. Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	22
7. RÉSULTATS D'EXPLOITATION – COMPARAISON DES RÉSULTATS DE L'EXERCICE 2005 ET DES RÉSULTATS combinés DE L'EXERCICE 2004	23
7.1. Comparaison des résultats de l'exercice 2005 et des résultats combinés de l'exercice 2004	24
7.2. Rendement sur le plan des produits – comparaison de l'exercice 2005 et des chiffres combinés de l'exercice 2004	24
7.3. Rendement sur le plan des coûts – comparaison des chiffres de l'exercice 2005 et des chiffres combinés de l'exercice 2004	25
8. GESTION FINANCIÈRE – COMPARAISON DES CHIFFRES DE L'EXERCICE 2005 ET DES CHIFFRES combinés DE L'EXERCICE 2004	28
8.1. Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	28
8.2. Flux de trésorerie liés aux activités de financement	29
8.3. Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	29
9. situation financière et trésorerie	30
9.1. Obligations au titre de la dette et des contrats de location	30
9.2. Opérations entre apparentés	31
9.3. Dépenses en immobilisations	35
9.4. Régimes de retraite	36
9.5. Instruments financiers	37
10. PARC AÉRIEN	37
11. EFFECTIF	41
12. ENTENTES HORS BILAN	41
13. ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	41
14. CONTRÔLES ET PROCÉDURES	45
14.1. Contrôles et procédures de communication de l'information	45
14.2. Présentation de l'information financière	45
15. Facteurs de RISQUES	45
15.1. Risques liés au lien avec Air Canada	45
15.2. Risques liés à Jazz	50
15.3. Risques liés au secteur	52
15.4. Risques liés à la structure du Fonds et au placement	57
16. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DU BILAN	59

1. PRÉFACE

Jazz est la première société aérienne régionale et la deuxième société aérienne en importance au Canada après Air Canada, compte tenu de la taille de son parc aérien et du nombre de liaisons qu'elle exploite. Jazz fait partie intégrante de la stratégie et de la présence d'Air Canada sur les marchés intérieurs et transfrontaliers. Jazz et Air Canada sont parties à un contrat d'achat de capacité aux termes duquel Air Canada achète actuellement la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz à des taux prédéterminés. Aux termes du contrat d'achat de capacité (le « CAC ») conclu avec Air Canada, Jazz dessert des marchés à faible trafic ainsi que des marchés à trafic élevé pendant les périodes hors pointe dans tout le Canada et certaines villes des États-Unis. Jazz exploite actuellement pour Air Canada un service régulier de transport de passagers qui prévoit environ 688 départs par jour de semaine à destination de 56 villes du Canada et de 17 villes des États-Unis grâce à un parc aérien de 121 appareils en exploitation au 31 décembre 2005. Jazz et Air Canada ont relié leurs réseaux régionaux et principaux afin de servir plus efficacement les passagers en correspondance et de fournir un important trafic d'apport aux principales liaisons d'Air Canada.

Le modèle d'entreprise de Jazz a été transformé, au moment de l'affranchissement d'Air Canada et de la société remplacée des procédures en vertu de la LACC, grâce à la mise en œuvre d'importantes réductions de coûts, la mise en service de nouveaux biréacteurs régionaux et la conclusion du CAC initial, le 1^{er} octobre 2004.

Le CAC initial a été en vigueur du 1^{er} octobre 2004 au 31 décembre 2005. Il a été remplacé par le CAC entré en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Au cours de la période du 1^{er} octobre 2004 au 31 décembre 2005, Jazz a tiré la quasi-totalité de ses produits (99 %) du CAC initial. La direction prévoit que Jazz continuera à tirer la quasi-totalité de ses produits du CAC. Aux termes du CAC, Jazz effectue, au nom d'Air Canada, des vols à tarifs fixes qui lui sont payés selon divers paramètres largement indépendants du coefficient d'occupation. Air Canada assure le contrôle et la responsabilité de l'établissement des horaires, de la tarification, de la distribution des produits, de l'inventaire des places, du marketing et de la publicité ainsi que du service à la clientèle dans certains aéroports où le personnel est fourni par Air Canada, ou qui sont administrés directement par Air Canada. À ce titre, Air Canada a droit à tous les produits associés à l'exploitation des appareils selon l'horaire établi par ses soins. La direction est d'avis que le CAC profite à Jazz, car il réduit le risque financier et le risque d'exploitation et il se traduit par un modèle d'entreprise plus stable que le modèle antérieur, fondé sur le partage proportionnel des produits d'exploitation.

Aux termes du CAC initial et du CAC, Jazz perçoit des frais déterminés selon divers paramètres, dont le nombre d'heures de vol cale à cale, de cycles (nombre de décollages et d'atterrissages) et de passagers, en plus de certains tarifs variables et fixes liés à la propriété des appareils. En outre, Jazz a droit au remboursement de certains coûts refacturés liés, entre autres, au carburant, à la navigation, aux droits d'atterrissage et aux redevances aéroportuaires ainsi que de certains autres coûts. Jazz peut aussi recevoir des paiements pour l'atteinte, sur une base trimestrielle, de certains rendements liés à des mesures incitatives concernant la ponctualité, la réalisation contrôlable des vols, la manutention des bagages et la satisfaction globale de la clientèle.

Avant le 30 septembre 2004, la société remplacée était exploitée selon un contrat de partage proportionnel des produits d'exploitation et tirait la quasi-totalité de ses produits passagers et fret de la vente de billets ou de services vendus par sa société mère, Air Canada. Aux termes d'un accord intersociétés, la société remplacée recevait, pour les passagers qui effectuaient une partie de leur voyage à bord d'un de ses appareils et l'autre partie à bord d'un avion d'Air Canada, un pourcentage proportionnel des produits tirés des billets et, pour les passagers effectuant tout leur voyage uniquement à bord d'un de ses appareils, la totalité des produits tirés des billets. Une répartition semblable des tarifs fret s'appliquait au fret transporté par des appareils de la société remplacée. Toutes les charges liées à l'exploitation des vols de la société remplacée, notamment aux activités de vente et de marketing, étaient comprises dans ses résultats d'exploitation.

Le 1^{er} avril 2003, Air Canada a obtenu une ordonnance de la Cour en vue de placer Air Canada et certaines de ses filiales, dont la société remplacée (les « requérantes »), sous la protection de la LACC. Le 1^{er} avril 2003, Air Canada, par l'entremise du contrôleur nommé par la Cour, a parallèlement présenté une demande de protection et de mesures de redressement accessoires au titre de l'article 304 de la loi intitulée *Bankruptcy Code* des États-Unis. Les procédures engagées en vertu de la LACC et de la loi américaine visaient Air Canada et la société remplacée, ainsi que d'autres filiales d'Air Canada.

Conformément au plan consolidé de réorganisation, de transaction et d'arrangement (le « plan ») proposé par Air Canada et les requérantes, la société en commandite remplaçante a été constituée le 9 septembre 2004 et est demeurée inactive jusqu'au 30 septembre 2004. Le 17 août 2004, les créanciers ont approuvé le plan et, le 23 août 2004, celui-ci a été sanctionné aux termes d'une ordonnance de la Cour. Le plan a été mis en œuvre dans le cadre d'une série de mesures achevées en date du 30 septembre 2004, notamment le transfert de la majorité des actifs et passifs de la société remplacée à la société en commandite remplaçante et la dissolution de la société remplacée. Par conséquent, le 30 septembre 2004, les requérantes se sont affranchies des procédures au titre de la LACC et de la loi américaine, et Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE ») est devenue la société mère d'Air Canada, de la société en commandite remplaçante et de diverses autres entités.

1.1. Mode de présentation

Au moment de son affranchissement des procédures en vertu de la LACC, la société remplacée a adopté la comptabilité « nouveau départ », qui a permis l'élimination de certains passifs visés par le concordat dans le cadre des procédures de la LACC ainsi que la réévaluation de tous ses actifs et ses passifs à leur juste valeur selon les meilleures estimations de la direction et les techniques d'évaluation. Par suite de l'application de la comptabilité « nouveau départ », les activités et certains actifs et passifs de la société remplacée ont été transférés, le 30 septembre 2004, à la société en commandite remplaçante. Les actifs et passifs transférés de la société remplacée à la société en commandite remplaçante ont été comptabilisés selon la méthode de la continuité des intérêts communs, et les actifs et passifs ont été inscrits dans les comptes de la société en commandite remplaçante, selon les montants résultant de la comptabilisation « nouveau départ ». Comme la société en commandite remplaçante a conclu le CAC initial le 1^{er} octobre 2004, elle a exploité Jazz selon un modèle d'entreprise substantiellement différent du modèle fondé sur le partage proportionnel des produits d'exploitation appliqué par la société remplacée. Étant donné l'entrée en vigueur du CAC initial, du changement de méthode de comptabilisation des actifs et des passifs, de l'évolution de la structure de l'entité et de la modification de certaines estimations, les états financiers de la société en commandite remplaçante ne sont pas comparables à ceux de la société remplacée et ne devraient pas être considérés comme la continuité des états financiers de la société remplacée.

1.2. Principaux éléments de produits et de charges

Produits d'exploitation

Le nombre d'appareils exploités par Jazz, le nombre d'heures de vol cale à cale effectuées par ces appareils et, dans une moindre mesure, le nombre de départs constituent les facteurs les plus importants pour déterminer les produits de Jazz. Au 31 décembre 2005, Jazz exploitait un parc aérien de 121 appareils et la direction prévoit que leur nombre atteindra 135 d'ici juillet 2006. Les dispositions du CAC réduisent considérablement l'exposition de Jazz à la volatilité des produits associée au prix des billets et au trafic passagers, puisque Jazz touche des tarifs fixes pour les vols effectués et le nombre d'appareils du parc aérien utilisés dans le cadre des horaires d'Air Canada. Outre les frais décrits plus haut, Jazz peut toucher certains paiements incitatifs liés au rendement, représentant jusqu'à 2,36 % des produits tirés de ses vols réguliers pour la période visée, selon quatre catégories d'incitatifs : la ponctualité (compte non tenu des motifs indépendants de la volonté de Jazz), le nombre de vols réellement effectués (compte non tenu des motifs indépendants de la volonté de Jazz), les incidents liés à la manutention des bagages dans les aéroports où Jazz en est responsable, par opposition aux aéroports où c'est la Société en commandite Air Canada Ground Handling Services (« Société en commandite ACGHS »), société affiliée de ACE, qui s'en occupe), et d'autres mesures de la satisfaction de la clientèle liées au vol lui-même et à l'enregistrement des bagages.

Charges d'exploitation

Les principales charges d'exploitation de Jazz sont liées aux salaires et avantages sociaux, au carburant pour avion, à la maintenance des appareils, à la location d'appareils de même qu'aux redevances aéroportuaires et redevances de navigation.

- Salaires et avantages sociaux : cet élément comprend non seulement les salaires, mais aussi les charges liées à divers régimes d'avantages sociaux du personnel, les primes incitatives et les cotisations sociales. Ces charges fluctuent surtout en fonction du niveau des activités de Jazz et de l'évolution des taux salariaux.
- Carburant pour avion : la charge de carburant comprend le coût du carburant pour avion, qui dépend surtout du prix du carburant et du niveau des activités. La charge de carburant constitue la part la plus importante des coûts refacturés de Jazz, comptant pour environ la moitié de ceux-ci.
- Maintenance des appareils : les charges de maintenance sont liées à l'ensemble des pièces, du matériel et des pièces de rechange nécessaires à la maintenance des appareils de Jazz. Jazz a conclu des contrats de service de maintenance à long terme avec Air Canada Technical Services (« Société en commandite ACTS ») et des tiers fournisseurs, aux termes desquels la maintenance est fonction des heures de vol, la facturation étant établie à un taux fixe pour chaque heure de vol cumulée par certains de ses moteurs et de ses composants.
- Redevances aéroportuaires et redevances de navigation : les redevances aéroportuaires et les redevances de navigation dépendent principalement de l'emplacement de l'aéroport, des liaisons effectuées (intérieures ou transfrontalières), du type d'appareil et du nombre de départs.
- Frais de location d'appareils : les frais de location d'appareils dépendent essentiellement du nombre et du type d'appareils loués. Au 31 décembre 2005, on dénombrait 125 appareils pris en charge, gardés et contrôlés par Jazz, dont 121 définis comme étant en exploitation et quatre nouvelles livraisons d'appareils CRJ200 en préparation en vue d'une exploitation commerciale. On dénombre aussi dix appareils CRJ100 qui doivent être transférés d'Air Canada et deux livraisons d'appareils CRJ200, moins deux Dash 8100 qui doivent être mis hors service entre janvier et juillet 2006. Cette addition nette de dix appareils portera le parc aérien au niveau prévu, soit 135 appareils, dont 133 compris visés par le CAC et deux utilisés pour les services nolisés.

Les charges d'exploitation de Jazz peuvent être regroupées en deux catégories : i) les coûts refacturés à Air Canada dont il est question dans le CAC, qui comprennent les frais de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires et divers autres coûts, remboursables au coût par Air Canada aux termes du CAC; ii) les coûts contrôlables, comme les salaires et avantages sociaux, la maintenance, le matériel et les fournitures liés aux appareils, les services d'escale et la location d'appareils, qui sont pris en charge par Jazz mais que celle-ci récupère indirectement d'Air Canada par le biais des frais qu'elle lui impute aux termes du CAC. Bien que les frais de location d'appareils ne constituent pas des coûts refacturés, ils ne sont pas assujettis à des variations à court terme et sont récupérés en entier, plus une majoration sous forme du paiement lié à la propriété des appareils aux termes du CAC.

Les coûts refacturés, qui ont toujours représenté environ le tiers du total des charges d'exploitation de Jazz, ont connu d'importantes hausses récemment. Les coûts de carburant ont beaucoup augmenté ces dernières années en raison, entre autres, des bouleversements à l'échelle mondiale et des niveaux records de demande de carburant. Les privatisations d'aéroport se sont traduites par d'importantes augmentations des droits aéroportuaires d'atterrissage et des frais d'escale, surtout dans les plus petits aéroports desservis par Jazz de même qu'à l'aéroport international Pearson-Toronto, principale plaque tournante de Jazz. Les redevances de navigation ont connu une croissance soutenue ces dernières années et on s'attend que cette tendance se maintienne. La prise en charge de ces coûts par Air Canada réduit l'exposition de Jazz à la volatilité de ces coûts et la place en bonne position pour mettre l'accent sur l'excellence de son exploitation.

Bénéfice d'exploitation

Le CAC initial visait à assurer à Jazz une marge d'exploitation de 9 % sur les produits tirés de l'application du CAC initial pendant la période du 1^{er} octobre 2004 au 31 décembre 2005. Si la marge d'exploitation réelle réalisée par Jazz sur les produits tirés de l'application du CAC initial était supérieure à 9 %, les parties devaient se partager l'excédent à parts égales.

2. OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES

2.1. Glossaire

ACARS – Système embarqué de communications, d’adressage et de compte rendu, aussi connu sous l’appellation « service Datalink ».

ACE – Gestion ACE Aviation inc., société établie sous le régime des lois du Canada

Appareils en service – Appareils visés par le CAC autres que les appareils faisant l’objet de modifications, de maintenance ou de travaux de peinture.

Appareils visés – Appareils de Jazz visés par le CAC.

CAC – Le contrat d’achat de capacité modifié et mis à jour, en vigueur le 1^{er} janvier 2006 et conclu entre Air Canada et Jazz.

CAC initial – Le contrat d’achat de capacité intervenu entre Air Canada et la société en commandite remplaçante, qui a été en vigueur du 1^{er} octobre 2004 au 31 décembre 2005. Il a été remplacé par le CAC mis en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

Clôture – Clôture du premier appel public à l’épargne de Fonds de revenu Jazz Air qui a eu lieu le 2 février 2006.

Coefficient d’occupation – Mesure de l’utilisation de la capacité offerte aux passagers : passagers-milles payants exprimés en pourcentage des sièges-milles offerts.

Commandité Jazz – Commandité Gestion Jazz Air Inc., société constituée en vertu de la LCSA le 23 août 2005 pour agir à titre de commandité de Jazz SEC.

Contrat de liquidité pour les investisseurs – Contrat de liquidité pour les investisseurs signé lors de la clôture par ACE, par le Fonds, par la Fiducie, par Jazz SEC et par Commandité Jazz

Coût par siège-mille offert (CSMO) – Le coût moyen par siège-mille offert.

CSC – Le contrat de services cadre daté du 24 septembre 2004 et conclu entre Jazz et Air Canada.

ETP – Équivalent temps plein en parlant du travail exécuté par les employés.

Facilité de crédit à terme – La facilité de crédit à terme de 115 M\$ faisant partie des Nouvelles facilités de crédit.

Fiducie – La fiducie Jazz Air, fiducie à capital variable sans personnalité morale établie sous le régime des lois de l’Ontario

Fonds – Fonds de revenu Jazz Air, fiducie à capital variable sans personnalité morale établie sous le régime des lois de l’Ontario.

Heures cale à cale – Nombre de minutes écoulées depuis le moment où on retire les cales des roues d’un appareil jusqu’au moment où on les y replace, divisé par 60.

Jazz SEC – Jazz Air S.E.C., société en commandite établie sous le régime des lois du Québec le 12 septembre 2005.

Jazz – Jazz SEC conjointement avec Commandité Jazz, son commandité, ainsi que leurs filiales respectives et les sociétés qu’elles remplacent. En particulier, lorsqu’il est fait mention de Jazz à l’égard d’une période précédant le 1^{er} octobre 2004, on fait référence aux activités exercées par la société remplacée et, lorsqu’il est fait mention de Jazz à l’égard d’une période comprise entre le 1^{er} octobre 2004 et la clôture, on fait référence aux activités exercées par la société en commandite remplaçante, sauf indication contraire.

MRR – Maintenance, réparation et révision.

Nouvelles facilités de crédit – Facilités de crédit consortiales de premier rang garanties d'un montant global de 150 M\$ consenties en vertu d'un contrat de crédit daté du 2 février 2006 qui lie Jazz SEC, à titre d'emprunteur, et les institutions financières nommées dans le contrat, à titre de prêteurs, et la Banque royale du Canada, à titre d'agent administrateur.

Option pour attributions excédentaires – L'option attribuée par le Fonds aux preneurs fermes qui peut être exercée pendant 30 jours à compter de la date de clôture et qui permet d'acheter jusqu'à 35 millions de parts supplémentaires.

Parts de SEC – Parts de société en commandite de Jazz SEC.

Passagers-milles payants (PMP) – Le produit du nombre total de passagers payants transportés, y compris les primes-voyages pour voyageurs assidus, et du nombre de milles parcourus par ces passagers.

Prêteurs – Les membres du consortium d'institutions financières qui ont mis à la disposition de Jazz les nouvelles facilités de crédit.

Produits des vols réguliers – Les produits de Jazz, pour toute période, tirés des services aux appareils et des vols réguliers, à l'exception de produits découlant de l'obligation d'Air Canada de rembourser à Jazz les coûts refacturés et des paiements incitatifs liés au rendement faits par Air Canada.

RIILT initial – Régime initial d'intéressement à long terme de Jazz S.E.C.

Sièges-milles offerts (SMO) – Mesure de la capacité offerte aux passagers : produit du nombre total de sièges offerts aux passagers et du nombre de milles parcourus.

Société en commandite remplaçante – Société en commandite Jazz Air, société en commandite établie sous le régime des lois du Québec.

Société remplacée – Jazz Air Inc., société constituée sous le régime des lois du Canada et liquidée le 30 septembre 2004.

Vols réguliers – Vols des appareils visés dont les liaisons, les calendriers de vol et les tarifs sont établis par Air Canada, conformément au CAC.

2.2 Saisonnalité

Jazz connaît généralement une demande sensiblement plus forte pour ses services aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile, et une demande considérablement plus faible aux premier et quatrième trimestres. Ces variations cycliques de la demande sont essentiellement dues au nombre élevé de voyageurs d'agrément qui se déplacent de préférence au printemps et en été. Jazz prend en charge des coûts fixes substantiels qui ne fluctuent pas vraiment selon la demande passagers à court terme.

2.3 Mesures non conformes aux PCGR

Coûts refacturés

Les coûts de Jazz peuvent être divisés en deux grandes catégories : i) les coûts refacturés prévus au CAC, comme les frais de carburant, les redevances de navigation et d'atterrissage et les redevances aéroportuaires et d'autres coûts, remboursables au coût par Air Canada aux termes du CAC; et ii) les coûts contrôlables, comme les salaires et avantages sociaux, la maintenance, le matériel et les fournitures liés aux appareils, les services d'escale et les locations d'appareils, qui sont pris en charge par Jazz mais pour lesquels celle-ci récupère indirectement certains montants d'Air Canada grâce aux frais qu'elle exige aux termes du CAC.

Les coûts refacturés ont connu récemment des hausses importantes. En particulier, les coûts du carburant ont considérablement augmenté ces dernières années. Les privatisations d'aéroport se sont traduites par d'importantes augmentations des droits aéroportuaires d'atterrissage et des frais d'escale, surtout dans les plus petits aéroports desservis par Jazz de même qu'à l'aéroport international Pearson-Toronto, la principale plaque tournante de Jazz. Les redevances de navigation ont connu une croissance soutenue ces dernières années et on s'attend à ce que cette tendance se maintienne. La prise en charge de ces coûts par Air Canada réduit l'exposition de Jazz à leur volatilité et la place en bonne position pour mettre l'accent sur l'optimisation de son exploitation.

Les mesures prises en vertu de la LACC ont permis à Jazz de réduire considérablement ses coûts contrôlables dans tous les secteurs. Jazz a procédé à un examen exhaustif de tous ses contrats, y compris les conventions collectives, les contrats de maintenance et les contrats de location d'appareils. Les modalités de nombre de ces contrats ont été renégociées d'une manière plus favorable pour Jazz.

Données annuelles combinées supplémentaires non conformes aux PCGR pour l'exercice 2004

Les données annuelles combinées supplémentaires non conformes aux PCGR pour l'exercice 2004 combinent les résultats financiers de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004 de la société remplacée et les résultats financiers de la société en commandite remplaçante pour la période terminée le 31 décembre 2004, soit trois mois d'exploitation. Ces données combinées ne sont fournies qu'à titre d'illustration. Dans le présent rapport de gestion, ces données combinées seront ci-après appelées « résultats combinés » ou « résultats de l'exercice combiné 2004 ». Par suite du passage à la comptabilité « nouveau départ », de l'adoption de nouvelles méthodes comptables, de l'entrée en vigueur de certains contrats de location à la levée de la LACC et des opérations de financement par emprunts ou par capitaux propres ayant eu lieu le 30 septembre 2004, les états financiers de la société en commandite remplaçante ne sont pas directement comparables à ceux dressés pour la société remplacée, Jazz Air Inc., avant la levée de la LACC. La combinaison de l'information financière de la société remplacée et de celle de la société en commandite remplaçante pour former l'exercice terminé le 31 décembre 2004 ne doit pas être considérée comme étant la continuité d'une même entité, car les états financiers de Jazz Air Inc. pour les périodes antérieures au 1^{er} octobre 2004 et les états financiers de Société en commandite Jazz Air pour la période terminée le 31 décembre 2004 correspondent à des entités comptables distinctes et ont été dressés selon des méthodes et conventions comptables différentes; à ce titre, ils ne sont pas directement comparables.

Le tableau suivant combine les résultats d'exploitation de la société remplacée pour l'exercice 2004 et les résultats d'exploitation de la société en commandite remplaçante pour l'exercice 2004.

	Résultats combinés – Société remplacée et société en commandite remplaçante	Société en commandite remplaçante	Société remplacée
	Exercice terminé le 31 décembre 2004 \$	Période terminée le 31 décembre 2004 \$	Période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004 \$
(en milliers de dollars canadiens)	(non vérifiés)		
Produits d'exploitation	803 804	187 523	616 281
Charges d'exploitation			
Salaires et avantages sociaux	230 872	56 569	174 303
Carburant pour avion	109 380	28 928	80 452
Amortissement	27 199	4 272	22 927
Maintenance des appareils	84 874	16 154	68 720
Redevances aéroportuaires et redevances de navigation	97 858	22 164	75 694
Location d'appareils	36 586	9 420	27 166
Services d'escale	72 175	10 281	61 894
Autres	134 218	18 013	116 205
Total des charges d'exploitation	<u>793 162</u>	<u>165 801</u>	<u>627 361</u>
Bénéfice d'exploitation (perte) avant les éléments ci-dessous	10 642	21 722	(11 080)
Frais de réorganisation et de restructuration	(56 119)	-	(56 119)
Bénéfice d'exploitation (perte)	<u>(45 477)</u>	<u>21 722</u>	<u>(67 199)</u>
Charges hors exploitation			
Intérêts débiteurs, montant net	(12 503)	(3 905)	(8 598)
Gain (perte) à la cession d'immobilisations corporelles	(5 385)	-	(5 385)
Autres	1 190	604	586
	<u>(16 698)</u>	<u>(3 301)</u>	<u>(13 397)</u>
Bénéfice net (perte) de la période	<u><u>(62 175)</u></u>	<u><u>18 421</u></u>	<u><u>(80 596)</u></u>

BIIIALA

Le BIIIALA (bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et location d'appareils) est une mesure financière ne relevant pas des PCGR qui est couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour donner un aperçu des résultats d'exploitation avant les coûts de location d'appareils et les coûts de propriété, y compris l'incidence des taux de change sur les éléments monétaires, étant donné que ces coûts peuvent varier sensiblement d'une société aérienne à l'autre en raison de la façon dont chacune finance l'acquisition de ses appareils et autres actifs.

Comme le BAIIALA n'est pas une mesure conforme aux PCGR aux fins de présentation de l'information financière et qu'il n'a pas de sens normalisé, il pourrait ne pas être comparable à des mesures similaires présentées par d'autres sociétés ouvertes. Le BAIIALA avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration est rapproché du bénéfice d'exploitation avant éléments liés à la réorganisation et à la restructuration comme suit :

(en milliers de dollars canadiens)	<u>Société en commandite remplaçante</u>			<u>Société en commandite remplaçante</u>	<u>Résultats combinés</u>	<u>Variation</u> \$
	Trimestres terminés les 31 décembre			Exercices terminés les 31 décembre		
	2005	2004	Variation	2005	2004	
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR avant frais liés à la réorganisation et à la restructuration ¹⁾	33 861	21 722	12 139	129 440	10 642	118 798
Ajouter :						
Amortissement	4 294	4 272	22	17 924	27 199	(9 275)
Location d'appareils	28 481	9 420	19 061	80 141	36 586	43 555
BAIIALA ¹⁾	66 636	35 414	31 222	227 505	74 427	153 078
Marge du BAIIALA(%) ²⁾	21,9	18,9	3,0	22,2	9,3	13,0

¹⁾ Des éléments liés à la réorganisation et à la restructuration ont été constatés alors que la société remplacée était placée sous la protection de la LACC, du 1^{er} avril 2003 au 30 septembre 2004. Des éléments liés à la réorganisation et à la restructuration n'ont pas été constatés après que la société remplacée se soit affranchie des procédures au titre de la LACC, le 30 septembre 2004.

²⁾ La marge du BAIIALA se calcule en divisant le BAIIALA par les produits d'exploitation.

2.4 Principales informations financières annuelles et recalcul du BAIIALA

Le tableau suivant présente les principales informations financières annuelles de Jazz pour les exercices indiqués.

(en milliers de dollars canadiens)	Société en commandite remplaçante	Résultats combinés – Société remplacée et société en commandite remplaçante	Société remplacée
	Exercice terminé le 31 décembre 2005 \$	Exercice terminé le 31 décembre 2004 \$ (non vérifiés)	Exercice terminé le 31 décembre 2003 \$
Produits d'exploitation	1 023 238	803 804	817 251
Charges d'exploitation :			
Salaires et avantages sociaux	265 478	230 872	250 500
Carburant pour avion	176 707	109 380	95 099
Amortissement	17 924	27 199	29 511
Commissions	-	19 226	20 523
Maintenance des appareils	67 504	84 874	104 656
Redevances aéroportuaires et redevances de navigation	123 796	97 858	89 071
Location d'appareils	80 141	36 586	65 253
Services d'escale	71 386	72 175	98 219
Autres	90 862	114 992	143 581
Total des charges d'exploitation	893 798	793 162	896 413
Bénéfice d'exploitation (perte) avant éléments ci-après	129 440	10 642	(79 162)
Frais de réorganisation et de restructuration	-	(56 119)	(15 623)
Bénéfice d'exploitation (perte)	129 440	(45 477)	(94 785)
Recalcul du BAIIALA			
Ajouter :			
Amortissement	17 924	27 199	29 511
Location d'appareils	80 141	36 586	65 253
BAIIALA	227 505	74 427	15 602
Total de l'actif à court terme	263 521	71 755	104 219
Total de l'actif à long terme	240 080	208 143	320 844
Total de l'actif	503 601	279 898	425 063
Total du passif à court terme	174 696	119 415	295 987
Total du passif à long terme	276 429	225 898	182 347
Total du passif	451 125	345 313	478 334
Capitaux propres (capitaux propres négatifs)	52 476	(65 415)	(53 271)

3. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DU BILAN – FONDS DE REVENU JAZZ AIR

3.1. Facteurs généraux

Le Fonds de revenu Jazz Air (le « Fonds ») est une fiducie à capital variable sans personnalité morale, établie sous le régime des lois de l'Ontario le 25 novembre 2005 en vertu de la déclaration de fiducie du Fonds datée du 25 novembre 2006, laquelle a été modifiée et mise à jour le 24 janvier 2006. Il a été créé en vue d'acquérir et de détenir, directement ou indirectement, une participation dans Jazz SEC, une société de transport aérien régional.

Le 25 janvier 2006, le Fonds a déposé un prospectus relatif à un premier appel public à l'épargne visant l'émission de 23,5 millions de parts du Fonds en contrepartie de 235,0 M\$ et clos le 2 février 2006. À la clôture de l'opération et en vertu du contrat d'acquisition, la société en commandite remplaçante (Société en commandite Jazz Air) a cédé à Jazz Air S.E.C. la totalité de ses actifs et passifs en contrepartie d'un billet, dit billet relatif à l'acquisition, de 413,2 M\$ et de parts de Jazz SEC. Ce billet a été payé comme suit : montant net de 112,9 M\$ prélevé sur la facilité de crédit à terme, produit net de 222,1 M\$ tiré du placement, excédent du Fonds de roulement de 95,7 M\$, moins remboursement de 13,8 M\$ de la dette à terme sur un appareil Dash 8, moins 3,7 M\$ à verser par Jazz SEC afin de couvrir les frais liés au placement. Il en résulte que Jazz SEC a inscrit une encaisse en début de période de 57,3 M\$, sur la base d'un passif à court terme estimatif n'excédant pas l'actif à court terme de plus de 5,0 M\$ au 2 février 2006, plus les 3,7 M\$ au titre des frais liés au placement non réglés. Les montants estimatifs du fonds de roulement utilisés pour le billet relatif à l'acquisition sont sous réserve d'un ajustement fondé sur les chiffres réels qui seront déterminés après la clôture.

Le Fonds comptabilisera sa participation dans Jazz SEC à la valeur d'acquisition. Jazz SEC sera comptabilisée selon la méthode de la continuité des intérêts de Société en commandite Jazz Air, tandis que les activités sous-jacentes se poursuivent.

Le Fonds dépend entièrement des distributions de Jazz SEC pour verser ses propres distributions. Aux termes du contrat de société en commandite, les distributions se feront en priorité à la Fiducie et au Fonds de manière à couvrir leurs frais d'exploitation.

Le Fonds est une fiducie de fonds commun de placement à des fins fiscales. À ce titre, le Fonds n'est imposable que sur les montants non attribués aux porteurs de parts. Le Fonds ne constate pas d'actifs ni de passifs d'impôts futurs sur les écarts temporaires du Fonds parce qu'il s'est engagé par contrat à distribuer à ses porteurs de parts la totalité ou la quasi-totalité de son revenu imposable et de ses gains imposables.

Au 2 février 2006, le Fonds détenait 23,5 millions de parts, ou 19,1 % de Jazz SEC, au coût de 235,0 M\$, moins la part proportionnelle de 3,4 M\$ des frais liés au placement revenant au Fonds, pour un total de 231,6 M\$.

3.2 Politique relative aux distributions

Le Fonds entend distribuer aux porteurs de parts (les « porteurs de parts »), dans toute la mesure du possible, son encaisse disponible issue des distributions reçues indirectement de Jazz SEC. Le Fonds entend verser des distributions en espèces mensuelles égales aux porteurs de parts inscrits le dernier jour ouvrable du mois, déduction faite des sommes en espèces estimatives affectées au paiement des frais et autres obligations du Fonds, aux rachats en espèces de parts et à toute obligation fiscale. La première distribution en espèces pour la période entre la clôture et le 28 février 2006 devrait être versée vers le 15 mars 2006 et est estimée à 0,0703 \$ par part, ce qui représente une distribution mensuelle de 0,0729 \$ par part.

Les nouvelles facilités de crédit contiennent les déclarations et garanties habituelles et sont assujetties aux modalités habituelles (concernant notamment les engagements de ne pas faire, les engagements financiers et les cas de défaut) pour les prêts de ce genre, notamment à des restrictions sur le versement de distributions. Les modalités des nouvelles facilités de crédit comprennent certaines clauses interdisant que le montant global des distributions versées par Jazz SEC aux porteurs de parts de SEC inscrits durant une période de douze mois excède l'encaisse distribuable globale de Jazz SEC durant cette période. Il sera aussi interdit à Jazz SEC de verser des distributions si survient et demeure un cas de défaut aux termes des nouvelles facilités de crédit.

3.3. Parts

Au 2 février 2006, le Fonds comptait 23,5 millions de parts en circulation.

3.4. Garanties

Les nouvelles facilités de crédit sont garanties par une sûreté et une hypothèque de premier rang sur les biens personnels actuels et futurs de Jazz SEC, sous réserve de certaines exclusions et charges permises. Les obligations de Jazz SEC à l'égard des nouvelles facilités de crédit sont également garanties par la Fiducie Jazz Air (la « Fiducie ») et par Commandité Jazz. À cet effet, la Fiducie fournit une sûreté de premier rang sur ses biens personnels actuels et futurs, sous réserve de certaines exclusions et charges permises, à titre de sécurité pour ses obligations garanties, et Commandité Jazz met en gage sa participation dans Jazz SEC, à titre de sécurité pour ses obligations garanties. Le Fonds peut également prendre certains engagements en faveur des prêteurs aux termes d'ententes accessoires.

Parallèlement au premier appel public à l'épargne du Fonds a mis sur pied un régime d'intéressement à long terme à l'intention des cadres, administrateurs et collaborateurs clés. Ce régime prévoit l'attribution de primes sous forme de parts du Fonds achetées sur le marché secondaire par la nouvelle société en commandite et détenues en fiducie tant que les participants ne les auront pas acquises, pour leur être finalement distribuées.

3.5. Modifications au CAC

Parallèlement à la vente des parts de société en commandite mentionnées plus haut, Air Canada et la société en commandite ont modifié certaines conditions du CAC initial pour donner naissance au CAC, notamment, ce qui suit :

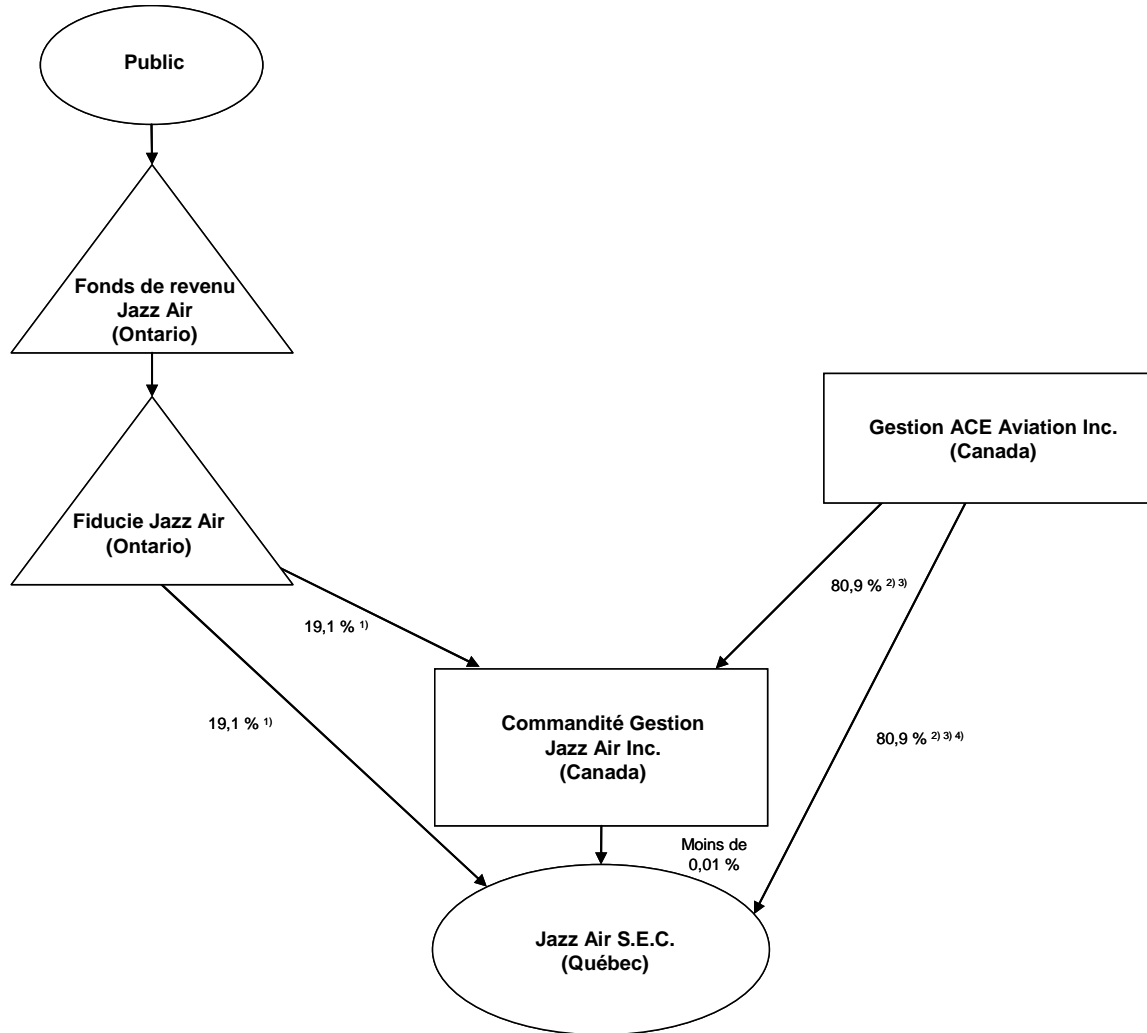
- une date de prise d'effet établie au 1^{er} janvier 2006 et une date d'échéance, au 31 décembre 2015;
- de nouveaux tarifs pour établir les frais qu'Air Canada doit verser à Jazz pour chacune des années civiles 2006 à 2008;
- le paiement des frais à Jazz en fonction de plusieurs paramètres différents selon une majoration fixe exprimée en pourcentage des frais contrôlables estimatifs de Jazz, soit le total des charges d'exploitation moins certains frais refacturés, pour chacune des années civiles comprises dans la période visée;
- l'établissement d'un plan à long terme concernant le parc aérien qui précise le nombre d'appareils visés par le CAC (les « appareils visés ») selon le modèle d'appareil, sur une base mensuelle jusqu'en décembre 2007, et annuelle jusqu'en décembre 2015. Tant que le CAC sera en vigueur, le nombre total d'appareils visés ne pourra pas être ramené sous les niveaux prévus mensuellement et annuellement au plan à long terme concernant le parc aérien sans le consentement mutuel d'Air Canada et de Jazz, sauf dans les cas précis où Jazz conclurait des contrats d'achat de capacité avec d'autres transporteurs aériens régionaux.

Renseignements supplémentaires

De plus amples renseignements sur le Fonds et sur Jazz sont fournis sur le site SEDAR : www.sedar.com

3.6. Structure organisationnelle au 2 février 2006

Le diagramme suivant illustre de façon simplifiée la structure du Fonds (y compris les territoires d'établissement ou de constitution des différentes entités) après la conclusion du premier appel public à l'épargne du Fonds le 2 février 2006 ainsi que l'investissement indirect du Fonds dans Jazz SEC et les opérations connexes.



¹⁾ 22,0 % si l'option pour attributions excédentaires est exercée intégralement.

²⁾ 78,0 % si l'option pour attributions excédentaires est exercée intégralement.

³⁾ Aux termes du régime d'intéressement initial, ACE transférera environ 603 903 parts à un fiduciaire après avoir échangé avec ACE des parts de SEC contre des parts conformément au contrat de liquidité pour les investisseurs.

⁴⁾ Les distributions sur les parts de SEC détenues par ACE et représentant 20 % des parts de SEC émises et en circulation à la clôture prendront rang après celles sur les parts de SEC non subordonnées jusqu'au 31 décembre 2006.

4. PERSPECTIVES

L'exploitation de Jazz constitue un maillon essentiel de la stratégie de réseau d'Air Canada et la direction est d'avis qu'elle fait partie intégrante de la croissance future d'Air Canada. Jazz et Air Canada ont relié leurs réseaux régionaux et principaux afin de servir plus efficacement les passagers en correspondance et de fournir un important trafic d'apport aux principales liaisons d'Air Canada. Les activités de Jazz complètent celles d'Air Canada en permettant, sur les marchés à faible trafic et sur les marchés à trafic élevé pendant les périodes hors pointe, une desserte plus fréquente que celle qui pourrait être assurée de manière économique par de gros appareils à réaction conventionnels, et en facilitant la correspondance des voyageurs avec les principales liaisons d'Air Canada.

Depuis le 30 septembre 2004, Jazz a été exploitée aux termes du contrat d'achat de capacité, le CAC initial, qui profite à Jazz puisqu'il réduit les risques financiers et les risques d'exploitation et se traduit par un modèle d'entreprise plus stable, comme en fait foi l'amélioration qu'a, depuis, connue le rendement financier de Jazz. Depuis le 1^{er} janvier 2006, un contrat d'achat de capacité modifié et mis à jour conclu avec Air Canada, le CAC, a établi notamment les tarifs qu'Air Canada doit verser à Jazz de 2006 à 2008 ainsi que le nombre minimal d'appareils visés jusqu'en décembre 2015. La direction prévoit que la quasi-totalité de la croissance actuellement prévue de Jazz sera attribuable à l'application du CAC conclu avec Air Canada et à l'accroissement du parc aérien prévu aux termes de ce contrat.

La croissance du parc aérien en 2005 a été conforme au plan de 2004 de l'ACE, qui prévoyait une expansion majeure de Jazz en vue d'accroître sa part relative de la capacité en SMO et des activités aéroportuaires en Amérique du Nord. Jazz a vu son parc aérien en exploitation passer de 91 appareils au 31 décembre 2004, à 121 au 31 décembre 2005. Cette croissance et le changement du type d'appareil seront complétés par le transfert de l'appareil CRJ100 restant et actuellement exploité par Air Canada, qui aura lieu entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 juillet 2006. Le plan relatif au parc aérien pour 2006 pourrait générer une hausse de 54 % des SMO par rapport à l'exercice précédent, parallèlement à une augmentation de 32 % du nombre d'heures cale à cale par rapport à l'exercice précédent. Il est prévu qu'un parc aérien constitué de 133 appareils est prévu aux termes du CAC conclu entre Air Canada et Jazz, dont deux appareils Dash 8-100 réservés aux services nolisés.

Outre la mise en œuvre intégrale du plan relatif au parc aérien en 2006, Jazz mettra l'accent sur la prestation des niveaux de service et d'exploitation requis aux termes du CAC. La prestation intégrale de ces niveaux de service devrait accroître le taux de satisfaction de la clientèle tout en permettant à Jazz de toucher les paiements incitatifs liés au rendement prévus au CAC.

La direction demeure résolument engagée à mettre en œuvre le plan d'affaires 2006 et à apporter des améliorations constantes aux résultats financiers et aux résultats d'exploitation à venir.

5. RÉSULTATS D'EXPLOITATION – ANALYSE DU QUATRIÈME TRIMESTRE

Le tableau qui suit présente une comparaison des résultats d'exploitation de Société en commandite Jazz Air pour le quatrième trimestre de 2005 à ceux du quatrième trimestre de 2004.

(en milliers de dollars canadiens)	<u>Société en commandite remplaçante</u>		<u>Variation</u>	<u>Variation</u>
	<u>Trimestre</u>	<u>Trimestre</u>		
	<u>terminé le</u>	<u>terminé le</u>		
	<u>31 décembre</u>	<u>31 décembre</u>		
	<u>2005</u>	<u>2004</u>	<u>\$</u>	<u>%</u>
	<u>\$</u>	<u>\$</u>	<u>\$</u>	<u>%</u>
	(non vérifiés)			
Produits d'exploitation	304 082	187 523	116 559	62,2
Charges d'exploitation				
Salaires et avantages sociaux	75 405	56 569	18 836	33,3
Carburant pour avion	61 783	28 928	32 855	113,6
Amortissement	4 294	4 272	22	0,5
Maintenance des appareils	17 934	16 154	1 780	11,0
Redevances aéroportuaires et redevances de navigation	36 321	22 164	14 157	63,9
Location d'appareils	28 481	9 420	19 061	202,3
Services d'escale	19 677	10 281	9 396	91,4
Autres	26 326	18 013	8 313	46,2
Total des charges d'exploitation	270 221	165 801	104 420	63,0
Bénéfice (perte) d'exploitation	33 861	21 722	12 139	55,9
Charges hors exploitation				
Intérêts débiteurs, montant net	(3 560)	(3 905)	345	(8,8)
Gain à la cession d'immobilisations corporelles	1 006	-	1 006	100,0
Autres	239	604	(365)	(60,4)
	(2 315)	(3 301)	986	(29,9)
Bénéfice net de la période	31 546	18 421	13 125	71,3

5.1. Comparaison des résultats du quatrième trimestre de 2005 et de ceux du quatrième trimestre de 2004

Pour le quatrième trimestre de 2005, Société en commandite Jazz Air a présenté un bénéfice d'exploitation de 33,8 M\$, en hausse de 12,1 M\$ en regard du bénéfice d'exploitation de 21,7 M\$ inscrit pour la période correspondante de 2004. Le BAIIALA du quatrième trimestre de 2005 s'est établi à 66,6 M\$, contre 35,4 M\$ au quatrième trimestre de 2004, soit une hausse de 31,2 M\$, ou 88,2 %, qui s'explique par l'accroissement de la capacité et le contrôle des coûts. On se reportera à la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » du présent rapport de gestion pour un complément d'information sur le BAIIALA.

Pour le quatrième trimestre de 2005, le total des produits d'exploitation s'est accru de 116,6 M\$, ou 62,2 %, ce qui s'explique par le plus grand nombre d'appareils exploités par Jazz et le plus grand nombre d'heures de vol cale à cale effectuées par ces appareils, par la hausse du coût du carburant, qui est refacturé à Air Canada et, dans une moindre mesure, par le plus grand nombre de départs.

Les charges d'exploitation ont augmenté de 104,4 M\$, ou 63,0 %, en regard de celles du quatrième trimestre de 2004, y compris une hausse de 32,9 M\$, ou 113,6 %, de la charge de carburant. La capacité, qui se mesure en sièges-milles offerts (SMO), a augmenté de 81,5 %. Le coût unitaire du quatrième trimestre de 2005, qui se mesure en charges d'exploitation par SMO, a baissé de 10,2 % par rapport à ce qu'il était au quatrième trimestre de 2004. Des réductions du coût unitaire ont été enregistrées dans toutes les catégories de charges, sauf celles liées au carburant, à la location d'appareils et aux services d'escale. Les coûts unitaires de location d'appareils ont augmenté d'un trimestre à l'autre en raison des nouvelles livraisons d'avions en 2005.

Pour le quatrième trimestre de 2005, les charges hors exploitation, qui se sont élevées à 2,3 M\$, sont demeurées pratiquement inchangées par rapport à ce qu'elles étaient au quatrième trimestre de 2004. Le gain à la cession d'immobilisations corporelles inscrit au quatrième trimestre de 2005 se chiffrait à 1,0 M\$, contre un gain nul au quatrième trimestre de 2004.

Le bénéfice net du quatrième trimestre de 2005 s'est établi à 31,5 M\$, contre un bénéfice net de 18,4 M\$ inscrit au quatrième trimestre de 2004, soit une progression de 13,1 M\$, qui s'explique par l'accroissement du parc aérien et par l'efficacité du contrôle des coûts.

5.2. Rendement sur le plan des produits - comparaison du quatrième trimestre de 2005 et du quatrième trimestre de 2004

Produits d'exploitation

Les produits d'exploitation sont passés de 187,5 M\$, au quatrième trimestre de 2004, à 304,1 M\$ au quatrième trimestre de 2005, soit une progression de 62,2 %. Cette progression s'explique par une addition nette de 30 appareils en exploitation, une augmentation de 32,6 % du nombre d'heures cale à cale et une hausse de 52,4 M\$ des coûts refacturés.

Pour le trimestre terminé le 31 décembre 2005, les paiements incitatifs liés au rendement payables par Air Canada à Jazz aux termes du CAC initial se sont élevés à 4,5 M\$, soit 2,2 % des produits tirés des vols réguliers de Jazz pour la même période. Il a été convenu entre Jazz et Air Canada que Jazz ne toucherait pas de paiements incitatifs liés au rendement pour la période entre le 1^{er} octobre 2004 et le 31 décembre 2004.

Les autres produits sont tirés des vols nolisés, des services de maintenance, de réparation et de révision et d'autres sources comme les services d'assistance en escale et le simulateur de vols. Les autres produits tirés de ces sources sont passés de 2,6 M\$, au quatrième trimestre de 2004, à 3,3 M\$ au quatrième trimestre de 2005.

Le tableau suivant présente les principales données statistiques.

	Trimestre terminé le 31 décembre 2005	Trimestre terminé le 31 décembre 2004	Variation (absolue)	Variation (%)
Nombre de départs durant le trimestre	57 609	44 813	12 796	28,6
Nombre d'heures cale à cale durant le trimestre	79 743	60 156	19 587	32,6
Nombre de passagers durant le trimestre	1 624 307	1 215 249	409 058	33,7
Passagers-milles payants (PMP)	744 060	375 743	368 317	98,0
Sièges-milles offerts (SMO)	1 083 049	596 840	486 209	81,5
Coefficient d'occupation (%)	68,7	63,0	5,7	9,1
Charges d'exploitation réelles	270 711	165 801	104 910	63,3
Coût par siège-mille offert (CSMO) (en dollars)	0,250	0,278	(0,028)	(10,0)
Coût par siège-mille offert, compte non tenu du carburant pour avion (en dollars)	0,193	0,229	(0,036)	(15,9)
Nombre d'appareils en exploitation (à la fin du trimestre)	121	91	30	33,0

5.3. Rendement sur le plan des coûts – comparaison du quatrième trimestre de 2005 et du quatrième trimestre de 2004

Charges d'exploitation

Parallèlement à la croissance des produits, le total des charges d'exploitation est passé de 165,8 M\$, au quatrième trimestre de 2004, à 270,2 M\$ au quatrième trimestre de 2005, soit une hausse de 63,0 %. Au quatrième trimestre de 2005, comparativement au quatrième trimestre de 2004 :

- les salaires et avantages sociaux ont augmenté de 18,8 M\$ en raison de la hausse des salaires de 11,0 M\$ inscrite au quatrième trimestre de 2005 et liée aux régimes de participation aux bénéficiaires et d'intéressement annuels de 2005, de la hausse des salaires de 6,3 M\$ attribuable au plus grand nombre d'ETP dans tous les secteurs opérationnels, et de l'augmentation de 1,5 M\$ du coût des heures supplémentaires liée à la croissance du parc aérien;
- les coûts du carburant pour avion ont augmenté de 32,9 M\$ en raison de la hausse de 4,1 M\$ du prix du carburant et de l'accroissement de 28,8 M\$ de la consommation de carburant, par suite de l'augmentation de 32,6 % du nombre d'heures cale à cale et de la plus grande combustion résultant d'un plus grand nombre d'avions à réaction dans le parc aérien;
- les frais de maintenance des appareils ont augmenté de 1,8 M\$ par suite de l'accroissement de 3,9 M\$ de l'activité du parc aérien et de la hausse de 3,3 M\$ des coûts associés à l'appareil Dash 8, hausse compensée, d'une part, par une réduction des coûts de 3,8 M\$ attribuable à la mise hors service de l'appareil BAe-146 et, d'autre part, par une diminution de 1,6 M\$ résultant de la négociation à la baisse des tarifs à l'heure de vol pour les appareils CRJ200;
- les frais de location d'appareils ont augmenté de 19,1 M\$, ce qui s'explique par la réception de sept CRJ200 au premier trimestre de 2005, de quinze CRJ705 et de quinze CRJ100 au cours des trois derniers trimestres de 2005, et de six CRJ200 (dont quatre étaient en préparation aux fins d'exploitation commerciale au 31 décembre 2005) au cours des deux derniers trimestres de 2005. La hausse est en partie annulée par la mise hors service de sept appareils Dash 8 et de deux appareils BAe-146;
- les redevances aéroportuaires et redevances de navigation ont augmenté de 14,2 M\$ par suite de l'activité accrue et de la nouvelle proportion entre trafic transfrontalier et trafic intérieur;
- les coûts des services d'escale ont augmenté de 9,4 M\$ en raison des changements de taille et de composition du parc aérien et de l'augmentation des tarifs appliqués à Jazz;
- les autres coûts ont augmenté de 8,3 M\$, ou 46,2 % en raison d'une hausse globale des frais généraux et des coûts de relocalisation et de formation associés aux additions au parc aérien.

Le tableau qui suit présente les charges d'exploitation de Jazz, d'une manière qui correspond à la définition des coûts refacturés et contrôlables fournie dans le CAC, et qui comprend les activités accessoires. Les coûts refacturés se sont établis à 106,8 M\$ au quatrième trimestre de 2005, contre 54,4 M\$ au quatrième trimestre de 2004, soit une hausse de 96,4 %, qui s'explique essentiellement par l'augmentation des coûts du carburant. Exprimés en pourcentage, ces coûts refacturés ont constitué, 39,5 % et 32,8 % du total des charges d'exploitation des quatrième trimestres de 2005 et de 2004, respectivement. Comme il a déjà été mentionné, ces coûts refacturés sont recouverts auprès d'Air Canada dans leur intégralité, sans marge.

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestre terminé le 31 décembre 2005 (non vérifiés)	Trimestre terminé le 31 décembre 2004 (non vérifiés)	Variation \$	Variation (%)
<i>Coûts refacturés (remboursés par Air Canada)</i>				
Carburant	61 727	28 848	32 879	114,0
Redevances de navigation	15 694	8 716	6 981	80,1
Services d'escale et autres redevances aéroportuaires	20 688	13 397	7 291	54,4
Dégivrage	4 031	1 990	2 041	102,6
Sécurité dans les aéroports	1 229	749	480	64,1
Autres	3 470	697	2 773	397,9
Total des coûts refacturés	<u>106 842</u>	<u>54 397</u>	<u>52 445</u>	<u>96,4</u>
Ratio des coûts refacturés sur les coûts totaux (%)	39,5	32,8		
<i>Coûts contrôlables (payés par Jazz)</i>				
Salaires et avantages sociaux	75 405	56 569	18 836	33,3
Maintenance, matériel et fournitures liés aux appareils	17 934	16 154	1 780	11,0
Locations d'appareils et autres coûts de propriété	28 971	9 714	19 256	198,2
Services d'escale	14 353	7 593	6 760	89,0
Amortissement	4 294	4 272	22	0,5
Autres	22 912	17 396	5 516	31,7
Total des coûts contrôlables	<u>163 869</u>	<u>11 698</u>	<u>52 170</u>	<u>46,7</u>
Ratio des coûts contrôlables sur les coûts totaux (%)	60,5	67,2		
Coûts totaux	<u>270 711</u>	<u>166 095</u>	<u>104 615</u>	<u>63,0</u>

1) Comprend un montant d'environ 0,5 M\$ pour le trimestre terminé le 31 décembre 2005 et de 0,3 M\$ pour le trimestre terminé le 31 décembre 2004, à l'égard i) des paiements à Air Canada Capital Ltd. au titre d'intérêts débiteurs et d'autres charges liées aux dépôts de garantie faits par Air Canada Capital Ltd. relativement aux appareils sous-loués à Jazz et ii) de l'intérêt sur des emprunts à terme liés aux appareils appartenant en propre à Jazz.

2) Comprend les coûts relatifs à l'exploitation qui n'étaient pas pris en charge aux termes du CAC initial, y compris les services nolisés et les activités de maintenance, de réparation et de révision.

Bénéfice d'exploitation

Jazz a dégagé un bénéfice d'exploitation de 33,9 M\$ pour le quatrième trimestre de 2005, contre 21,7 M\$ pour le quatrième trimestre de 2004, soit une hausse de 55,9 % qui s'explique par la croissance du parc aérien, conformément au plan de Jazz qui prévoyait accroître sa part relative de la capacité en SMO en Amérique du Nord. La marge d'exploitation a fléchi, passant de 11,6 % à 11,1 % au quatrième trimestre de 2005.

Charges hors exploitation ou produits hors exploitation

Pour le quatrième trimestre de 2005, les charges hors exploitation se sont établies à 2,3 M\$, soit une baisse de 1,0 M\$ par rapport à ce qu'elles étaient au quatrième trimestre de 2004. Le gain net à la cession d'immobilisations corporelles de 1,0 M\$ inscrit au quatrième trimestre de 2005 tient compte de la vente d'un appareil Fokker F28.

Bénéfice net

Le bénéfice net du quatrième trimestre de 2005 s'est établi à 31,5 M\$, contre un bénéfice net de 18,4 M\$ inscrit au quatrième trimestre de 2004, soit une progression de 13,1 M\$, qui s'explique par l'accroissement de la capacité et par l'efficacité du contrôle des coûts.

6. GESTION FINANCIÈRE – ANALYSE DU QUATRIÈME TRIMESTRE

Le tableau qui suit présente un aperçu des flux de trésorerie de Jazz pour les périodes indiquées :

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestre terminé le 31 décembre 2005 \$	Trimestre terminé le 31 décembre 2004 \$
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités d'exploitation		
Bénéfice net de la période	31 546	18 421
Éléments hors trésorerie	-	-
Amortissement	4 294	4 272
Amortissement des frais de location d'appareils payés d'avance et des frais connexes	1 155	-
Gain à la cession d'immobilisations corporelles	(1 006)	-
Frais reportés, frais de location d'appareils payés d'avance et frais connexes	(17 178)	(177)
	18 811	22 516
Variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement liés aux activités d'exploitation	43 428	(27 611)
	62 239	(5 095)
Activités de financement		
Remboursement de la dette à long terme	(754)	(1 093)
Augmentation de la dette envers Air Canada	-	4 511
Apports du commandité et des commanditaires	-	1
	(754)	3 419
Activités d'investissement		
Augmentation du montant à recevoir d'Air Canada	(36 203)	-
Acquisition d'immobilisations corporelles	(1 857)	(292)
Recouvrement d'actifs incorporels	-	233
Diminution (augmentation) des comptes débiteurs à long terme	(1)	365
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	1 246	-
	(36 815)	306
Variation nette de la trésorerie (dette bancaire) au cours de la période	24 670	(1 370)
Trésorerie au début de la période	9 793	612
Trésorerie (dette bancaire) à la fin de la période	34 463	(758)

6.1. Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation

Au 31 décembre 2005, la société en commandite remplaçante détenait 34,5 M\$ en trésorerie et équivalents. Elle détenait aussi un montant à recevoir intersociétés d'Air Canada de 137,2 M\$, conformément à l'accord de gestion de la trésorerie conclu entre Air Canada et la société en commandite remplaçante. Pour des détails sur cet accord, se reporter à la note 17 afférente aux états financiers.

Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont élevés à 62,2 M\$ pour le trimestre terminé le 31 décembre 2005 et découlent surtout de l'effet combiné du bénéfice net de 31,5 M\$ et de flux de trésorerie de 43,4 M\$ provenant des éléments du fonds de roulement. Tous les éléments hors trésorerie du fonds de roulement ont augmenté parallèlement à la croissance des activités, la variation nette étant principalement attribuable aux incitatifs à la location d'appareils CRJ200 et CRJ705 touchés en 2005. Les activités d'exploitation comprennent aussi un amortissement de 4,3 M\$ et un gain à la cession d'immobilisations corporelles de 1,0 M\$ principalement lié à la vente d'un appareil Fokker F28 et des pièces connexes.

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation se sont élevés à 5,1 M\$ pour le trimestre terminé le 31 décembre 2004 et s'expliquent essentiellement par le bénéfice net de 18,4 M\$ et par des passations en charges hors trésorerie de 4,1 M\$, compensées par les flux de trésorerie de 27,6 M\$ affectés aux éléments du fonds de roulement.

Au 31 décembre 2005, la société en commandite remplaçante détenait un fonds de roulement de 88,8 M\$, en regard d'un fonds de roulement négatif de 47,7 M\$ au 31 décembre 2004. La hausse du fonds de roulement s'explique essentiellement par le CAC initial.

La direction prévoit que les besoins de liquidités futurs aux fins des distributions en trésorerie et des dépenses en immobilisations seront financés par l'exploitation.

6.2. Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement, qui se sont élevés à 0,8 M\$ pour le trimestre terminé le 31 décembre 2005, ont été affectés au remboursement de la dette à long terme au cours de la période, conformément au calendrier de remboursement de la dette. Les flux de trésorerie nets provenant des activités de financement se sont chiffrés à 3,4 M\$ pour le trimestre terminé le 31 décembre 2004. La société remplacée a remboursé une tranche de 1,1 M\$ de la dette à long terme au cours de la période, conformément à son calendrier de remboursement de la dette, et a augmenté son endettement envers Air Canada de 4,5 M\$.

6.3. Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement se sont établis à 36,8 M\$ pour le trimestre terminé le 31 décembre 2005. Le montant à recevoir de la société mère s'est accru de 36,2 M\$ par suite de l'augmentation des coûts refacturés, qui sont réglés un mois après la facturation. Les dépenses en immobilisations se sont chiffrées à 1,9 M\$, principalement par suite des améliorations locatives liées aux appareils CRJ200 et CRJ705.

7. RÉSULTATS D'EXPLOITATION – COMPARAISON DES RÉSULTATS DE L'EXERCICE 2005 ET DES RÉSULTATS COMBINÉS DE L'EXERCICE 2004

Le tableau qui suit présente l'information financière relative à Jazz pour les exercices indiqués :

(en milliers de dollars canadiens)	Société en commandite remplaçante	Résultats combinés – Société remplacée et société en commandite remplaçante	Variation \$	Variation %
	Exercice terminé le 31 décembre 2005 \$	Exercice terminé le 31 décembre 2004 \$ (non vérifiés)		
Produits d'exploitation	1 023 238	803 804	219 434	27,3
Charges d'exploitation				
Salaires et avantages sociaux	265 478	230 872	34 606	15,0
Carburant pour avion	176 707	109 380	67 327	61,6
Amortissement	17 924	27 199	(9 275)	(34,1)
Commissions	-	19 226	(19 226)	(100,0)
Maintenance des appareils	67 504	84 874	(17 370)	(20,5)
Redevances aéroportuaires et redevances de navigation	123 796	97 858	25 938	26,5
Locations d'appareils	80 141	36 586	43 555	119,0
Services d'escale	71 386	72 175	(789)	(1,1)
Autres	90 862	114 992	(24 130)	(21,0)
Total des charges d'exploitation	893 798	793 162	100 636	12,7
Bénéfice (perte) d'exploitation avant éléments ci-après	129 440	10 642	118 798	1 116,3
Frais de réorganisation et de restructuration	-	(56 119)	56 119	(100,0)
Bénéfice (perte) d'exploitation	129 440	(45 477)	174 917	(384,6)
Charges hors exploitation				
Intérêts débiteurs, montant net	(14 778)	(12 503)	(2 275)	18,2
Gain (perte) à la cession d'immobilisations corporelles	3 674	(5 385)	9 059	(168,2)
Autres	(445)	1 190	(1 635)	(137,4)
	(11 549)	(16 698)	5 149	(30,8)
Bénéfice net (perte) de la période	117 891	(62 175)	180 066	(289,6)

L'information financière de l'exercice terminé le 31 décembre 2005 et celle de l'exercice terminé le 31 décembre 2004 ne sont pas comparables en raison de l'adoption de la comptabilité « nouveau départ », de l'entrée en vigueur de certains contrats de location lors de la levée de la LACC, et des opérations de financement par emprunts et par capitaux propres conclues le 30 septembre 2004. De plus, comme il a été expliqué précédemment, l'exploitation de Jazz s'est effectuée aux termes du CAC initial conclu avec Air Canada au cours de la période de douze mois terminée le 31 décembre 2005, alors qu'elle l'avait été en vertu d'une entente de partage proportionnel des produits d'exploitation conclue avec Air Canada pendant la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004, et aux termes du CAC initial pendant le trimestre terminé le 31 décembre 2004.

7.1. Comparaison des résultats de l'exercice 2005 et des résultats combinés de l'exercice 2004

Cette rubrique présente une comparaison des résultats d'exploitation et des flux de trésorerie des deux exercices. Cette analyse repose sur des données de 2004 non conformes aux PCGR, lesquelles proviennent du cumul des résultats financiers de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004 de la société remplacée et des résultats financiers de la période terminée le 31 décembre 2004 de la société en commandite remplaçante. La période terminée le 31 décembre 2004 prend en compte les activités de la société en commandite remplaçante, qui ont commencé le 9 septembre 2004. Même si la société en commandite remplaçante a été constituée le 9 septembre 2004, elle est restée inactive jusqu'au 30 septembre 2004. Par conséquent, la période terminée le 31 décembre 2004 représente trois mois d'activité. Les résultats financiers combinés de 2004 ne sont présentés qu'à titre indicatif. Le terme « combiné » désigne, dans les parties pertinentes du rapport de gestion, les présentes données combinées supplémentaires annuelles non conformes aux PCGR. Par suite du passage à la comptabilité « nouveau départ », de l'adoption de nouvelles méthodes comptables, de la modification ou de la résiliation de certains contrats de location à la levée de la LACC, des opérations de financement par emprunts ou par capitaux propres et de la mise en œuvre du CAC initial ayant eu lieu le 30 septembre 2004, les états financiers de la société en commandite remplaçante ne sont pas comparables à ceux de la société remplacée dressés avant la levée de la LACC. La présentation de l'information financière de la société remplacée pour les périodes antérieures au 1^{er} octobre 2004 et la combinaison de l'information financière de la société remplacée et de la société en commandite remplaçante pour former l'exercice terminé le 31 décembre 2004 ne doivent pas être considérées comme représentant la continuité d'une même entité. Les états financiers de la société remplacée pour les périodes antérieures au 1^{er} octobre 2004 et les états financiers de la société en commandite remplaçante pour la période terminée le 31 décembre 2004 sont les états financiers d'entités comptables distinctes, dressés selon des méthodes et conventions comptables différentes et, à ce titre, ne sont pas comparables.

7.2. Rendement sur le plan des produits – comparaison de l'exercice 2005 et des chiffres combinés de l'exercice 2004

Produits d'exploitation

Les produits d'exploitation se sont établis à 1 023,2 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005 et comprennent des produits de 1 013,1 M\$ tirés du CAC initial. Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 2004 se sont élevés à 803,8 M\$, dont des produits de 185,0 M\$ tirés du CAC initial pour le trimestre terminé le 31 décembre 2004, et des produits de 591,8 M\$ provenant de l'entente de partage proportionnel des produits d'exploitation conclue avec Air Canada pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004. Le coefficient moyen d'occupation a atteint 61,0 %, et le tarif passagers moyen s'est établi à 139 \$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004. Comme Jazz a été exploitée aux termes du CAC initial pendant l'exercice terminé le 31 décembre 2005 et le trimestre terminé le 31 décembre 2004, le coefficient d'occupation n'a eu qu'une très légère incidence sur les produits, et les tarifs passagers n'étaient pas significatifs pour Jazz.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005, les paiements incitatifs liés au rendement versés par Air Canada à Jazz aux termes du CAC initial se sont élevés à 12,8 M\$, soit à 1,9 % des produits tirés des vols réguliers de Jazz pour la même période. Il a été convenu entre Jazz et Air Canada que Jazz ne toucherait pas de paiement incitatif lié au rendement pour la période du 1^{er} octobre 2004 au 31 décembre 2004.

Les autres produits, tirés des vols nolisés, des services de maintenance, de réparation et de révision et d'autres sources, se sont établis à 10,2 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005, alors que les autres produits, tirés du fret, des vols nolisés, des services de maintenance, de réparation et de révision et d'autres sources, s'étaient établis à 27,1 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2004. Les autres produits ont fléchi, passant de 24,5 M\$, pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004, à 6,9 M\$, pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2005, du fait surtout que les produits fret et bagages de 12,4 M\$, qui étaient comptabilisés aux termes de l'entente de partage proportionnel des produits d'exploitation conclue avec Air Canada, n'étaient plus gagnés par Jazz dans le cadre du CAC initial.

Le tableau suivant présente les principales données statistiques de l'exercice 2005, comparativement à celles de 2004.

	Exercice terminé le 31 décembre 2005	Exercice terminé le 31 décembre 2004	Variation (absolue)	Variation (%)
Nombre de départs durant l'exercice	214 485	194 898	19 587	10,0
Heures cale à cale durant l'exercice	291 604	255 971	35 634	13,9
Nombre de passagers durant l'exercice	5 945 636	5 394 662	550 974	10,2
Passagers-milles payants (PMP)	2 409 715	1 635 649	774 066	47,3
Sièges-milles offerts (SMO)	3 504 032	2 662 256	841 776	31,6
Coefficient d'occupation (%)	68,8	61,4	7,3	11,9
Charges d'exploitation réelles	893 798	793 162	100 636	12,7
Coût par siège-mille offert (CSMO) (en dollars)	0,255	0,298	(0,043)	(14,4)
Coût par siège-mille offert compte non tenu du carburant pour avion (en dollars)	0,205	0,257	(0,052)	(20,3)
Nombre d'appareils (à la fin de l'exercice)	121	91	30	33,0

7.3. Rendement sur le plan des coûts – comparaison des chiffres de l'exercice 2005 et des chiffres combinés de l'exercice 2004

Charges d'exploitation

Le total des charges d'exploitation est passé de 793,2 M\$, pour les chiffres combinés de l'exercice terminé le 31 décembre 2004, à 893,8 M\$, pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005, soit une progression de 12,7 %. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005, en regard de l'exercice terminé le 31 décembre 2004, on note les variations suivantes :

- les salaires et avantages sociaux ont augmenté de 34,6 M\$ comme suit : hausse des salaires de 4,7 M\$ liée au versement d'indemnités de cessation d'emploi; augmentation de 13,2 M\$ des salaires attribuable à une augmentation globale du nombre d'ETP par suite de la croissance du parc aérien, de la progression de l'échelle salariale et des heures supplémentaires; hausse de 13,8 M\$ liée aux régimes de participation aux bénéfiques et d'intéressement annuels ainsi qu'à la progression de 2,9 M\$ des avantages sociaux
- les coûts de carburant pour avion ont augmenté de 67,3 M\$ en raison de la hausse de 20,5 M\$ du prix du carburant et de l'accroissement de 46,8 M\$ de la consommation de carburant, lequel est attribuable à l'augmentation de 13,9 % du nombre d'heures cale à cale et à la présence d'un plus grand nombre d'avions à réaction dans le parc aérien;
- l'amortissement a diminué de 9,3 M\$ en raison de la réduction de 64,3 M\$ de la valeur comptable des immobilisations corporelles pour rendre compte de leur juste valeur par suite de l'adoption de la comptabilité « nouveau départ » et à une modification d'une durée de vie utile estimative des Dash 8 au 30 septembre 2004;
- les frais de maintenance des appareils ont régressé de 17,4 M\$, en raison surtout d'une réduction de 18,1 M\$ des coûts liés au parc d'appareils BAe-146, qui n'étaient pas en service après février 2005; d'une baisse de 13,9 M\$ des coûts liée aux tarifs à l'heure de vol plus bas négociés pour les contrats relatifs aux CRJ200; d'une réduction des coûts de 4,1 M\$ résultant de l'abaissement du coût des stocks consécutif à l'adoption de la comptabilité « nouveau départ »; ces réductions sont contrebalancées par une hausse des coûts de 16,2 M\$ attribuable à une intensification des activités et par une majoration des coûts de 2,5 M\$ liée aux retours de location;
- les redevances aéroportuaires et redevances de navigation se sont élevées à 123,8 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005, en hausse de 25,9 M\$ par rapport aux redevances combinées de l'exercice terminé le 31 décembre 2004, par suite d'un accroissement de 10,0 % du nombre de départs et des nouveaux modèles d'appareils en service;

- les frais de location d'appareils ont augmenté de 43,6 M\$ par suite de la réception, en 2005, de sept CRJ200 de Bombardier au premier trimestre et de quinze CRJ705 de Bombardier, de quinze CRJ100 transférés d'Air Canada et de six CRJ200 reçus d'Air Canada Capital Limited au cours des trois derniers trimestres de 2005. La hausse est en partie annulée par la mise hors service de sept Dash 8 et de deux BAe-146 en 2005;
- les coûts des services d'escale pour l'exercice terminé le 31 décembre 2004 comprenaient des frais de 25,3 M\$ liés au service à la clientèle pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004; ces frais ne sont plus pris en charge aux termes du CAC, car ils relèvent maintenant de la responsabilité d'Air Canada. Les services d'escale pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005 se sont établis à 71,4 M\$, en regard de charges comparables de 46,9 M\$ en 2004, soit une augmentation de 24,5 M\$ consécutive à la hausse de 10,0 % du nombre de départs et à celle des taux des charges résultant de la plus grande proportion d'appareils à réaction dans le parc aérien;
- certains frais de vente, de distribution et de service à la clientèle qui étaient engagés par la société remplacée aux termes de l'ancienne entente de partage proportionnel des produits d'exploitation avec Air Canada ne sont pas engagés par la société en commandite remplaçante aux termes du CAC initial. Ces frais, qui s'élevaient à 55,8 M\$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004, n'ont pas été engagés par la société en commandite remplaçante par suite de la mise en œuvre du CAC initial. Les autres charges pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005 se sont élevées à 90,9 M\$, en regard de charges similaires de 59,2 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2004, soit une hausse de 31,7 M\$ liée à l'augmentation des frais généraux et des coûts de relocalisation et de formation associés aux additions au parc aérien.

Les coûts refacturés se sont élevés à 320,7 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005, tandis qu'ils se sont établis à 54,4 M\$ pour le trimestre terminé le 31 décembre 2004. Pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004, la société remplacée a été exploitée selon le modèle fondé sur le partage proportionnel.

(en milliers de dollars canadiens)	Exercice terminé le 31 décembre 2005 \$
<i>Coûts refacturés (remboursés par Air Canada)</i>	
Carburant	176 478
Redevances de navigation	52 231
Services d'escale et autres redevances aéroportuaires	71 863
Dégivrage	9 909
Sécurité dans les aéroports	4 037
Autres	6 153
Total des coûts refacturés	<u>320 671</u>
Ratio des coûts refacturés sur les coûts totaux (%)	35,8
<i>Coûts contrôlables (payés par Jazz)</i>	
Salaires et avantages sociaux	265 478
Maintenance, matériel et fournitures liés aux appareils	67 504
Locations d'appareils	82 516
Services d'escale	57 142
Amortissement	17 924
Autres	84 938
Total des coûts contrôlables	<u>575 502</u>
Ratio des coûts contrôlables sur les coûts totaux (%)	64,2
Coûts d'exploitation totaux	<u><u>896 173</u></u>

¹⁾ Comprend un montant d'environ 2,4 M\$ à l'égard i) des paiements à Air Canada Capital Ltd. au titre d'intérêts débiteurs et d'autres charges liées aux dépôts de garantie faits par Air Canada Capital Ltd. relativement aux appareils sous-loués à Jazz et ii) de l'intérêt sur des emprunts à terme liés aux appareils appartenant en propre à Jazz.

- ²⁾ Comprend les coûts relatifs à l'exploitation qui n'étaient pas pris en charge aux termes du CAC initial, y compris les services nolisés et les activités de maintenance, de réparation et de révision.

Bénéfice d'exploitation avant frais de réorganisation et de restructuration

Jazz a dégagé un bénéfice d'exploitation de 129,4 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005, contre un bénéfice d'exploitation combiné (avant les frais de réorganisation et de restructuration) de 10,6 M\$ pour l'exercice 2004. La progression du bénéfice d'exploitation est principalement attribuable à la mise en œuvre du CAC initial.

Frais de réorganisation et de restructuration

Des frais de réorganisation et de restructuration de 56,1 M\$ ont été comptabilisés pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004. Il s'agit de produits, de charges, de gains et de pertes et de provisions pour pertes qui peuvent être directement associés à la réorganisation et à la restructuration de Jazz aux termes de la LACC.

Charges hors exploitation ou produits hors exploitation

Les charges hors exploitation se sont élevées à 11,5 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005. Le montant net des intérêts débiteurs s'est établi à 14,8 M\$, dont une tranche de 14,7 M\$ était liée à l'émission d'un prêt à vue de 200,0 M\$ à Air Canada, le 1^{er} octobre 2004, et une tranche de 2,5 M\$ au titre d'intérêts débiteurs et d'autres charges liées aux dépôts de garantie faits par Air Canada Capital Ltd. relativement aux appareils sous-loués à Jazz ainsi qu'à l'intérêt sur la dette à long terme. Les intérêts débiteurs ont été contrebalancés par des intérêts créditeurs de 2,1 M\$ gagnés sur un compte de trésorerie intersociétés. Un gain à la cession d'immobilisations corporelles de 3,7 M\$ a été inscrit dans les chiffres combinés de l'exercice terminé le 31 décembre 2005.

Les charges hors exploitation combinées se sont élevées à 16,7 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2004. Le montant net des intérêts débiteurs s'est établi à 12,5 M\$, dont une tranche de 11,0 M\$ était liée à l'émission d'un prêt à vue de 200,0 M\$ à Air Canada en date du 1^{er} octobre 2004, et d'un emprunt de trésorerie intersociétés; une tranche de 1,5 M\$ était exigible au titre d'intérêts sur la dette à long terme relativement aux appareils Dash 8. Une perte à la cession d'immobilisations corporelles de 5,4 M\$ a été inscrite dans les chiffres de l'exercice terminé le 31 décembre 2004.

Bénéfice net ou perte nette

Le bénéfice net s'est établi à 117,9 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005, alors que pour l'exercice terminé le 31 décembre 2004, la perte combinée s'était chiffrée à 62,2 M\$. La progression résulte du CAC initial conclu avec Air Canada.

8. GESTION FINANCIÈRE – COMPARAISON DES CHIFFRES DE L'EXERCICE 2005 ET DES CHIFFRES COMBINÉS DE L'EXERCICE 2004

Le tableau qui suit présente un aperçu des flux de trésorerie de Jazz pour les périodes indiquées :

	Exercice terminé le 31 décembre 2005 \$	Chiffres combinés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2004 \$	Trimestre terminé le 31 décembre 2004 \$	Période neuf mois terminée le 30 septembre 2004 \$
(en milliers de dollars canadiens)				
Flux de trésorerie liés aux activités suivantes				
Activités d'exploitation				
Bénéfice net (perte) de la période	117 891	(62 175)	18 421	(80 596)
Éléments hors trésorerie		-		
Amortissement	17 924	27 199	4 272	22 927
Amortissement des frais de location d'appareils payés d'avance et des frais connexes	1 155		-	5 385
(Perte) gain à la cession d'immobilisations corporelles	(3 674)	5 385	-	1 939
Intérêts débiteurs portés au capital de la dette	-	1 939		
Frais reportés, frais de location d'appareils payés d'avance et frais connexes	(35 844)	357	(177)	534
	<u>97 452</u>	<u>(27 295)</u>	<u>22 516</u>	<u>(49 811)</u>
Variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement liés aux activités d'exploitation	<u>94 018</u>	<u>10 658</u>	<u>(27 611)</u>	<u>38 269</u>
	191 470	(16 637)	(5 095)	(11 542)
Activités de financement				
Remboursement de la dette à long terme	(3 090)	(12 530)	(1 093)	(11 437)
Augmentation (diminution) de la dette envers Air Canada	(4 511)	38 451	4 511	33 940
Apports du commandité et des commanditaires	-	1	1	-
	<u>(7 601)</u>	<u>25 922</u>	<u>3 419</u>	<u>22 503</u>
Activités d'investissement				
Augmentation du montant à recevoir d'Air Canada	(137 150)	-	-	-
Acquisition d'immobilisations corporelles	(15 905)	(17 750)	(292)	(17 458)
Recouvrement d'actifs incorporels	-	233	233	-
Diminution des comptes débiteurs à long terme	209	1 010	365	645
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	4 198	10 161	-	10 161
	<u>(148 648)</u>	<u>(6 346)</u>	<u>306</u>	<u>(6 652)</u>
Variation nette de la trésorerie (dette bancaire) au cours de la période	35 221	2 939	(1 370)	(4 309)
Trésorerie (dette bancaire) au début de la période	(758)	(4 921)	612	(4 921)
Solde de la dette bancaire de la société remplacée	-	1 224	-	-
Trésorerie (dette bancaire) à la fin de la période	<u>34 463</u>	<u>(758)</u>	<u>(758)</u>	<u>(612)</u>

Par suite de l'adoption du CAC initial, de la levée de la LACC, de l'adoption de la comptabilité « nouveau départ » et des opérations de financement par emprunts ou par capitaux propres conclues le 30 septembre 2004, les états financiers de la société en commandite remplaçante ne sont pas comparables à ceux de la société remplacée dressés avant le 30 septembre 2004.

8.1. Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation

Au 31 décembre 2005, la société en commandite remplaçante détenait 34,5 M\$ en trésorerie et équivalents. Elle détenait aussi un montant à recevoir intersociétés d'Air Canada de 137,2 M\$, conformément à l'accord de gestion de la trésorerie conclu entre Air Canada et la société en commandite remplaçante. Pour des détails sur cet accord, se reporter à la note 16 afférente aux états financiers.

Les flux de trésorerie nets provenant des activités d'exploitation se sont élevés à 191,5 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005 et découlent essentiellement de l'effet combiné du bénéfice net de 117,9 M\$ et de flux de trésorerie de 94,0 M\$ provenant des éléments du fonds de roulement. La variation du fonds de roulement a résulté d'une hausse des comptes débiteurs attribuable à une augmentation de 14,0 M\$ du montant à recevoir aux termes du CAC initial. Cette hausse inscrite en 2005 par rapport à 2004 a toutefois été contrebalancée par une baisse de 8,2 M\$ du montant à recevoir au titre d'une taxe de vente sur les appareils. Les niveaux des stocks ont augmenté de 12,7 M\$ en 2005 par rapport à 2004 en raison des nouveaux appareils et des activités de maintenance connexes. Ces augmentations sont contrebalancées par l'accroissement de 60,5 M\$ des comptes créditeurs en 2005 par rapport à 2004, lequel s'explique par une augmentation de 22,5 M\$ du montant dû à Air Canada aux termes du CAC initial et par la progression de 12,8 M\$ des paiements de location attribuable au plus grand nombre d'appareils faisant l'objet de contrats de location-exploitation, le reliquat étant lié à l'intensification des activités par suite de la recrudescence des activités en 2005. Les autres passifs à long terme ont augmenté de 53,7 M\$ par suite des incitatifs reçus relativement à des contrats de sous-location-exploitation d'appareils d'Air Canada Capital Limited. Parmi les autres facteurs ayant eu une incidence positive sur les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, mentionnons un amortissement d'environ 17,9 M\$ des frais reportés, frais de location payés d'avance et frais connexes de 32,2 M\$ et un gain à la cession d'immobilisations corporelles.

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'exploitation se sont élevés à 16,6 M\$ pour la période de douze mois terminée le 31 décembre 2004, en raison essentiellement d'une perte nette de 62,2 M\$, contrebalancée par des charges hors trésorerie de 34,9 M\$, et par des flux de trésorerie provenant des éléments du fonds de roulement totalisant 10,7 M\$.

Au 31 décembre 2005, la société en commandite remplaçante détenait un fonds de roulement de 88,8 M\$, en regard d'un fonds de roulement négatif de 47,7 M\$ au 31 décembre 2004. La hausse du fonds de roulement s'explique essentiellement par l'amélioration des résultats d'exploitation résultant de l'entrée en vigueur du CAC initial, comparativement à l'entente de partage proportionnel des produits d'exploitation.

La direction prévoit que les besoins de liquidités futurs aux fins des distributions en trésorerie et des dépenses en immobilisations seront financés par l'exploitation et, au besoin, au moyen d'emprunts bancaires.

8.2. Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités de financement se sont élevés à 7,6 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005. La société en commandite remplaçante a remboursé une tranche de 3,1 M\$ de la dette à long terme au cours de la période, conformément à son calendrier de remboursement de la dette, et une tranche de 4,5 M\$ de la dette à Air Canada par suite de la mise en œuvre du CAC initial.

Les flux de trésorerie nets provenant des activités de financement se sont élevés à 22,5 M\$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004. La société remplacée a remboursé une tranche de 11,4 M\$ de la dette à long terme au cours de la période, conformément à son calendrier de remboursement de la dette, et a augmenté son endettement envers Air Canada de 33,9 M\$.

Les flux de trésorerie nets combinés provenant des activités de financement se sont établis à 25,9 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2004. Jazz a remboursé une tranche de 12,5 M\$ de la dette à long terme au cours de l'exercice, conformément à son calendrier de remboursement de la dette, et a augmenté son endettement envers Air Canada de 38,5 M\$.

8.3. Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement

Les flux de trésorerie nets affectés aux activités d'investissement se sont établis à 148,7 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005. Le montant à recevoir de la société mère s'est accru de 137,2 M\$ par suite de la mise en œuvre du CAC initial. Les dépenses en immobilisations, qui se sont chiffrées à 15,9 M\$, sont principalement attribuables aux améliorations locatives de 10,3 M\$ liées aux appareils CRJ200 et CRJ705, et aux 2,9 M\$ affectés au projet ACARS. Ces montants ont été contrebalancés par le produit tiré de la cession d'immobilisations corporelles, en particulier la vente d'appareils Fokker F28 et d'actifs connexes.

Les flux de trésorerie nets affectés à des activités d'investissement se sont chiffrés à 6,7 M\$ pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004, ce qui s'explique par le produit de 10,2 M\$ tiré de la cession d'immobilisations corporelles et par la baisse de 0,6 M\$ des débiteurs à long terme, le tout contrebalancé par des dépenses en immobilisations de 17,5 M\$.

Les flux de trésorerie nets combinés affectés aux activités d'investissement se sont élevés à 6,3 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2004, ce qui s'explique essentiellement par des dépenses en immobilisations de 17,8 M\$ (y compris 12,9 M\$ affectés au projet ACARS) compensées en partie par le produit de 10,2 M\$ tiré de la cession d'immobilisations corporelles.

9. SITUATION FINANCIÈRE ET TRÉSorerIE

9.1. Obligations au titre de la dette et des contrats de location

Le tableau qui suit présente les remboursements de capital en espèces de Jazz pour les futures livraisons fermes d'appareils pour les exercices 2006 à 2010. Sont en outre inclus les paiements minimaux futurs effectués en vertu de contrats de location-exploitation de l'équipement de vol et des installations de base dont les durées initiales ou résiduelles non annulables sont de plus d'un an.

	Paiements exigibles par période (en milliers de dollars canadiens)						
	Total	2006	2007	2008	2009	2010	Après 5 ans
Dette à long terme ¹⁾	13 540 \$	13 540 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$
Contrats de location-exploitation ²⁾							
Apparentés	1 530 880	113 680	115 813	113 815	115 574	100 804	971 194
Contrats de location-exploitation Tiers	47 956	14 084	9 660	7 842	7 411	4 100	4 859
	<u>1 592 376 \$</u>	<u>141 304 \$</u>	<u>125 473 \$</u>	<u>121 657 \$</u>	<u>122 985 \$</u>	<u>104 904 \$</u>	<u>976 053 \$</u>

¹⁾ Les emprunts à terme d'un montant de 13,5 M\$ sont remboursables par versements mensuels ou trimestriels et portent intérêt à des taux variables ou fixes allant de 3,0 % à 12,02 %. Les montants en cours de ces emprunts à terme ont été remboursés au 2 février 2006, au moyen d'un prélèvement de 115,0 M\$ sur la facilité à terme.

²⁾ Certains contrats de location des appareils ont été conclus avec un tiers par l'intermédiaire d'apparentés, Air Canada Capital Ltd. et Air Canada. Ces contrats de location-exploitation ont été présentés ci-dessus à titre de contrats conclus avec des apparentés.

D'après le plan existant de Jazz concernant le parc aérien (se reporter à la rubrique 10, « Parc aérien »), le parc aérien en exploitation de Jazz devrait passer à 135 appareils au 31 juillet 2006. Le tableau ci-dessus ne tient pas compte des obligations de Jazz en vertu des contrats de sous-location d'appareils qui sont conclus ou qui le seront par suite de cet accroissement prévu du parc aérien de Jazz, lequel devrait entraîner une majoration importante des paiements de Jazz en vertu des contrats de location-exploitation. Jazz a conclu des ententes de sous-location pour ces appareils supplémentaires ou prévoit le faire, à des conditions semblables à celles des ententes de sous-location existantes avec Air Canada et Air Canada Capital Ltd. Les tarifs de sous-location sont ou seront établis en fonction des conditions du marché.

Les remboursements de capital prévus présentés ci-après reposent sur l'hypothèse que toutes les acquisitions d'appareil seront financées par emprunt. Air Canada n'a pas encore déterminé de façon définitive si certaines acquisitions d'appareil seront financées par emprunt ou au moyen de contrats de location-exploitation.

Le billet de 200,0 M\$ payable par la société en commandite remplaçante à 1141679 Alberta Ltd, filiale en propriété exclusive d'ACE, a été cédé par 1141679 Alberta Ltd à ACE, et ACE a inscrit l'actif le billet en l'annulant, en contrepartie de parts additionnelles dans la société en commandite remplaçante. Le billet portait intérêt à un taux annuel égal au taux préférentiel consenti par la CIBC pour des prêts commerciaux libellés en dollars canadiens, majoré de 3,0 %. L'intérêt était payable mensuellement à terme échu.

Des contrats de location-exploitation sont conclus pour l'équipement de vol et les installations de base. Air Canada a signé des contrats d'achat définitif avec Bombardier Inc. (« Bombardier ») sur des appareils qui ont été livrés à la société en commandite remplaçante. Ce contrat garantit la commande ferme de 15 CRJ700 de série 705 et de 30 CRJ200 de Bombardier, dont 15 CRJ200 peuvent être annulés sans pénalité. Parmi ces appareils, 15 CRJ200 et 15 CRJ705 ont été livrés et sont actuellement exploités dans le parc aérien de Jazz. Les options sur les autres CRJ200 visés par ce contrat d'achat, dont la livraison n'est pas encore prévue, n'expirent pas avant 2008. Le contrat d'achat comporte aussi des options pour 45 appareils supplémentaires, dont 18 ont expiré.

La livraison des CRJ200 de 50 places et des CRJ700 de série 705 de 75 places de Bombardier a commencé en octobre 2004 et en mai 2005, respectivement. Sur ce nombre, 15 CRJ200 et 15 CRJ705 ont été livrés avant le 31 décembre 2005. Ces appareils sont loués auprès de Wells Fargo Bank Northwest, National Association, Bombardier Capital Inc. et RASPRO Trust 2005 par Air Canada Capital Ltd., puis sous-loués à la société en commandite remplaçante. Ces locations ont été comptabilisées par la société en commandite remplaçante à titre de contrats de location-exploitation et figurent dans le tableau présenté plus haut.

La société en commandite remplaçante prévoit aussi qu'Air Canada lui cède, au total, 25 appareils CRJ100. Sur ce nombre, trois ont été livrés à la société en commandite remplaçante le 5 juillet 2005 et douze autres ont été livrés avant le 31 décembre 2005. Ces contrats ont été comptabilisés à titre de contrats de location-exploitation conclus avec Air Canada. La direction prévoit conclure des contrats de location similaires avec Air Canada pour les dix CRJ100 restants et elle s'attend que ceux-ci soient cédés à la société en commandite remplaçante d'ici juillet 2006; toutefois, aucun contrat ni accord de location définitif n'avait été conclu entre Air Canada ou d'autres sociétés et la société en commandite remplaçante au 31 décembre 2005.

Des lettres de crédit totalisant environ 2,0 M\$ (0,6 M\$ au 31 décembre 2004) ont été émises en garantie de contrats de location d'appareils, de contrats d'assistance en escale et de frais aéroportuaires ainsi que des paiements de location d'espace.

9.2. Opérations entre apparentés

Le CAC initial

Le 1^{er} octobre 2004, la société en commandite remplaçante a conclu le CAC initial avec Air Canada, société sous contrôle commun avec la société en commandite remplaçante, en vertu duquel Air Canada a acheté la capacité de certains appareils avec équipage exploités par la société en commandite remplaçante sous la marque « Air Canada Jazz » sur les liaisons précisées par Air Canada. Le CAC initial d'une durée de dix ans était automatiquement reconductible pour deux périodes supplémentaires de cinq ans. Aux termes de ce contrat et du nouveau CAC, la société en commandite remplaçante doit fournir à Air Canada la capacité des appareils indiqués et tous les équipages et le personnel pertinent, et elle doit assurer la maintenance des appareils et les opérations aéroportuaires pour ces vols, tandis qu'Air Canada établit les itinéraires, contrôle les horaires et le prix des billets, gère l'inventaire des sièges et assure la promotion et la commercialisation de ces vols. Air Canada garde tous les produits provenant de la vente de sièges aux passagers et des services de fret et paye la société en commandite remplaçante pour la capacité fournie.

La quasi-totalité des montants à recevoir d'Air Canada sont liés aux soldes impayés en vertu du CAC initial. Les autres comptes créditeurs et charges à payer sont exigibles sur demande et ils découlent des services fournis par Air Canada.

En plus de constituer la principale source de produits de Jazz, Air Canada lui fournit présentement des services importants, comme il est indiqué ci-dessous.

Le nouveau CAC

Les tarifs du nouveau CAC en vigueur le 1^{er} janvier 2006 traduisent la structure de coût la plus récente de Jazz et visent à dégager une marge d'exploitation ciblée sur les coûts contrôlables comme les salaires et avantages sociaux, la maintenance, le matériel et les fournitures liés aux appareils, l'amortissement et les autres charges de possession. Ces coûts représentaient environ 64,2 % du total des charges d'exploitation aux termes du CAC initial en 2005. La marge sur les coûts contrôlables pourrait s'approcher de la marge d'exploitation précédente de 9,0 %, si les hypothèses relatives aux coûts refacturés, comme le carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires, se matérialisaient conformément au plan d'affaires. Comme ces coûts sont traités comme des coûts refacturés remboursés par Air Canada, ils n'ont pas d'incidence sur le montant de la marge gagnée sur le CAC. Toutefois, ils peuvent avoir une incidence sur la marge exprimée en pourcentage du total des charges d'exploitation aux termes du CAC (coûts contrôlables et coûts refacturés), étant donné que les coûts refacturés peuvent ne pas être matérialisés conformément au plan d'affaires. Le nouveau CAC a une durée de dix ans et il peut être reconduit pour deux périodes additionnelles de cinq ans.

Accord de gestion de la trésorerie

Jusqu'à la date de clôture, date à laquelle l'accord de gestion de la trésorerie sera résilié, la trésorerie de la société en commandite remplaçante était gérée par l'intermédiaire du système de gestion de la trésorerie centralisé d'Air Canada. À la fin de chaque journée, l'excédent de trésorerie était retiré des comptes bancaires de la société en commandite remplaçante et versé dans ceux d'Air Canada. En outre, toutes les insuffisances de trésorerie dans les comptes en banque de la société en commandite remplaçante à la fin de chaque journée étaient réglées par des virements de trésorerie provenant des comptes bancaires d'Air Canada. Le solde intersociétés ainsi obtenu était inscrit dans les états financiers au poste « Montant à recevoir d'Air Canada », dans le cas d'un actif, et au poste « Dette envers Air Canada », dans le cas d'un passif. Les soldes excédentaires du compte intersociétés rapportaient quotidiennement des intérêts calculés d'après le taux de rendement moyen d'Air Canada sur son portefeuille de placement à court terme pour le mois, moins 0,25 %. La société en commandite remplaçante payait quotidiennement, sur les soldes déficitaires du compte intersociétés, des intérêts calculés d'après le taux moyen préférentiel canadien en vigueur pendant le mois, majoré d'une marge calculée en fonction de la somme versée par Air Canada pour sa dette flottante, calculée et prélevée tous les mois. Au début de chaque mois, la société en commandite remplaçante touchait un paiement mensuel d'Air Canada aux termes du CAC initial et elle payait les sommes dues à Air Canada et à ses sociétés affiliées pour les services reçus, d'après les modalités convenues entre les parties. Ces encaissements pour les services fournis à Air Canada et ces paiements pour les services offerts par Air Canada, ainsi que les intérêts payés par ou à Air Canada, étaient inscrits à titre de flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation.

Contrat de services cadre

En vertu du contrat de services cadre intervenu entre la société en commandite remplaçante et Air Canada le 24 septembre 2004, celle-ci a accepté de fournir certains services à Jazz moyennant rétribution. Les frais payés en vertu du contrat de services cadre sont inscrits dans les charges d'exploitation et hors exploitation. Ils comprennent les services de financement des sociétés (comme les services de gestion de la trésorerie mentionnés ci-dessus), les services relatifs à l'immobilier et aux affaires environnementales et les services juridiques.

Contrat d'ACGHS

Aux termes du contrat de services d'assistance en escale daté du 26 septembre 2005 intervenu entre Jazz et la Société en commandite ACGHS, cette dernière fournit à Jazz certains services d'escale, notamment le traitement et la manutention des bagages, le chargement du fret et du courrier et les services d'entretien des appareils dans 19 aéroports canadiens. Les tarifs payés pour ces services d'escale sont fixés jusqu'au 31 décembre 2008. Les frais payés en vertu du contrat ACGHS sont inscrits dans les charges d'exploitation.

Contrat d'ACTS

Aux termes du contrat d'entretien des composants intervenu entre Jazz et la Société en commandite ACTS, cette dernière fournit certains services de maintenance, de réparation et de révision et des services connexes pour les appareils à réaction régionaux CRJ de Jazz. Pour ces services, Jazz verse des tarifs fixes basés sur le nombre d'heures de vol des appareils régionaux. Les frais payés en vertu du contrat d'ACTS sont inscrits dans les charges d'exploitation.

Autres

De plus, Air Canada acquitte, auprès de fournisseurs, des frais ayant trait à certaines opérations, qui visent principalement le carburant, pour le compte de Jazz, et règle par la suite les soldes avec Jazz. Comme ces opérations et ces soldes ne représentent qu'une méthode de règlement des opérations dans le cours normal des affaires, ils n'ont pas été inscrits séparément.

Société remplacée

Avant le 30 septembre 2004, Air Canada était responsable, contre rétribution, du traitement des voyageurs, des réservations, de l'émission des billets, des activités au sol et des programmes de fidélisation. Les opérations réalisées avec Zip Air Inc. concernaient les services fournis pour le système d'information et de répartition. Les opérations conclues avec Société en commandite Aéroplan concernaient l'achat de points et le remboursement à l'échange de points dans le cadre des programmes de fidélisation de la clientèle. Les opérations conclues avec Air Canada Capital Ltd. concernaient la location et la maintenance des appareils. Toutes les opérations entre apparentés se faisaient dans le cours normal des affaires, à des tarifs établis et convenus par les parties apparentées.

De plus, Air Canada percevait les produits auprès de clients et déboursait certaines charges auprès de fournisseurs pour le compte de la société remplacée et réglait ensuite les soldes avec celle-ci. Comme ces opérations et ces soldes ne représentaient qu'une méthode de règlement des opérations dans le cours normal des affaires, ils n'étaient pas inscrits séparément.

La quasi-totalité des comptes clients d'Air Canada étaient liés aux produits passagers recouverts par la société mère pour le compte de la société remplacée.

Les autres comptes clients, ainsi que les comptes créditeurs et charges à payer qui se rapportent à Société en commandite Aéroplan, représentent les crédits et les frais liés aux programmes de fidélisation de la clientèle.

Les autres comptes créditeurs et charges à payer sont exigibles sur demande et ils découlent des services fournis par Air Canada.

Résumé des opérations entre apparentés

Le tableau qui suit résume les opérations entre apparentés visant Gestion Aviation ACE inc. et ses entités apparentées. Toutes les opérations entre apparentés se font dans le cours normal des affaires, à des tarifs établis et convenus par les parties.

(en milliers de dollars canadiens)	<u>Société en commandite remplaçante – Exercice terminé le 31 décembre 2005 \$</u>	<u>Chiffres combinés – Exercice terminé le 31 décembre 2004 \$</u>	<u>Société en commandite remplaçante – Trimestre terminé le 31 décembre 2004 \$</u>	<u>Société remplacée – Période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004 \$</u>
		(non vérifiés)		
Produits d'exploitation				
Air Canada – Produits CAC	1 013 053	184 971	184 971	-
Air Canada – Autres produits	3 274			
Zip Air Inc.	-	453	-	453
Société en commandite Aéroplan	-	6 720	-	6 720
Charges d'exploitation				
Air Canada	14 242	136 271	3 080	133 191
Air Canada Capital Ltd.	77 012	26 734	7 480	19 254
Société en commandite Aéroplan	-	8 289	-	8 289
Société en commandite ACGHS	48 067	4 780	4 780	-
Société en commandite ACTS	13 422	3 007	3 007	-
Charges hors exploitation (produits)				
Air Canada	(2 147)	7 023	(6)	7 029
1141679 Alberta Ltd.	14 673	-	-	-
Gestion ACE Aviation Inc.	-	3 617	3 617	-

Les soldes suivants visant des apparentés sont inclus dans les états financiers :

	<u>Société en commandite remplaçante 31 décembre 2005 \$</u>	<u>31 décembre 2004 \$</u>
Comptes débiteurs		
Air Canada	46 270	34 475
Montant à recevoir d'Air Canada	137 150	-
Dette envers Air Canada	-	(4 511)
Comptes créditeurs et charges à payer		
Air Canada	60 811	30 600
Air Canada Capital Ltd.	8 711	1 733
Société en commandite ACGHS	14 763	-
Société en commandite ACTS	277	-
Dette à long terme		
1141679 Alberta Ltd.	200 000	200 000

9.3. Dépenses en immobilisations

Jazz engage des dépenses en immobilisations pour maintenir ou remplacer ses immobilisations existantes ou acquérir de nouvelles immobilisations. Elle classe ses dépenses en immobilisations selon six catégories : améliorations locatives, ACARS (système embarqué de communications, d'adressage et de compte rendu, aussi connu sous le nom de « service Datalink »), équipement et outillage, articles durables et moteurs, appareils en service et installations et bâtiments appartenant à Jazz. Même s'il est prévu que le parc aérien en exploitation de Jazz passe de 121 appareils en exploitation, au 31 décembre 2005, à 135 d'ici juillet 2006, tous les nouveaux appareils seront sous-loués auprès d'Air Canada ou d'Air Canada Capital Ltd., pour être ensuite refacturés à Air Canada aux termes du CAC. Cependant, certaines dépenses en immobilisations, comme des améliorations locatives, devront être engagées à l'égard de ces appareils.

	Dépenses en immobilisations des exercices terminés les 31 décembre ¹⁾		Dépenses en immobilisations prévues pour les exercices terminés les 31 décembre				
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Améliorations locatives	376	10 330	19 877	9 135	7 446	12 463	12 257
ACARS	12 868	2 920	-	-	-	-	-
Équipement et outillage	2 158	2 565	11 421	12 299	8 225	9 723	9 862
Articles durables et moteurs	2 076	90	-	1 035	1 066	1 098	1 131
Appareils en service	-	-	-	-	-	-	-
Installations et bâtiments appartenant à Jazz	272	-	1 494	2 003	774	1 695	1 725
	17 750	15 905	32 792	24 472	17 511	24 978	24 975

¹⁾ Les montants des dépenses en immobilisations sont tirés des états des flux de trésorerie, et ils ne comprennent pas les ajustements au début et à la fin des périodes.

²⁾ Les données financières de l'exercice terminé le 31 décembre 2004 représentent le cumul des résultats financiers de la société remplacée pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004 et des résultats financiers de la société en commandite remplaçante pour la période terminée le 31 décembre 2004. Ces résultats combinés ne constituent pas une mesure conforme aux PCGR, car ils regroupent des résultats obtenus selon deux méthodes de comptabilité différentes, et ils ne sont pas comparables aux résultats qui auraient pu être obtenus si la société remplacée n'avait pas été assujettie aux procédures en vertu de la LACC. Les données ne sont fournies qu'à titre indicatif des tendances de certains postes et ne doivent pas être considérées comme la suite des résultats de la société remplacée et de la société en commandite remplaçante.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005, les dépenses en immobilisations se sont élevées à 15,9 M\$; elles sont principalement liées aux améliorations locatives visant le parc aérien de CRJ705 et aux installations à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto ainsi qu'au projet ACARS. En 2006, la direction s'attend à engager des dépenses en immobilisations d'environ 32,8 M\$, y compris des éléments non récurrents totalisant 7,8 M\$ afférents aux achats d'équipement de navigation et aux autres achats liés au parc aérien. Après 2006, la direction prévoit des dépenses en immobilisations récurrentes moyennes de 25 M\$ par année. Ces dépenses en immobilisations récurrentes prévues seront compensées en grande partie par les dépenses d'amortissement visées par les « paiements applicables à la propriété d'appareils » aux termes du CAC et seront financées à même les flux de trésorerie de Jazz.

En 2006, la direction prévoit que l'excédent des dépenses en immobilisations sur les dépenses récurrentes moyennes sera financé au moyen des fonds en caisse à la clôture.

9.4. Régimes de retraite

Régime de retraite des pilotes de Jazz

Le régime de retraite des pilotes de Jazz est le seul régime de retraite agréé à prestations déterminées dont Jazz est le promoteur. Les lois fédérales du Canada qui régissent les régimes de retraite prévoient l'évaluation périodique de l'état de capitalisation de chaque régime de retraite agréé à prestations déterminées selon les principes de la continuité de l'exploitation (c.-à-d. en présumant que le régime existerait indéfiniment) et de la solvabilité (c.-à-d. en présumant qu'on pourrait résilier immédiatement le régime). La position de solvabilité est particulièrement sensible à l'influence des taux d'intérêt à long terme et au rendement des placements des régimes.

Aux fins de solvabilité, le taux d'intérêt servant au calcul des obligations au titre des prestations est un taux prescrit dérivé des taux d'intérêt des obligations à long terme du gouvernement du Canada. Étant donné le niveau actuellement peu élevé des taux, les calculs aboutissent à une valeur actualisée plus élevée pour les obligations de retraite, ce qui augmente l'état d'insolvabilité du régime (ou réduit son surplus). D'après la dernière évaluation actuarielle (en date du 1^{er} janvier 2005), le régime de retraite des pilotes de Jazz détenait 47,5 M\$ d'actifs et un passif non capitalisé sur la base de la pérennité de 3,7 M\$, et il était capitalisé à 96 % sur une base de solvabilité. Il en est résulté un paiement d'amortissement pour services passés de 0,5 M\$ en 2005. De plus, les cotisations requises au titre de services rendus au cours de la période de Jazz pour 2005 s'élèvent à 4,1 M\$. Jazz récupère indirectement des sommes d'Air Canada relativement à l'amortissement du coût des services passés et aux cotisations au titre du coût des services rendus au cours de la période pour le régime de retraite des pilotes de Jazz, par l'intermédiaire du paiement des heures cale à cale qu'elle exige d'Air Canada aux termes du CAC. Il se peut que le niveau de ces cotisations change avec le temps en fonction d'un certain nombre de facteurs économiques comme le rendement des placements de la caisse de retraite ou la fluctuation des taux d'intérêt sur les obligations à long terme du Canada. La croissance prévue du régime entraînera aussi une augmentation des cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice et accroît la possibilité de surplus et de déficits dans les exercices à venir. La prochaine évaluation doit être faite au 1^{er} janvier 2006.

Régime de retraite des pilotes d'AirBC

Les pilotes d'AirBC sont les promoteurs d'un régime de retraite agréé à prestations déterminées visant les pilotes de Jazz employés auparavant par AirBC. Jazz a été tenue de verser des cotisations déterminées à ce régime jusqu'au 15 décembre 2005, date de la fin de l'accumulation des prestations et des cotisations. En date du 16 décembre 2005, les anciens pilotes d'AirBC se sont joints au régime de retraite des pilotes de Jazz pour le service à venir. Jazz s'est engagée à assumer la promotion du régime des pilotes d'AirBC, s'il est entièrement capitalisé en date du 31 décembre 2005, d'après la projection d'une évaluation du 1^{er} janvier 2005. Les résultats de l'évaluation provisoire indiquent que le régime devrait être nettement sous-capitalisé, si bien que Jazz n'aura probablement pas à assumer la promotion de ce régime ni à assumer d'obligations à l'avenir pour les services passés des pilotes d'AirBC.

Autres régimes de retraite

Jazz verse, pour les agents de bord, des cotisations au régime national de retraite des Teamsters. Ces cotisations représentent actuellement 4 % du revenu des employés. Jazz est aussi le promoteur de régimes de retraite à cotisations déterminées à l'intention de la direction, de l'administration, du soutien technique et d'employés syndiqués autres que les pilotes et les agents de bord. Les cotisations de Jazz à ces régimes représentent généralement 4 % ou 5 % du revenu des employés. Les cotisations concernant la haute direction correspondent à 12,6 % des revenus des employés, sous réserve d'une cotisation annuelle maximale de 10 150 \$ par employé. Jazz offre également un régime de retraite enregistré à cotisations déterminées et un régime de retraite supplémentaire à l'intention de ses hauts dirigeants.

Obligations projetées au titre des régimes de retraite

Le tableau qui suit présente des projections relatives aux obligations de Jazz en matière de capitalisation des régimes de retraite de la société en commandite de 2006 à 2010 :

(en milliers de dollars canadiens)	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>
Régimes agréés – services passés	6 200 \$	6 500 \$	6 700 \$	7 000 \$	7 200 \$
Régimes agréés – services rendus au cours de l'exercice	1 700	1 700	1 700	1 700	1 700
Autres ententes de retraite	<u>5 948</u>	<u>6 000</u>	<u>6 027</u>	<u>6 073</u>	<u>6 118</u>
Obligation projetée au titre des régimes de retraite	<u>13 848 \$</u>	<u>14 200 \$</u>	<u>14 427 \$</u>	<u>14 773 \$</u>	<u>15 018 \$</u>

Les obligations ci-dessus découlent des dispositions des régimes de retraite de Jazz. Les besoins de capitalisation sont fondés sur les cotisations minimales au titre des services passés établies dans le cadre de l'évaluation actuarielle du 1^{er} janvier 2005 et la projection des actifs et passifs du régime actuel sur la période de projection. Les fluctuations de la conjoncture économique, notamment le rendement des actifs générés par la caisse de retraite et la variation des taux d'intérêt utilisés pour les évaluations de solvabilité auront une incidence sur les cotisations requises projetées.

9.5. Instruments financiers

Aux 31 décembre 2004 et 2005, Jazz n'était partie à aucun contrat d'instrument financier.

10. PARC AÉRIEN

Au 31 décembre 2005, le parc aérien en exploitation de Jazz était constitué de 121 appareils en exploitation (compte non tenu de quatre CRJ200 reçus en 2005 mais qui n'avaient pas encore été mis en service au 31 décembre 2005), dont 57 biréacteurs régionaux et 64 avions à turbopropulseurs.

Jazz a restructuré son parc aérien pour soutenir sa croissance, réduire ses coûts en utilisant moins de modèles d'appareil et améliorer l'efficacité de ses activités en harmonisant davantage le nombre de sièges offerts avec la demande. La moins grande diversité des modèles d'appareils composant le parc aérien devrait entraîner des économies sur le plan de la maintenance, des stocks et de la formation des pilotes. En 2005, les appareils BAe-146 ont été mis hors service. Entre le 31 décembre 2004 et le 31 décembre 2005, le nombre d'appareils faisant partie du parc aérien de Dash 8-100 a été ramené de 45 à 38, et il est prévu qu'il diminuera encore étant donné que deux de ces appareils doivent être mis hors service, aux frais d'Air Canada. De nombreuses liaisons plus longues auparavant effectuées au moyen d'appareils Dash 8 sont maintenant réalisées par des biréacteurs régionaux. Citons, par exemple, les liaisons Vancouver-Prince George, Vancouver-Fort St. John et Halifax-Goose Bay. La plus grande rapidité des biréacteurs régionaux les rend concurrentiels sur le plan des coûts par voyage et les passagers préfèrent leur confort accru et leur plus grande vitesse.

Au 31 décembre 2005, Jazz avait pris livraison de l'ensemble des 15 CRJ200 et 15 CRJ705 commandés par Air Canada en septembre 2004. À la même date, Air Canada avait cédé à Jazz quinze de ses CRJ100, dix autres devant être transférés d'ici juillet 2006. En outre, six CRJ200 loués par Air Canada Capital Ltd. auprès d'un tiers ont été livrés à Jazz entre le mois de septembre et le mois de décembre 2005, et deux autres CRJ200 devraient être livrés par un tiers en février 2006. Ces appareils seront également loués auprès d'un tiers à Air Canada Capital Ltd., puis sous-loués à Jazz. Ainsi, d'ici juillet 2006, Jazz prévoit exploiter un parc aérien composé uniquement d'appareils fabriqués par Bombardier, soit 135 appareils au total, dont 73 biréacteurs régionaux CRJ et 62 avions à turbopropulseurs Dash 8.

Au 31 décembre 2005, le parc aérien en exploitation de Jazz se répartissait comme suit :

	<u>Nombre d'appareils en exploitation ¹⁾</u>	<u>Âge moyen des appareils en exploitation</u>	<u>Nombre d'appareils détenus ²⁾</u>	<u>Nombre d'appareils détenus / financés</u>	<u>En location- exploitation</u>
CRJ100	15	9,9	-	-	15
CRJ200	27	3,9	-	-	27
CRJ705	15	0,5	-	-	15
DHC-8-300	26	15,8	9	8	9
DHC-8-100	38	18,0	29	-	9
Appareils en exploitation, nombre total	<u>121</u>	<u>11,2</u>	<u>38</u>	<u>8</u>	<u>75</u>

¹⁾ Exclut quatre appareils DHC-8-100 de Havilland qui étaient stationnés et entreposés pour Air Canada.

²⁾ Exclut quatre appareils CRJ200 de Canadair qui ont été reçus en 2005 mais qui n'avaient pas été mis en service au 31 décembre 2005. Leur mise en service doit se faire au cours du premier trimestre de 2006.

À l'heure actuelle, la direction croit qu'il existe des occasions intéressantes d'acquérir d'autres biréacteurs régionaux. Advenant l'achat d'autres appareils modernes, on prévoit que ceux-ci remplaceront les appareils actuellement exploités par Jazz.

Le remplacement de Dash 8 par des biréacteurs régionaux permet à Jazz de redéployer ses vieux Dash 8, de les céder ou de les affecter à des services nolisés. De plus, la direction est d'avis que Jazz pourra avoir l'occasion d'acquérir des avions à turbopropulseurs Dash 8-Q400 (70 sièges) qui lui permettraient de bénéficier d'avantages concurrentiels et d'économies. Grâce à sa vitesse, au confort qu'il offre aux passagers, à ses caractéristiques opérationnelles économiques intéressantes et à sa faible consommation en carburant, le Dash 8-Q400 remplacerait bien les Dash 8 et les CRJ100 et s'ajouterait avantageusement au parc aérien d'appareils Bombardier de Jazz.

D'un point de vue opérationnel, les appareils Dash 8-100 et Dash 8-300 qui composent actuellement le parc aérien de Jazz présentent des caractéristiques très semblables à celles du Dash 8-Q400. Jazz pourrait ainsi réaliser des économies considérables en ce qui concerne la formation initiale et continue de ses pilotes et de ses agents de bord et devrait être en mesure d'établir les horaires de ses pilotes et agents de bord avec beaucoup plus de facilité et d'efficacité.

Le tableau qui suit indique la composition du parc aérien en exploitation de Jazz au 31 décembre 2004 et au 31 décembre 2005, de même que la composition prévue de son parc aérien en exploitation au 31 décembre 2006.

	<u>Parc aérien en exploitation aux</u>		<u>Parc aérien en exploitation prévu au</u>
	<u>31 décembre 2004</u>	<u>31 décembre 2005</u>	<u>31 décembre 2006</u>
CRJ100/200 (50 sièges)	18	42 ¹⁾	58 ¹⁾²⁾
CRJ705 (75 sièges)	0	15 ¹⁾	15
Dash 8- 300 (50 sièges)	26	26	26
Dash 8- 100 (37 sièges) ³⁾	45	38	36
BAe- 146 (77 sièges)	2	0	0
Appareils en exploitation, nombre total	<u>91</u>	<u>121</u>	<u>135</u>

¹⁾ Exclut quatre CRJ200 de Canadair qui ont été reçus en 2005 mais qui n'ont pas été mis en service au 31 décembre 2005. Leur mise en service doit se faire au cours du premier trimestre de 2006.

²⁾ Le parc aérien en exploitation prévu de Jazz au 31 décembre 2005 comprend 15 des 25 appareils CRJ100 initialement exploités par Air Canada et qui doivent être cédés à Jazz, alors que les plans d'exploitation de Jazz aux 31 décembre 2006 comprennent ces 25 appareils CRJ100.

³⁾ Un seul Dash 8-100 (compris dans les totaux pour toutes les périodes indiquées) est actuellement affecté aux services nolisés de Jazz, qui devrait ajouter un deuxième Dash 8-100 (compris dans les totaux indiqués pour toutes les périodes mentionnées) à ses services nolisés au cours du deuxième trimestre de 2006.

Tous les appareils composant le parc aérien en exploitation de Jazz en date du 31 décembre 2005 et quatre appareils CRJ200 reçus en 2005 mais qui n'avaient pas été mis en service au 31 décembre 2005, sont des appareils visés aux termes du CAC, à l'exception de l'appareil Dash 8-100, qui est affecté aux services nolisés. Des 135 appareils devant composer le parc aérien en exploitation de Jazz d'ici juillet 2006, 133 appareils seront visés par le CAC, les deux autres (Dash 8) devant être affectés aux services nolisés.

CRJ100/200

L'appareil CRJ100/200 de Bombardier, qui compte 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. Le CRJ200 est équipé de moteurs plus efficaces que le CRJ100; il offre une plus longue autonomie de vol et une plus grande capacité de charge. Des 42 CRJ100/200 faisant partie du parc aérien de Jazz, 25 sont sous-loués auprès d'Air Canada, et 17 (plus les quatre CRJ200 qui n'étaient pas en service au 31 décembre 2005) sont sous-loués auprès d'Air Canada Capital Ltd., filiale d'Air Canada, aux termes de contrats de sous-location venant à échéance entre 2009 et 2024. Tous les CRJ100/200 qu'on prévoit ajouter au parc aérien de Jazz seront sous-loués auprès d'Air Canada ou de sa filiale, Air Canada Capital Ltd. D'ici juillet 2006, le parc aérien de Jazz devrait compter 25 CRJ100 et 33 CRJ200.

CRJ705

Jazz est le premier transporteur au monde à exploiter le CRJ705 de Bombardier, biréacteur régional à la fine pointe de la technologie. Le CRJ705 de Jazz est équipé de sièges de cuir et comprend dix sièges en classe Affaires et 65 sièges en Service Hospitalité; il offre plus d'espace pour les jambes en Service Hospitalité que tout autre appareil d'un transporteur canadien et offre beaucoup d'espace de rangement sous les sièges. Jazz prévoit installer des appareils de divertissement en vol à l'arrière de chacun des sièges de ses CRJ705. Grâce au CRJ705, Jazz peut offrir des services comparables à ceux qu'on trouve à bord d'un appareil de grande ligne.

Le CRJ705 est un appareil économique en raison de son efficacité opérationnelle et de ses faibles coûts d'exploitation par vol. L'efficacité, le grand rayon d'action, la taille et la polyvalence du CRJ705 devraient permettre à Jazz d'assurer des liaisons plus longues, en plus des lignes à trafic élevé, et d'offrir un confort supérieur et un grand choix de services sans escale à ses clients, le tout de manière économique. Comme le CRJ705 a une vitesse de croisière d'environ 880 km/h, la direction est d'avis qu'il s'agit d'un appareil approprié pour assurer plus fréquemment les longues liaisons à faible trafic comme Calgary-Houston, Toronto-Houston, Toronto-Dallas et Montréal-Winnipeg.

Les CRJ705 faisant actuellement partie du parc aérien de Jazz sont sous-loués auprès d'Air Canada Capital Ltd., filiale d'Air Canada, aux termes de contrats de sous-location expirant en 2022 et en 2024.

Dash 8-300

Le Dash 8-300 de Bombardier, qui compte 50 sièges, est un avion à turbopropulseurs dont les caractéristiques perfectionnées se rapprochent de celles d'un avion à réaction. Des 26 Dash 8-300 faisant partie du parc aérien de Jazz, 17 appartiennent à Jazz et neuf sont sous-loués auprès d'Air Canada Capital Ltd., ou loués auprès de tiers aux termes de contrats de sous-location et de location expirant entre 2006 et 2007.

Dash 8-100

Le Dash 8-100 est un moyen-courrier équipé de deux turbopropulseurs qui peut accueillir 37 passagers. Des 38 Dash 8-100 du parc aérien de Jazz, 29 appartiennent à Jazz, deux sont loués auprès d'Air Canada, et sept sont loués auprès d'Air Canada Capital Ltd., aux termes de contrats de location expirant entre 2005 et 2008.

Clause de portée

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

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

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

- Jazz peut maintenir un parc aérien de 50 CRJ100/200 et de 15 CRJ705 constitué de la façon suivante : i) dix CRJ200 en exploitation dans le parc aérien depuis 2002, 15 CRJ200 et 15 CRJ705 qu'Air Canada a commandés de Bombardier et qui lui ont été livrés et ii) 25 CRJ100 exploités initialement par Air Canada, dont 15 avaient déjà été cédés à Jazz au 31 décembre 2005 et dix devant être cédés d'ici juillet 2006.
- Si Air Canada ou Jazz souhaite accroître son parc aérien au-delà des limites prévues ci-dessus, elle doit en aviser l'APAC et l'ALPA par écrit et ensuite les rencontrer pour en discuter et, si possible, convenir de l'augmentation et des conditions s'y rapportant. Si aucune entente n'est conclue, la question sera soumise à un arbitre ou à un médiateur qui tranchera alors en tenant compte de l'étude de rentabilité présentée par chaque partie et de l'effet de l'augmentation sur les groupes de pilotes intéressés.
- Jazz ne peut exploiter les appareils CRJ705 s'ils sont configurés pour avoir une capacité de plus de 75 sièges, toutes classes confondues.
- Comme c'était le cas auparavant, Air Canada doit assurer un nombre minimum de SMO par rapport à ceux de Jazz.

L'APAC a déposé un grief aux termes de la convention collective qu'elle a conclue avec Air Canada. Elle conteste le moment du transfert des 25 CRJ100 d'Air Canada à Jazz avant l'intégration des appareils Embraer ERJ-190 dans le parc d'Air Canada. Air Canada a informé l'APAC qu'elle est d'avis que la question devrait être réglée au moyen d'un arbitrage exécutoire prévu aux termes de la transaction concernant les avions à réaction légers. Même si le résultat de l'arbitrage ou de la procédure de résolution des griefs ne peut être établi avec certitude, la direction est d'avis que, si on se fie aux arbitrages antérieurs relatifs au déploiement d'appareils au sein de Jazz, le calendrier actuel du transfert des 25 CRJ100 ne devrait pas être touché.

11. EFFECTIF

En 2004, Jazz a conclu avec tous les groupes syndicaux des conventions collectives à long terme qui expirent en 2009. Les syndicats ne peuvent déclencher de grève avant l'expiration des conventions collectives. Sauf en ce qui concerne le syndicat des pilotes, l'ALPA, les conventions prévoient la révision des échelles salariales au milieu de l'année 2006 au moyen d'une négociation ou, à défaut, d'une médiation ou d'un arbitrage. La structure de rémunération actuelle de Jazz est concurrentielle sur le marché nord-américain.

La mise en œuvre du plan de compression de l'effectif syndiqué découlant des nouvelles conventions collectives de Jazz et celle du plan de compression de l'effectif non syndiqué de Jazz étaient en grande partie achevées à la fin de 2004. En 2005, d'autres compressions d'effectif ont été réalisées dans certains secteurs, par suite de l'arrivée de nouvelles technologies, de l'application d'un programme de départ volontaire et de réductions supplémentaires de l'effectif non syndiqué.

Au quatrième trimestre de 2005, Jazz comptait en moyenne 3 801 employés équivalents temps plein (ETP), en regard d'une moyenne de 3 363 employés au quatrième trimestre de 2004, soit 13 % de plus qu'à la période correspondante de l'exercice précédent, comme l'indique le tableau ci-dessous.

	Syndicat	Trimestre terminé le 31 décembre 2005	Trimestre terminé le 31 décembre 2004	Variation	Variation (%)
Pilotes	ALPA	1 135	1 028	107	10,4
Services techniques	CAW	725	623	102	16,4
Agents – Ventes et services clientèle	CAW	646	591	55	9,3
Agents de bord	Teamsters	620	513	107	20,9
Membres de la direction	-	385	353	32	9,1
Soutien administratif et technique					
Personnel de soutien	-	222	180	42	23,3
Agents techniques d'exploitation	CALDA	46	53	(7)	(13,2)
Affectation des équipages	CAW	22	22	-	-
		<u>3 801</u>	<u>3 363</u>	<u>438</u>	<u>13,0</u>

12. ENTENTES HORS BILAN

Au 31 décembre 2004, la valeur comptable nette de l'équipement de vol cédé en garantie de la dette à long terme s'établissait à environ 35,0 M\$, et la quasi-totalité des immobilisations corporelles restantes était cédée en garantie d'une dette d'ACE. Au cours de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2005, la dette d'ACE a été remboursée et les immobilisations corporelles cédées en garantie, libérées. Jazz n'avait conclu aucune entente hors bilan au 31 décembre 2005.

Des lettres de crédit totalisant environ 2,0 M\$ (0,6 M\$ au 31 décembre 2004) ont été émises en garantie de la location de contrats de location d'appareils, de contrats d'assistance en escale et de frais aéroportuaires ainsi que des paiements de location d'espace.

13. ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

La préparation des états financiers selon les PCGR exige que Jazz procède à des estimations et pose des jugements et des hypothèses que sa direction estime raisonnables à la lumière de l'information disponible. Ces estimations, jugements et hypothèses influent sur les montants présentés au titre des actifs et des passifs, ainsi que sur la présentation des actifs et des passifs éventuels, à la date de ces états financiers, et sur les montants présentés au titre des produits et des charges au cours de la période visée. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations. La direction a déterminé les secteurs suivants qui, selon elle, font appel aux jugements les plus subjectifs, souvent du fait qu'il faille estimer les effets que sont susceptibles de produire des événements qui, de façon inhérente, sont marqués par l'incertitude et peuvent changer de façon importante au cours des périodes subséquentes.

Les principales conventions comptables de Jazz sont décrites à la note 4 afférente aux états financiers consolidés au 31 décembre 2005. Les politiques et estimations suivantes sont celles que Jazz estime être les plus cruciales pour aider à comprendre et à apprécier la présentation de ses résultats financiers.

Comptabilité « nouveau départ »

Le 30 septembre 2004, Jazz a adopté la comptabilité « nouveau départ ». En conséquence, tous les actifs et passifs de la société remplacée ont été inscrits à leur juste valeur, sauf en ce qui concerne les impôts sur les bénéfices futurs, qui sont présentés conformément aux exigences du chapitre 3465 du *Manuel de l'ICCA*, intitulé « Impôts sur les bénéfices ». La juste valeur des actifs et des passifs repose sur les meilleures estimations de la direction et sur des techniques d'évaluation en date du 30 septembre 2004. La détermination de la juste valeur fait intervenir diverses hypothèses quant au montant et au moment des flux de trésorerie futurs, aux taux d'actualisation, aux valeurs finales et à d'autres incertitudes inhérentes aux actifs et aux passifs faisant l'objet de l'évaluation.

Avantages sociaux futurs

Les principales conventions comptables adoptées en matière d'avantages sociaux futurs, qui sont conformes au chapitre 3461 du *Manuel de l'ICCA*, intitulé « Avantages sociaux futurs », et qui ont trait au régime de retraite à prestations déterminées de Jazz à l'intention des pilotes et au régime de retraite complémentaire des cadres de Jazz, sont les suivantes :

- à la levée de la protection en vertu de la LACC le 30 septembre 2004, la comptabilité « nouveau départ » a été appliquée à ces régimes, et la totalité de l'écart entre l'obligation au titre des prestations constituées et la valeur de marché des actifs des régimes a été constatée dans les bénéfices non répartis;
- le coût des prestations de retraite acquises par les salariés est déterminé de façon actuarielle selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, les taux d'intérêt du marché et les meilleures estimations de la direction quant au rendement prévu des actifs des régimes, au taux de croissance de la rémunération et à l'âge du départ à la retraite des salariés;
- le rendement prévu des actifs des régimes est basé sur leur taux de rendement à long terme prévu et sur leur juste valeur; il est raisonnablement possible que l'estimation faite par la direction du taux de rendement à long terme varie à mesure que celle-ci continue d'évaluer les futurs placements et stratégies et par suite de l'évolution des marchés des capitaux;
- le coût des services passés découlant de modifications apportées aux régimes est amorti selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs à la date des modifications; à l'heure actuelle, cette période est de 19 ans pour le régime de retraite, et de 14 ans pour le régime de retraite complémentaire des cadres;
- l'excédent des gains et pertes actuariels combinés non constatés sur 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées, ou sur 10 % de la valeur liée au marché des actifs des régimes si ce dernier montant est plus élevé, est amorti sur la durée résiduelle moyenne d'activité des salariés actifs qui devraient normalement toucher des prestations en vertu du régime (à l'heure actuelle, 19 ans pour le régime de retraite et 14 ans pour le régime de retraite complémentaire des cadres);
- l'exercice prend fin le 31 décembre, et la date d'évaluation des actifs et des obligations au titre des régimes est le 30 novembre; les obligations sont attribuées à la période commençant à la date d'adhésion de l'employé au régime et se terminant à la première des dates suivantes : cessation d'emploi, décès ou départ à la retraite.

Les hypothèses suivantes ont été utilisées pour évaluer l'obligation au titre des prestations constituées et le coût de retraite de l'exercice pour l'employeur :

- le taux d'actualisation retenu pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées a été établi à partir des taux d'intérêt du marché, à la date de mesure, pour des titres de créance de qualité supérieure dont les flux de trésorerie correspondent au calendrier et au montant des versements prévus au titre des prestations; il est raisonnablement possible que ces taux changent à l'avenir en fonction de l'évolution des taux d'intérêt du marché;

- l'hypothèse du taux de rendement des actifs à long terme prévu par Jazz est fonction des faits et circonstances qui existent à la date de mesure et de la composition particulière du portefeuille d'actifs du régime; de concert avec ses actuaires, la direction analyse les prévisions de rendement à long terme des diverses catégories d'actifs et établit la stratégie de répartition de l'actif qu'adoptera Jazz; ces facteurs servent à déterminer le taux moyen de rendement prévu des placements effectués pour financer les prestations de retraite; même si l'analyse prend en compte les rendements récents et historiques des caisses de retraite, le taux retenu pour hypothèse est avant tout un taux prospectif à long terme.

	Société en commandite remplaçante		Société remplacée
	Exercice terminé le 31 décembre 2005	Trimestre terminé le 31 décembre 2004	Période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004
Hypothèses moyennes pondérées utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées			
• Taux d'actualisation	5,20 %	6,11 %	6,26 %
• Taux de croissance de la rémunération	4,09 %	4,09 %	4,09 %
Hypothèses moyennes pondérées utilisées pour déterminer le coût de retraite			
• Taux d'actualisation	6,11 %	6,26 %	6,27 %
• Taux de rendement des actifs prévu à long terme	6,10 %	6,25 %	6,25 %
• Taux de croissance de la rémunération	4,09 %	4,09 %	5,04 %

Actifs incorporels

Lors de l'adoption de la comptabilité « nouveau départ » le 30 septembre 2004, les actifs incorporels identifiables de Jazz ont été inscrits à la juste valeur d'après les techniques d'évaluation aux fins de la présentation de l'information financière selon cette comptabilité. Les actifs incorporels non amortissables de Jazz sont soumis à un test de dépréciation annuel. De plus, Jazz doit réévaluer périodiquement la durée de vie restante des actifs amortissables.

Aux fins de l'évaluation des actifs identifiables, la juste valeur est définie dans les PCGR comme « le montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence ». La préparation des états financiers conformément aux PCGR exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants indiqués dans les états financiers et dans les notes y afférentes. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles étaient, à l'origine, comptabilisées au coût. Dès le passage à la comptabilité « nouveau départ », le 30 septembre 2004, le coût des immobilisations corporelles a été ajusté à leur juste valeur. De plus, la durée de vie utile estimative de certains éléments d'actif a aussi été ajustée. Au 31 décembre 2005, la valeur comptable nette des immobilisations corporelles de la société en commandite remplaçante était de 193,9 M\$.

Les immobilisations corporelles sont amorties jusqu'à concurrence de leur valeur résiduelle estimative selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée estimative de service. La valeur des appareils et de l'équipement de vol est amortie sur une période de vingt à trente ans, et leur valeur résiduelle est estimée à 20 %. Les améliorations apportées aux appareils dont Jazz est propriétaire sont capitalisées et amorties sur leur durée d'utilisation restante. Les améliorations apportées aux appareils en location-exploitation sont amorties sur la durée du contrat de location.

Les bâtiments sont amortis, selon la méthode linéaire, sur leur durée de vie utile jusqu'à concurrence de 40 ans. Toutefois, dans le cas où la vie utile du bâtiment est supérieure à la durée du bail foncier, la valeur du bâtiment est amortie sur la durée du bail. Les améliorations locatives sont amorties sur la durée du bail ou sur cinq ans, selon la durée la plus courte. Le matériel au sol et le matériel informatique sont amortis sur cinq ans.

On détermine la durée d'amortissement des appareils au moyen d'une analyse économique, d'un examen des plans existants relatifs au parc aérien et des comparaisons avec le matériel volant de sociétés aériennes utilisant les mêmes modèles d'appareils. Les valeurs résiduelles estimatives sont établies à partir des antécédents de Jazz concernant les ventes d'appareils et de pièces de rechange ainsi qu'à partir d'évaluations prospectives effectuées par des tiers indépendants.

Contrats de location d'appareils

Jazz est liée par d'importantes obligations en vertu de contrats de location et de sous-location d'appareils qui sont classés comme des contrats de location-exploitation et qui ne figurent pas dans les actifs ou les passifs au bilan. Conformément aux PCGR, des tests ont été effectués pour déterminer le classement des contrats de location-exploitation. Les contrats de Jazz ne comprennent aucune garantie de valeur résiduelle.

Nouvelles réalités comptables

En janvier 2005, l'Institut Canadien des Comptables Agréés a publié les chapitres suivants du *Manuel de l'ICCA* applicables aux périodes intermédiaires ou aux exercices ouverts à compter du 1^{er} octobre 2006, bien qu'il soit permis de les adopter plus tôt. Jazz étudie actuellement l'effet de la mise en œuvre de ces normes sur ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Chapitre 1530 – Résultat étendu

Le résultat étendu s'entend de la variation des capitaux propres (ou de l'actif net) d'une entreprise au cours d'une période, découlant d'opérations et d'autres événements et circonstances sans rapport avec les propriétaires. Le résultat étendu comprend toutes les variations des capitaux propres au cours d'une période, sauf celles qui résultent des apports des propriétaires et des distributions faites à leur profit.

Un état du résultat étendu serait requis dans un jeu complet d'états financiers intermédiaires et annuels. Ce nouvel état devrait indiquer le résultat net et chacun des éléments constatés dans le résultat étendu, comme certains gains et certaines pertes découlant de variations de la juste valeur.

Chapitre 3855 – Instruments financiers — Comptabilisation et évaluation

Une entité doit constater un actif financier ou un passif financier lorsqu'elle devient partie aux dispositions contractuelles d'un instrument financier. Les actifs financiers sont classés dans les catégories suivantes : actifs financiers détenus à des fins de transaction, placements détenus jusqu'à leur échéance, prêts et créances, et actifs financiers disponibles à la vente. Les actifs et passifs financiers doivent, sauf quelques exceptions, être évalués initialement à la juste valeur. Après leur comptabilisation initiale, les gains et les pertes sur les actifs financiers et les passifs financiers évalués à la juste valeur seraient constatés en résultat net, à l'exception des gains ou des pertes sur les actifs financiers classés comme disponibles à la vente, dont les gains et les pertes latents sont inclus dans le résultat étendu. Pour les actifs financiers et les passifs financiers qui ne sont pas classés comme étant détenus à des fins de transaction, la valeur initiale comptabilisée comprend les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition ou à l'émission de l'actif ou du passif financier.

Ce nouveau chapitre, qui énonce quand et comment la comptabilité de couverture peut être appliquée, repose sur les directives qui étaient énoncées dans la Note d'orientation concernant la comptabilité NOC-13, *Relations de couverture*. Selon la nouvelle norme, la partie inefficace de la variation de la juste valeur des dérivés qui font partie de la relation de couverture doit être comptabilisée en résultat dans la période au cours de laquelle survient la variation, et d'autres éléments de gains et de pertes liés aux instruments sont inclus dans le résultat étendu.

14. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

14.1. Contrôles et procédures de communication de l'information

Les contrôles et procédures de communication de l'information au sein de Jazz sont conçus de manière à fournir une assurance raisonnable que toute l'information pertinente de la société est présentée à son comité sur la politique relative à la communication de l'information pour permettre la prise de décisions appropriées et opportunes relativement à l'information communiquée au public.

Une évaluation de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information financière de Jazz (conformément à la définition donnée à cette expression dans la Norme canadienne 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières au 31 décembre 2005) a été réalisée par la direction de Jazz et sous sa direction, y compris par le chef de la direction et le chef des finances. À partir de cette évaluation, le chef de la direction et le chef des finances ont conclu que les contrôles et procédures de communication de l'information financière de Jazz sont efficaces.

14.2. Présentation de l'information financière

Les états financiers et les autres données financières fournies dans le présent rapport de gestion donnent une image fidèle, à tous les égards importants, de la situation financière, des résultats d'exploitation et des flux de trésorerie de l'émetteur, aux dates et pour les périodes indiquées.

15. FACTEURS DE RISQUES

15.1. Risques liés au lien avec Air Canada

Dépendance envers Air Canada

Jazz est directement intéressée par la force financière et opérationnelle et la position concurrentielle d'Air Canada. Si cette force venait à diminuer, cela pourrait avoir une incidence défavorable sur la capacité de Jazz de recevoir des paiements d'Air Canada et le montant de ces paiements. De plus, si la position concurrentielle d'Air Canada venait à gravement faiblir, cela pourrait influencer sur l'utilisation des appareils visés.

Récemment, Air Canada, à l'instar d'autres transporteurs réseau, a subi d'importantes pertes d'exploitation et pourrait continuer à en subir dans l'avenir.

Les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada sont exposés à un certain nombre de risques, notamment les suivants :

- Air Canada a contracté d'importants engagements visant des dépenses en immobilisations, notamment pour l'acquisition de nouveaux appareils;
- les coûts du carburant, qui, au cours de 2005, se sont fixés à des sommets inégalés jusqu'à présent, constituent une part importante des frais d'exploitation d'Air Canada;
- les conflits ou les interruptions de travail peuvent avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada;
- l'industrie du transport aérien est extrêmement concurrentielle, ce qui peut entraîner une baisse des prix;
- les facteurs de risque décrits à la rubrique « Risques liés au secteur ».

Air Canada est seule à vendre les places à bord des appareils visés de Jazz et est seule responsable de l'établissement des horaires, des routes, de la fréquence et des prix des billets de Jazz. Si Air Canada ne met pas en marché de façon efficace et concurrentielle les lignes de Jazz, l'utilisation des appareils visés pourrait s'en trouver réduite, ce qui diminuerait la marge bénéficiaire de Jazz.

En outre, Air Canada est chargée d'établir les plans d'exploitation de Jazz pour les appareils visés, y compris les horaires, le nombre d'heures cale à cale, les départs, les SMO et les facteurs de charge pour chaque type d'appareil visé, ainsi que les modifications de ces plans. Si Air Canada ne fournit pas ces plans d'exploitation à Jazz dans les délais prévus par le CAC, cela pourrait nuire grandement aux activités de Jazz.

Résiliation du CAC

La quasi-totalité des produits d'exploitation actuels de Jazz découlent du CAC conclu avec Air Canada, qui couvre actuellement tout le parc aérien en exploitation de Jazz (sauf un appareil Dash 8). Le CAC prendra fin le 31 décembre 2015 et pourra être renouvelé, à des conditions qui seront négociées, pour deux périodes supplémentaires de cinq ans, sauf si une partie y met fin en donnant avis à l'autre partie de son intention de ne pas le renouveler au moins un an avant le 31 décembre 2015 ou la fin de la première période de renouvellement. En outre, chaque partie a le droit de résilier le CAC à tout moment à la survenance d'un cas de défaut (établi par un groupe d'arbitrage conformément aux conditions du CAC), notamment dans les cas suivants :

- la faillite ou l'insolvabilité de l'autre partie;
- la suspension ou la révocation du droit de Jazz d'exploiter une compagnie offrant un service aérien régulier;
- le non-paiement à l'échéance des sommes dues par Air Canada ou Jazz à l'autre partie aux termes du CAC, lorsqu'il n'est pas remédié à ce défaut dans les 30 jours suivant une mise en demeure à cet effet;
- un manquement par Air Canada ou Jazz à une autre de leurs obligations aux termes du CAC, lorsqu'il n'est pas remédié à ce défaut dans les 30 jours suivant une mise en demeure à cet effet;
- plus de 50 % des appareils visés ne peuvent effectuer des vols réguliers pendant plus de sept jours consécutifs ou 25 % des appareils visés ne peuvent effectuer de vols réguliers pendant plus de 21 jours consécutifs, sauf en raison d'une ordonnance d'une autorité gouvernementale touchant le secteur en général ou d'une action d'Air Canada, d'une grève des employés d'Air Canada ou d'un cas de force majeure, notamment un arrêt ou un ralentissement du travail ou toute autre interruption de travail;
- le non-respect par Jazz de certains critères de rendement;
- le non-respect par Jazz d'une condition importante, y compris le non-paiement d'une somme exigible aux termes d'un contrat important auquel Jazz est partie, lorsque ce défaut se poursuit après le délai de grâce applicable, le cas échéant;
- le non-respect par Air Canada ou Jazz d'une condition importante d'un autre contrat important intervenu entre elles, lorsque ce défaut se poursuit après le délai de grâce applicable, le cas échéant;
- l'omission de Jazz de maintenir une assurance convenable;
- le non-respect par Jazz des droits de vérification et d'inspection d'Air Canada.

Aux termes du CAC, si un changement de contrôle de Jazz (sauf en faveur du Fonds) se produit sans le consentement d'Air Canada, cette dernière peut résilier le CAC. L'existence de ce droit peut limiter la capacité de Jazz de négocier ou de réaliser la vente de la totalité ou d'une partie de ses activités à une autre entité ou de participer par ailleurs à un regroupement dans l'industrie du transport aérien.

Si le CAC est résilié, les produits d'exploitation et les bénéfices de Jazz seraient donc réduits de beaucoup ou éliminés, sauf si Jazz peut conclure des arrangements de remplacement satisfaisants. Rien ne garantit que Jazz pourrait conclure des arrangements de remplacement satisfaisants ou que de tels arrangements lui seraient aussi favorables que le CAC.

Le CAC prévoit que, à l'expiration ou à la résiliation du CAC, sauf la résiliation découlant d'un défaut de Jazz ou d'Air Canada, tous les contrats de location conclus par Jazz et Air Canada (ou un membre du même groupe qu'Air Canada) relatifs aux appareils visés et aux moteurs de rechange seront automatiquement résiliés, et Air Canada (ou le membre du même groupe qu'Air Canada) aura le droit de reprendre possession des appareils visés et des moteurs de

rechange. Rien ne garantit que Jazz sera en mesure de remplacer les appareils. Si elle peut les remplacer, rien ne garantit qu'elle pourra le faire à des conditions aussi favorables pour elle que celles de ses contrats de location actuels avec Air Canada (ou un membre du même groupe qu'Air Canada). Si Jazz est incapable de remplacer les appareils à des conditions raisonnables, cela pourrait avoir une incidence défavorable importante sur sa capacité d'offrir des vols réguliers et nolisés à des transporteurs, ce qui nuirait grandement à ses affaires, à ses activités et à sa situation financière.

Si le CAC est résilié en raison d'un défaut de la part de Jazz, les contrats de location conclus par Jazz et Air Canada (ou un membre du même groupe qu'Air Canada) relatifs aux appareils visés et aux moteurs de rechange ne seront pas résiliés. Dans ce cas, Jazz ne sera pas libérée de ses obligations aux termes des contrats de location d'appareils, mais perdra la capacité de gagner un revenu aux termes du CAC pour remplir ces obligations, ce qui aurait une incidence défavorable importante sur ses affaires, ses activités et sa situation financière.

Accès aux installations aéroportuaires et aux créneaux d'aéroport

À l'expiration ou à la résiliation du CAC, Jazz peut perdre son accès aux installations aéroportuaires de certaines villes clés où Air Canada lui fournit des installations ou d'autres services. Air Canada loue auprès d'autorités aéroportuaires la plupart des installations aéroportuaires situées aux principales destinations urbaines de Jazz. Aux termes du CAC, Jazz a actuellement le droit d'utiliser ces installations pour remplir ses obligations envers Air Canada à l'égard du CAC. Tous les créneaux de décollage ou d'atterrissage ou les routes de Jazz que les autorités utilisent pour les vols réguliers de Jazz sont au nom d'Air Canada. Par conséquent, à l'expiration ou à la résiliation du CAC, Jazz peut perdre son accès à ces installations et à ces créneaux. Jazz peut devoir conclure des ententes de rechange pour utiliser les mêmes installations ou d'autres installations aéroportuaires et créneaux à des tarifs plus élevés. Rien ne garantit que Jazz pourra avoir accès à d'autres installations aéroportuaires ou créneaux ou qu'elle y aura accès à de bonnes conditions.

L'incapacité de Jazz d'avoir un accès convenable à des installations aéroportuaires ou à des créneaux d'aéroport suffisants ou la possibilité d'y avoir accès à des coûts beaucoup plus élevés aurait une incidence défavorable importante sur les activités, les affaires et la situation financière de Jazz.

Niveaux d'utilisation réduits

Aux termes du CAC, Air Canada doit atteindre certains niveaux d'utilisation minimums des appareils de Jazz. C'est Air Canada qui détermine, à son gré, les liaisons que Jazz assurera. Si Air Canada est incapable de remplir à capacité suffisante ses propres appareils ou si elle peut exploiter une ligne ou utiliser d'autres fournisseurs à un coût concurrentiel comparativement à celui de Jazz, ou pour toute autre raison, Air Canada pourrait réduire les vols de Jazz aux niveaux d'utilisation minimums ou exiger que Jazz assure des vols qui entraînent une sous-utilisation de la capacité des appareils de Jazz ou qui rendent plus difficile la réalisation des objectifs cibles, ce qui occasionnerait une baisse des produits d'exploitation réalisés aux termes du CAC. Bien qu'elle recevrait quand même des produits d'exploitation minimums garantis, si les appareils de Jazz étaient sous-utilisés par Air Canada, Jazz perdrait la capacité de toucher une marge sur les frais d'exploitation directs des vols qui auraient par ailleurs été réalisés à supposer que les appareils de Jazz aient été plus utilisés. Jazz perdrait également l'occasion de recevoir une prime de rendement. La garantie d'utilisation quotidienne moyenne minimale ne s'appliquera pas si Jazz n'atteint pas le nombre minimal d'heures cale à cale en raison de son propre manquement ou de son incapacité à fournir suffisamment de capacité. La garantie d'utilisation quotidienne moyenne minimale pour l'année civile 2006 représente environ 86 % du nombre estimatif actuellement prévu d'heures de vol cale à cale des appareils visés de Jazz durant cette période, comme il est envisagé dans le plan d'exploitation annuel de 2006 qui a été produit par Air Canada à l'intention de Jazz strictement à des fins de budget et de planification.

Force majeure

Les obligations d'Air Canada et de Jazz aux termes du CAC (sauf les obligations financières) seront suspendues si un cas de force majeure empêche la partie en cause de remplir ses obligations aux termes du CAC. En outre, Air Canada et Jazz comprennent qu'un cas de force majeure peut indirectement faire en sorte qu'une partie soit en défaut aux termes d'une convention collective à laquelle elle est partie. À la survenance d'un cas de défaut Air Canada et Jazz devront se rencontrer, aussitôt que raisonnablement possible étant donné la nature du cas de force majeure, et

veilleront à minimiser l'impact de ce cas de force majeure. Si un cas de force majeure survient pendant la durée du CAC, qui vient à échéance en décembre 2015, Air Canada et Jazz peuvent décider d'en renégocier certaines conditions, y compris les taux des frais que doit payer Air Canada, les garanties d'achat de capacité minimale ainsi que certains éléments des plans d'exploitation triennaux, annuels ou saisonniers et du plan à long terme concernant le parc aérien alors en vigueur, notamment le nombre d'heures cale à cale, les départs, les SMO et les aéroports où Jazz exercera ses activités et le nombre d'appareils visés. Ces changements aux conditions du CAC, qu'ils soient temporaires ou à long terme, pourraient avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Jazz.

Remplacement de services fournis par Air Canada aux termes du CAC et du CSC

Air Canada fournit un certain nombre d'importants services à Jazz, y compris la vente de billets, les services de réservation et de centre d'appels, les codes de désignation, les technologies de l'information, le dégivrage, l'utilisation de l'éthylèneglycol, l'achat de carburant ainsi que les services de traitement des passagers, de manutention des appareils et d'acheminement du trafic. Si le CAC n'est pas renouvelé après la première échéance ou les périodes de renouvellement subséquentes ou s'il est par ailleurs résilié, Jazz devra soit fournir ces services à l'interne, soit engager des tiers pour les fournir. Rien ne garantit que Jazz serait capable de remplacer ces services de manière économique ou opportune. En outre, Jazz dépend de l'infrastructure d'Air Canada pour des questions comme les services de comptabilité, de fiscalité, d'avocats-conseils à l'interne, de vente et de distribution. Si le contrat de services cadre entre Jazz et Air Canada est résilié, Jazz devra soit exercer ces fonctions à l'interne, soit engager des tiers pour les exercer. Rien ne garantit que Jazz serait capable de remplacer ces services de manière économique ou opportune. L'incapacité de Jazz de remplacer ces services de manière économique pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Modifications des coûts et des frais

Jazz reçoit des frais d'Air Canada calculés selon divers paramètres fondés sur les coûts contrôlables estimatifs de Jazz pour chaque année civile comprise dans la période applicable, majorés d'un pourcentage précis. Le pourcentage de majoration correspond à une marge donnée sur les produits des vols réguliers estimatifs de Jazz pour chaque année civile comprise dans la période applicable. Air Canada est chargée d'établir le calendrier et le prix des vols et prend en charge le risque de fluctuation du prix des billets, du nombre de passagers et du prix du carburant. Les taux de certains paiements ont été fixés jusqu'aux années civiles 2006 à 2008. Ils ont été établis selon des estimations de coûts pour chacune de ces années et seront révisés par Jazz et Air Canada uniquement dans certains cas très précis avant l'échéance. Voir « Activités de Jazz — Contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada — Tarifs et pourcentage de majoration ». Si ces frais excèdent l'estimation de Jazz, cette dernière peut réaliser moins de profits que ceux prévus ou même subir des pertes aux termes du CAC. Par conséquent, elle peut être incapable de générer des flux de trésorerie suffisants pour rembourser ses dettes à temps et peut donc devoir réduire ses plans d'expansion. La survenance d'un de ces événements peut avoir une incidence défavorable sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Jazz.

En 2009 et en 2012, Jazz et Air Canada établiront les tarifs pour les trois années qui suivent. Rien ne garantit que l'estimation des frais futurs sera exacte après toute modification future. Ces frais seront également comparés à l'évaluation des coûts médians de certains transporteurs aériens régionaux américains entre la période de 12 mois terminée le 30 juin 2007 et celle terminée le 31 décembre 2009. Si Jazz ne peut améliorer ses coûts par rapport à ce groupe, sa marge pour la période débutant le 1^{er} janvier 2010 pourrait être réduite, peu importe si ses propres estimations des coûts sont exactes.

Clauses de portée de l'APAC et transaction concernant les avions à réaction légers

La convention collective d'Air Canada conclue avec l'APAC et la transaction concernant les avions à réaction légers limitent la capacité de Jazz d'utiliser les biréacteurs régionaux. Les restrictions contenues dans ces contrats limitent le nombre de biréacteurs régionaux que Jazz peut exploiter. La transaction concernant les avions à réaction légers empêche également Jazz d'exploiter des appareils CRJ705 qui contiennent plus de 75 sièges, toutes classes confondues, et prévoit le ratio minimal de SMO que Air Canada doit assurer par rapport aux SMO assurés par Jazz. Ces restrictions peuvent entraîner une réduction dans le niveau de capacité qu'Air Canada achète de Jazz aux termes du CAC, empêcher cette dernière d'augmenter sa part du marché, soit au moyen d'ententes avec d'autres

compagnies aériennes, soit en exploitant des vols sous ses propres codes, ou entraver le développement prévu du parc aérien de Jazz, ce qui réduirait de façon importante la croissance, les produits d'exploitation et les bénéfices prévus de Jazz. Jazz ne peut garantir qu'une convention collective future d'Air Canada ne contiendra pas des restrictions semblables ou plus sévères touchant Jazz.

Grief par l'APAC concernant le moment du transfert d'appareils d'Air Canada

L'APAC a formulé un grief aux termes de sa convention collective avec Air Canada dénonçant le moment du transfert de 25 CRJ100 d'Air Canada à Jazz, qui a eu lieu avant l'ajout de l'appareil Embraer ERJ-190 dans le parc aérien d'Air Canada, Air Canada a avisé l'APAC qu'elle considère que cette question devrait être réglée par un arbitrage exécutoire aux termes de la transaction concernant les avions à réaction légers. Bien que le résultat de l'arbitrage ou du grief ne puisse être déterminé avec certitude, la direction est d'avis, selon des arbitrages antérieurs relatifs au déploiement d'appareils de Jazz, que la date du transfert des 25 CRJ100 ne devrait pas être reportée. Toutefois, si la décision était rendue en faveur de l'APAC, les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Jazz pourraient être sévèrement touchés.

Contraintes sur la capacité de Jazz d'établir de nouvelles opérations

Sous réserve de restrictions réglementaires, le CAC n'empêche pas Jazz de conclure des contrats d'achat de capacité avec d'autres transporteurs ou de fournir des services aériens à ceux-ci, tant que ces opérations ne nuisent pas à la capacité de Jazz de respecter ses obligations découlant du CAC. Toutefois, si Jazz conclut avec un autre transporteur un contrat prévoyant la prestation de services aériens régionaux (exception faites des services nolisés), dans le cadre d'un achat de capacité ou selon d'autres modalités financières, Air Canada aura le droit de réduire le nombre d'appareils visés du nombre d'appareils exploités aux termes de cet autre contrat, ce qui réduira la capacité de Jazz de recevoir des produits d'exploitation d'Air Canada.

Jazz ne profite pas directement des commandes de biréacteurs régionaux ou des options sur ces appareils. Par conséquent, si Jazz désire conclure des contrats d'achat de capacité avec des transporteurs autres qu'Air Canada ou si elle désire fournir des services de transport aérien à de tels transporteurs, elle risque de ne pas obtenir en temps voulu les appareils requis pour fournir ces services, à moins de pouvoir louer les appareils ou obtenir du financement pour leur acquisition. Rien ne garantit que les notes de crédit de Jazz lui permettront de louer ces appareils ou de financer leur acquisition, même à des taux d'intérêt élevés, ce qui pourrait empêcher Jazz de conclure des contrats d'achat de capacité avec des transporteurs autres qu'Air Canada ou de fournir des services de transport aérien à de tels transporteurs, donc avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Jazz.

Ententes d'exclusivité

Jazz ne profite d'aucune entente d'exclusivité empêchant Air Canada d'attribuer la totalité ou une partie de ses besoins de capacité régionale à l'interne ou à un autre transporteur aux termes d'un contrat d'achat de capacité, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Jazz.

Conflits éventuels avec Air Canada

Des conflits peuvent survenir entre Air Canada et Jazz dans un certain nombre de domaines, notamment les suivants :

- les droits et obligations respectifs de Jazz et d'Air Canada aux termes du CAC ou d'autres ententes intervenues entre Jazz et Air Canada;
- la nature et la qualité des services qu'Air Canada fournit à Jazz et que Jazz fournit à Air Canada;
- les conditions des conventions collectives respectives d'Air Canada et de Jazz;
- des modifications à l'un des contrats en vigueur entre Jazz et Air Canada, notamment le CAC;
- la réduction du nombre d'appareils visés conformément au CAC.

Jazz peut être incapable de résoudre des conflits éventuels avec Air Canada et, même si ces conflits étaient résolus, le règlement pourrait être conclu à des conditions moins favorables à Jazz.

De plus, Air Canada est une filiale d'ACE. À la clôture, ACE sera propriétaire de parts de SEC représentant 80,9 % des droits de vote dans Jazz (78,0 % si l'option pour attributions excédentaires est exercée intégralement). Ce contrôle des voix permettra à ACE de décider de toutes les questions nécessitant l'approbation des porteurs de titres. En outre, tant qu'ACE détiendra au moins 20 % des actions de Commandité Jazz et de la participation de commanditaire dans Jazz SEC, elle aura le droit de nommer la majorité des administrateurs de Commandité Jazz. Voir « Risques liés à la structure du Fonds et au placement — Contrôle de Jazz et lien de dépendance ».

Capacité limitée à profiter d'une amélioration de la conjoncture

Même si les modalités d'achat de capacité et la marge cible dont il est question dans le CAC réduisent le risque financier de Jazz et son exposition aux fluctuations de la plupart de ses frais susceptibles d'être volatils, elles limitent également la faculté de Jazz d'augmenter ses produits d'exploitation en cas d'amélioration de la conjoncture.

Star Alliance

Les ententes stratégiques et commerciales qu'Air Canada a passées avec les membres du réseau Star Alliance^{MD} lui rapportent d'importantes retombées, notamment celles qui concernent le partage des codes, l'harmonisation des correspondances, la réciprocité des programmes de fidélisation respectifs et l'accès aux salons aéroportuaires des autres compagnies membres. Le fait pour une compagnie membre de quitter le réseau Star Alliance^{MD} ou d'être dans l'incapacité de s'acquitter de ses obligations au titre de ces ententes pourrait porter atteinte au réseau d'Air Canada et de Jazz, ce qui pourrait nuire aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Jazz.

15.2. Risques liés à Jazz

Employés

Les activités de Jazz exigent une forte main-d'œuvre et un grand nombre de pilotes, d'agents de bord, de mécaniciens et d'autres membres du personnel. Jazz prévoit que ses plans d'expansion nécessiteront le recrutement, l'embauche, la formation et la fidélisation d'un nombre important de nouveaux employés au cours des quelques prochaines années. Rien ne garantit que Jazz pourra recruter, engager, former et fidéliser les employés qualifiés dont elle a besoin pour mettre en œuvre ses plans d'expansion ou combler les postes vacants. Si Jazz est incapable d'engager et de fidéliser des employés qualifiés à un coût raisonnable, elle peut être incapable de réaliser ses plans d'expansion, ce qui pourrait nuire à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Frais de main-d'œuvre

Les frais de main-d'œuvre constituent la plus grande part des frais d'exploitation totaux de Jazz qu'elle prend en charge. Rien ne garantit que l'estimation des frais de main-d'œuvre futurs de Jazz est exacte. Si ces frais excèdent l'estimation de Jazz, cette dernière peut réaliser moins de profit que prévu ou même subir des pertes aux termes du CAC. Jazz a conclu des conventions collectives avec ses pilotes, agents de bord, agents de maintenance, agents de services à la clientèle, répartiteurs et préposés à l'affectation des équipages, aux termes desquelles les salaires pourront faire l'objet de négociations en 2006 (en 2009 pour les pilotes). Ces conventions interdisent les grèves ou les lockouts jusqu'à leur échéance en 2009. Jazz peut subir de la pression pour augmenter les salaires et les avantages sociaux de ses employés si l'industrie du transport aérien continue à reprendre de la vigueur. Rien ne garantit que les conventions futures avec les syndicats des employés seront conclues à des conditions conformes aux attentes de Jazz ou comparables à celles de conventions conclues par d'autres sociétés de transport aérien. Il se peut en outre que les conventions collectives futures augmentent les frais de main-d'œuvre ou pèsent par ailleurs sur Jazz.

Condition à l'augmentation de la productivité de la main-d'œuvre

Au cours de la restructuration de Jazz aux termes de la LACC, l'une des modifications apportées à la convention collective conclue avec l'ALPA concernant la mise en œuvre d'augmentations de la productivité

conditionnelles à l'utilisation d'un nombre minimum d'appareils dans le parc aérien de Jazz. Si Jazz ne peut maintenir un minimum de 114 appareils dans son parc aérien après le 31 décembre 2005 et de 125 appareils après le 31 décembre 2006, cela entraînera la perte des augmentations de productivité tant que le minimum stipulé ne sera pas atteint. Les augmentations de la productivité touchent principalement les dispositions relatives au travail et au calendrier comprises dans la convention collective, qui permet à Jazz d'établir pour les pilotes un calendrier de vol comprenant un plus grand nombre d'heures au cours d'un mois donné à leur taux horaire normal.

Si Jazz ne maintient pas le nombre minimum d'appareils susmentionné dans son parc aérien, cela pourrait l'empêcher de profiter des augmentations de la productivité, ce qui aurait une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Relations avec les employés

La plupart des employés de Jazz sont syndiqués. Des conventions collectives nouvelles ou mises à jour ont récemment été conclues. Aucune grève ni aucun lock-out ne peut légalement être déclaré d'ici l'expiration des conventions en 2009. Toutefois, rien ne garantit qu'il n'y aura pas de conflits de travail conduisant à une interruption ou à une perturbation des services fournis par Jazz. Tout conflit ou tout arrêt de travail pourrait nuire à la capacité de Jazz d'exercer ses activités et avoir une incidence défavorable importante sur sa capacité de remplir ses obligations aux termes du CAC et sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Tout conflit ou tout arrêt de travail impliquant un groupe d'employés syndiqués d'Air Canada aurait probablement une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Jazz. De même, des conflits de travail chez les partenaires Star Alliance^{MD} d'Air Canada risqueraient de faire baisser le trafic de correspondance dévolu à Air Canada et pourraient, à terme, porter un grand préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Jazz.

En cas de conflit ou d'arrêt de travail impliquant un groupe d'employés syndiqués d'Air Canada fournissant des services à Jazz aux termes du CAC, Jazz peut perdre l'accès à ses services. Rien ne garantit que des services de remplacement suffisants pourraient être obtenus ou qu'ils le seraient de manière économique.

Niveau d'endettement et clauses restrictives relatives aux dettes actuelles et futures

La capacité du Fonds et de Jazz à verser des distributions ou des avances ou à effectuer d'autres paiements sera assujettie à la législation applicable et aux restrictions contractuelles que contiennent les instruments régissant les dettes de Jazz (y compris les nouvelles facilités de crédit). Le niveau d'endettement de Jazz pourrait avoir des conséquences importantes sur les porteurs de parts du Fonds, notamment les suivantes : (i) la capacité future de Jazz à obtenir du financement supplémentaire pour son fonds de roulement, ses dépenses en immobilisations et ses acquisitions peut être limitée; (ii) une partie importante des flux de trésorerie de Jazz tirés de l'exploitation peut être affectée au remboursement du capital et au paiement des intérêts sur ses dettes, réduisant ainsi les fonds disponibles pour les distributions futures et faisant en sorte que le revenu imposable pour les porteurs de parts du Fonds excède les distributions d'encaisse; (iii) certains emprunts contractés par Jazz seront assortis de taux d'intérêt variables, ce qui expose Jazz au risque lié à l'augmentation des taux d'intérêts; (iv) Jazz peut être plus sensible aux récessions et sa capacité à faire face à la pression concurrentielle peut être limitée. Ces facteurs peuvent augmenter la sensibilité de l'encaisse distribuable aux variations des taux d'intérêt.

Les nouvelles facilités de crédit contiendront de nombreuses clauses restrictives restreignant le pouvoir décisionnel de la direction quant à certaines questions commerciales. Ces clauses limiteront étroitement, entre autres, la capacité de Jazz à hypothéquer ou à grever autrement ses biens, à verser des distributions sur ses parts de SEC ou à faire d'autres paiements, placements et prêts et à consentir d'autres garanties, à vendre ou à aliéner autrement ses biens et à fusionner ou à se regrouper avec une autre entité. En outre, les nouvelles facilités de crédit contiendront un certain nombre de clauses financières forçant Jazz à respecter certains ratios et critères financiers. Le non-respect des obligations prévues par les nouvelles facilités de crédit pourrait donner lieu à un cas de défaut qui, s'il n'y est pas remédié ou renoncé, pourrait entraîner la fin des distributions de Jazz et provoquer la déchéance du terme des dettes en cause. Si le paiement des dettes contractées aux termes des nouvelles facilités de crédit, notamment les éventuels contrats de couverture conclus avec les prêteurs, devait être anticipé, rien ne garantit que les actifs de Jazz suffiraient à rembourser en totalité cette dette. Jazz devra refinancer ses facilités de crédit

disponibles ou une autre dette et rien ne garantit qu'elle pourra le faire, même à des conditions moins favorables que celles actuellement en vigueur. Si Jazz est incapable de refinancer ces facilités de crédit ou une autre dette ou si elle ne peut le faire qu'à des conditions moins favorables ou plus restrictives, cela pourrait avoir une incidence défavorable importante sur la situation financière de Jazz et donc pourrait entraîner la réduction ou la suspension des distributions d'encaisse aux porteurs de parts du Fonds et faire en sorte que le revenu imposable pour les porteurs de parts du Fonds excède les distributions d'encaisse. En outre, les conditions d'une nouvelle facilité de crédit ou dette peuvent être moins favorables ou plus restrictives que celles des facilités de crédit ou autres dettes existantes, ce qui peut indirectement limiter ou affecter la capacité du Fonds de verser des distributions d'encaisse et faire en sorte que le revenu imposable pour les porteurs de parts du Fonds excède les distributions d'encaisse.

Dépendance envers le personnel clé

Le succès de Jazz est tributaire des capacités, de l'expérience, de la connaissance du secteur et des efforts personnels des membres de sa haute direction et d'autres employés clés, y compris de leur aptitude à attirer et à conserver un personnel qualifié. La perte de ce personnel clé pourrait nuire considérablement aux activités, à la situation financière ou aux perspectives futures de Jazz. Les plans de croissance décrits dans le présent prospectus peuvent alourdir la tâche de la direction et des employés de Jazz et éventuellement mettre en péril les niveaux de productivité et de conservation du personnel. De plus, il se peut que Jazz ne soit pas en mesure d'attirer et de retenir à son service du nouveau personnel de direction qualifié pour combler ses besoins futurs.

15.3. Risques liés au secteur

Incidence de la concurrence sur la nécessité, pour Air Canada, d'avoir recours aux services de Jazz

Le secteur du transport aérien est extrêmement concurrentiel. Air Canada fait concurrence à d'autres importants transporteurs ainsi qu'à des transporteurs aériens à rabais sur ses lignes, y compris les liaisons assurées par Jazz. Certains concurrents pourraient rapidement entrer sur les marchés que Jazz dessert pour Air Canada et provoquer une baisse rapide des tarifs, ce qui diminuerait les avantages économiques que représentent les activités régionales de Jazz pour Air Canada.

Outre la concurrence traditionnelle entre les transporteurs aériens, le secteur fait face à une concurrence provenant des autres modes de transport par voie terrestre. La vidéoconférence et d'autres méthodes de communication électronique ont également ajouté une nouvelle dimension à la concurrence au sein du secteur, étant donné que les entreprises et les voyageurs d'agrément recherchent des solutions de rechange au transport aérien.

Incidence de l'intensification de la concurrence dans le secteur du transport aérien régional sur les possibilités de croissance de Jazz

Outre les limites prévues par le CAC et l'interdiction réglementaire de cabotage, la capacité de Jazz de fournir des services régionaux à d'importants réseaux de transport aérien américains est limitée par les liens d'affaires existants que tous les transporteurs aériens réseau entretiennent avec d'autres transporteurs régionaux. De plus, la plupart des transporteurs aériens réseau sont assujettis à des clauses de portée aux termes de leurs conventions collectives, ce qui limite leur possibilité d'accroître leur parc de biréacteurs régionaux.

En outre, de nouveaux concurrents peuvent entrer sur le marché du transport aérien régional. Ces concurrents, nouveaux ou anciens, peuvent conclure, avec des sociétés aériennes, dont Air Canada, des contrats d'achat de capacité visant des liaisons actuellement exploitées par Jazz. La croissance de la capacité d'autres sociétés de transport aérien sur le marché des biréacteurs régionaux augmenterait considérablement la concurrence et pourrait réduire les taux de rendement dans le secteur du transport aérien régional. De même, la plupart des transporteurs aériens réseau cherchent à réduire les coûts, ce qui peut également rétrécir les marges d'exploitation dans le secteur du transport aérien régional.

Conjoncture économique et géopolitique

Les résultats d'exploitation des sociétés aériennes sont sensibles à la conjoncture économique et géopolitique, qui a une énorme incidence sur la demande de transport aérien. Les tarifs aériens, tout comme la demande de transport aérien, ont beaucoup fluctué dans les années passées et peuvent fluctuer considérablement à l'avenir. Air Canada n'est pas en mesure de prédire avec certitude les conditions du marché, pas plus qu'elle ne sait d'avance les tarifs qu'elle demandera. Les attentes de la clientèle évoluent rapidement, et la demande de billets à prix abordables peut limiter les possibilités de revenus. La fin de la reprise de la croissance économique en Amérique du Nord et une instabilité géopolitique dans diverses régions du monde pourraient avoir pour conséquence de faire baisser la demande de transport aérien. En outre, une appréciation supplémentaire de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain pourrait compromettre l'attrait des voyages transfrontaliers à destination du Canada. Même si, aux termes du CAC, le risque associé à une baisse des produits passagers qui pourrait en résulter serait assumé principalement par Air Canada, cette baisse serait tout de même susceptible de nuire aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Jazz si Air Canada réduisait la capacité qu'elle utilise ou si elle était incapable de remplir ses obligations aux termes du CAC.

De plus, le coût du carburant représente une dépense importante pour les sociétés du secteur du transport aérien. Au cours de 2005, les prix du carburant ont atteint des sommets inégalés. S'ils demeurent à ces niveaux ou s'ils augmentent davantage, la demande pour le transport aérien pourrait diminuer en raison des suppléments ajoutés aux tarifs aériens au titre du carburant, et Air Canada pourrait ne pas être en mesure de facturer à ses clients ces coûts supplémentaires en imposant un supplément au titre du carburant. Même si, aux termes du CAC, les coûts du carburant de Jazz lui sont remboursés par Air Canada et que la baisse des produits passagers qui résulterait de l'augmentation du coût du carburant est un risque principalement assumé par Air Canada, cette baisse serait tout de même susceptible de nuire aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Jazz si Air Canada réduisait la capacité qu'elle utilise ou si elle était incapable de remplir ses obligations aux termes du CAC.

Caractéristiques inhérentes au secteur du transport aérien : faibles marges brutes et coûts fixes élevés

Le secteur du transport aérien dans son ensemble, et en particulier le service régulier, est caractérisé par la faiblesse des marges bénéficiaires brutes et par le niveau élevé des coûts fixes. Les coûts d'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 pourrait avoir, en définitive, un effet important sur les résultats d'exploitation d'Air Canada et sur sa situation financière. Cette situation représente une contrainte que la politique de tarification audacieuse pratiquée par les transporteurs à bas prix ne fait qu'exacerber en entraînant les tarifs de transport aérien à la baisse. Par conséquent, si le chiffre d'affaires d'Air Canada accuse une baisse, même minime, par rapport au niveau prévu, cette baisse pourrait porter préjudice aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Jazz si Air Canada réduisait la capacité qu'elle utilise ou si elle était incapable de remplir ses obligations aux termes du CAC.

Attentats terroristes

Les attaques terroristes du 11 septembre 2001 et les attentats qui les ont suivis, en particulier au Moyen-Orient, en Asie du Sud-Est et en Europe, ont suscité un sentiment d'incertitude chez les voyageurs. Un attentat d'envergure (que ce soit au pays ou à l'étranger, qu'il concerne ou non Air Canada, Jazz ou un autre transporteur) pourrait nuire considérablement à la demande en général, et réduire le nombre de passagers empruntant les lignes d'Air Canada et de Jazz. Même si, aux termes du CAC, la baisse des produits passagers ou l'augmentation des coûts d'assurance et de sécurité qui s'ensuivraient seraient un risque principalement assumé par Air Canada, elle serait tout de même susceptible de nuire aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Jazz si Air Canada réduisait la capacité qu'elle utilise ou si elle était incapable de remplir ses obligations aux termes du CAC.

Syndrome respiratoire aigu sévère (« SRAS ») et autres épidémies

Après l'écllosion de plusieurs foyers de SRAS dans le monde en 2003, l'Organisation mondiale de la santé (« OMS ») a émis un avertissement aux voyageurs les invitant à ne pas effectuer de voyages non essentiels à Toronto, avertissement qui a été en vigueur durant huit jours en avril 2003. L'avertissement de l'OMS visant Toronto, principale plaque tournante d'Air Canada et de Jazz, allié à l'écllosion de plusieurs foyers de SRAS dans le

monde, ont eu un effet désastreux sur la demande passagers pour les destinations desservies par Air Canada et Jazz ainsi que sur le nombre de passagers voyageant sur ces deux transporteurs. Ces facteurs ont, à leur tour, entraîné une baisse de trafic sur l'ensemble du réseau d'Air Canada. La résurgence du SRAS ou l'écllosion d'une autre forme d'épidémie (au pays comme à l'étranger) ou encore l'émission par l'OMS d'un nouvel avertissement pour les voyageurs (portant sur des villes ou régions du Canada ou d'autres pays) risqueraient d'avoir une incidence défavorable sur la demande et sur le nombre de passagers voyageant sur Air Canada et Jazz. Même si, aux termes du CAC, la baisse des produits passagers qui pourrait en résulter serait un risque assumé principalement par Air Canada, cette baisse serait tout de même susceptible de nuire aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Jazz si Air Canada réduisait l'utilisation de sa capacité ou était incapable de remplir ses obligations aux termes du CAC.

Interruptions ou perturbations du service

Les activités de Jazz reposent avant tout sur sa capacité de fonctionner de façon ininterrompue dans plusieurs aéroports pivots, dont l'aéroport international Pearson-Toronto. Toute interruption ou perturbation du service dans un aéroport pivot serait susceptible de nuire aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Jazz.

Dépendance envers les technologies

Jazz, à l'instar d'autres transporteurs aériens, dépend en partie de moyens technologiques, comme le matériel informatique et les logiciels et les équipements de télécommunication, pour accroître son chiffre d'affaires, réduire ses coûts et exploiter son entreprise. La rentabilité de Jazz repose sur la mise en œuvre et l'exploitation efficace des moyens technologiques. Jazz investit donc en permanence dans de nouvelles technologies pour demeurer concurrentielle, et son succès est en grande partie tributaire de sa capacité à investir suffisamment et régulièrement dans sa modernisation technique. L'incapacité pour elle d'investir dans de nouvelles technologies aurait une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Les systèmes technologiques des transporteurs aériens, notamment Jazz, sont vulnérables à diverses causes d'interruption indépendantes de leur volonté, comme une catastrophe naturelle, un attentat terroriste, une défaillance des systèmes de télécommunication, un virus ou un acte de piratage informatique ou d'autres facteurs liés à la sécurité. Jazz a mis en place des dispositifs de sûreté et des plans de reprise après sinistre qu'elle perfectionne constamment. Ces moyens et dispositifs peuvent toutefois se révéler insuffisants ou être mal appliqués. Toute défaillance des moyens technologiques employés par Jazz ou par Air Canada pour fournir des services à Jazz par suite, entre autres, d'une panne électrique ou d'une interruption de services de télécommunication ou d'Internet, serait susceptible de nuire considérablement à l'exploitation de Jazz et d'avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Nature saisonnière des activités, autres facteurs et résultats précédents

Aux termes du CAC, Jazz perçoit des frais d'Air Canada calculés selon divers paramètres fondés sur les coûts contrôlables estimatifs de Jazz pour chaque année civile comprise dans la période applicable, majorés d'un pourcentage précis. Le pourcentage de majoration correspond à une marge précise sur les produits des vols réguliers estimatifs de Jazz pour chaque année civile comprise dans la période applicable. Toutefois, les résultats trimestriels de Jazz pourraient différer de ceux visés par la marge cible en raison de divers facteurs, y compris le moment où sont engagées des dépenses en immobilisations et toute variation des charges d'exploitation, comme les frais relatifs au personnel et à la maintenance, au cours d'un exercice.

Jazz connaît généralement une forte demande aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile, et une demande sensiblement plus faible aux premier et quatrième trimestres. Ces variations cycliques de la demande sont essentiellement dues au nombre élevé de voyageurs d'agrément qui se déplacent de préférence au printemps et en été. Jazz assume des coûts fixes substantiels qui ne suivent pas la demande passagers à court terme. La faiblesse saisonnière de la demande passagers entraîne une baisse sensible des rentrées de fonds liées à l'exploitation et des marges pour le premier et le quatrième trimestres de chaque année civile, comparativement aux deuxième et troisième trimestres.

La demande passagers est également fonction de facteurs comme la conjoncture économique, les conflits armés ou risques de conflit, les niveaux tarifaires et les conditions météorologiques. En raison notamment de ces facteurs, les résultats d'exploitation d'une période intermédiaire ne sont pas nécessairement révélateurs des résultats d'exploitation d'un exercice complet, pas plus que les résultats d'exploitation d'une période donnée ne sauraient nécessairement être révélateurs des résultats d'une période à venir.

Questions d'ordre réglementaire

Le secteur aérien est assujéti à de multiples lois et règlements, tant canadiens qu'étrangers, qui régissent les questions de sûreté, de sécurité, de licence, de concurrence, de niveau de bruit et d'environnement. D'autres lois et règlements peuvent venir s'ajouter aux exigences ou restrictions applicables aux activités aériennes. Tout resserrement des conditions d'exploitation imposé par les pouvoirs publics, le Bureau de la concurrence ou le Tribunal de la concurrence ou par toute autre entité gouvernementale, serait susceptible de nuire aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Jazz. Celle-ci ne peut garantir que de nouveaux règlements ne seront pas adoptés ou que des règlements existants ne seront pas modifiés. L'adoption de ces nouveaux règlements ou la révision des règlements existants pourraient nuire aux activités de Jazz, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

En juillet 2000, le gouvernement du Canada a modifié l'Office des transports du Canada, la *Loi sur la concurrence* (Canada) et la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* en vue de mieux réglementer le secteur concurrentiel du transport aérien au Canada et d'assurer la protection des consommateurs. Ces lois ont accru les pouvoirs de l'Office des transports du Canada en matière de fixation des prix sur les liaisons intérieures non sujettes à concurrence et de fixation des conditions du transport intérieur. Des dispositions visant plus précisément les transporteurs aériens ont par ailleurs été introduites dans la *Loi sur la concurrence* (Canada) relativement à l'abus de position dominante.

En février 2001, le Bureau de la concurrence a publié une ébauche des principes généraux qu'il entendait adopter relativement à l'application des dispositions de la *Loi sur la concurrence* (Canada) quant à l'abus de position dominante dans le secteur du transport aérien. Si on en juge par la lettre écrite par la commissaire de la concurrence en 2004, où elle précise les modalités d'application des dispositions en matière d'abus de position dominante et dont le contenu est évoqué ci-après, ces principes généraux n'ont jamais été arrêtés sous une forme définitive.

En mars 2001, la commissaire de la concurrence, en application des dispositions de la *Loi sur la concurrence* (Canada) portant sur l'abus de position dominante, avait intenté une action visant à interdire à Air Canada de proposer, sur certaines liaisons de l'est du Canada, des prix qui ne couvraient pas les coûts évitables liés à ces vols. La requête a été scindée en deux étapes. La première étape consistait à examiner l'ensemble des coûts d'Air Canada d'avril 2000 à mars 2001 en vue d'en faire ressortir les éléments considérés comme évitables. Le Tribunal de la concurrence a publié, le 22 juillet 2003, ses motifs et ses conclusions sur cette première étape, où il adoptait un critère très général d'évaluation des coûts évitables. La décision du Tribunal n'établit pas qu'Air Canada a contrevenu à la *Loi sur la concurrence* (Canada).

En septembre 2004, à la suite de longues discussions avec Air Canada, le Bureau de la concurrence a retiré sa requête auprès du Tribunal de la concurrence, avec l'accord d'Air Canada, et publié une lettre dans laquelle il expose les modalités d'application de la loi relativement à toute nouvelle plainte d'abus de position dominante qui pourrait être portée à l'encontre d'un transporteur intérieur, à la lumière de l'évolution du secteur de l'aviation commerciale depuis 2000. De plus, le 2 novembre 2004, le ministre de l'Industrie a déposé le projet de loi C-19 contenant des modifications de la *Loi sur la concurrence* (Canada) qui, si elles avaient été adoptées, auraient abrogé les dispositions visant particulièrement le transport aérien sur l'abus de position dominante au sens de la *Loi sur la concurrence* (Canada). Toutefois, le 29 novembre 2005, la 38^e législature du Canada a été dissoute. En conséquence, le processus législatif relatif à l'adoption du projet de loi C-19 a pris fin. La direction ne peut prédire si un tel projet de loi sera de nouveau présenté devant la Chambre des communes.

À la lumière de ces faits nouveaux et dans le cadre de l'entente visant le retrait de la requête de mars 2001 auprès du Tribunal de la concurrence, Air Canada a décidé qu'elle n'en appellerait pas de la décision du Tribunal prononcée à l'issue de la première étape de la requête. Le Bureau de la concurrence a exprimé l'opinion selon

laquelle les principes établis par le Tribunal de la concurrence lors de la première étape de la requête quant au critère de détermination des coûts évitables s'appliqueraient à toute nouvelle cause qui pourrait lui être soumise dans des circonstances analogues. Ces principes pourraient s'appliquer à Jazz si elle est déclarée transporteur aérien intérieur en position dominante (seule ou avec Air Canada). Si la commissaire de la concurrence devait entreprendre une enquête ou déposer une requête similaire comportant les mêmes allégations concernant les liaisons nationales importantes sur le plan de la concurrence et que ces mesures donnaient lieu à une sanction, les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Jazz pourraient s'en trouver compromis.

Jazz est soumise aux lois du Canada et des États-Unis en matière de protection des renseignements personnels relatifs aux passagers et aux employés. Outre les grandes préoccupations que suscite, au Canada, la question de la protection des renseignements personnels sur les passagers, les pratiques des sociétés aériennes en cette matière font actuellement l'objet d'enquêtes de la part d'organismes gouvernementaux américains. Le respect de ces régimes de réglementation risque d'entraîner des coûts supplémentaires, ce qui pourrait avoir des répercussions notables sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de Jazz.

Assurance responsabilité civile contre le risque de guerre

Il se pourrait que le gouvernement du Canada cesse de fournir, comme il le fait actuellement pour Jazz et pour d'autres transporteurs au Canada, une assurance responsabilité civile contre le risque de guerre. Le cas échéant, Jazz et les autres intervenants du secteur n'auraient d'autre choix que de se tourner vers des assureurs privés pour obtenir cette garantie. Les solutions de rechange, comme celle préconisée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (« OACI »), ne se sont pas mises en place comme prévu, en raison des mesures prises par d'autres pays et du lancement récent de nouveaux produits d'assurance sur le marché. L'OACI entend constituer une société d'assurances à vocation unique, sans but lucratif, qui couvrirait la responsabilité civile contre le risque de guerre excédant 50 millions de dollars américains. L'apport initial serait fourni par les divers gouvernements, la valeur de leur contribution étant proportionnelle à leur cotisation à l'OACI. Les sociétés aériennes paieraient des primes établies par passager. Comme le gouvernement fédéral américain a déjà mis en place son propre mécanisme d'assurance contre le risque de guerre auquel sont exposés les transporteurs américains, le plan de l'OACI risque de se trouver privé d'un bailleur de fonds important.

De plus, les responsables du marché de l'assurance aviation à Londres ont annoncé leur intention d'introduire, dans leurs contrats d'assurance corps d'aéronef, rechanges, passagers et responsabilité civile, une nouvelle clause standard portant sur les actes de guerre ou de terrorisme et excluant toute demande d'indemnité résultant de l'usage hostile de bombes sales, d'armes à impulsion électromagnétique ou d'agents biochimiques.

Risques d'accident

De par la nature de ses activités, Jazz s'expose à des poursuites en responsabilité civile, notamment pour des dommages corporels graves ou des décès découlant d'accidents ou de désastres impliquant des aéronefs à bord desquels se trouvaient des clients de Jazz ou des aéronefs d'autres transporteurs dont elle aurait assuré la maintenance ou la réparation. Rien ne garantit que la protection fournie par l'assurance de Jazz suffirait à couvrir une ou plusieurs réclamations importantes et toute insuffisance de fonds pourrait être considérable. En outre, un accident ou un désastre impliquant un aéronef d'Air Canada, de Jazz ou d'un autre transporteur dont Air Canada, la Société en commandite ACGHS ou Jazz auraient assuré la maintenance ou la réparation pourrait entacher la réputation de ces entités sur le plan de la sécurité et, par ricochet, nuire aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Jazz.

15.4 Risques liés à la structure du Fonds et au placement

Dépendance envers Jazz

Le Fonds est une fiducie à capital variable sans personnalité morale, qui dépendra entièrement des activités et de l'actif de Jazz par la propriété indirecte de 19,1 % des parts de société en commandite de Jazz SEC (les « parts de SEC ») (22,0 % si l'option pour attributions excédentaires est exercée intégralement). Les distributions en trésorerie aux porteurs de parts dépendront, notamment, de la capacité de la Fiducie de verser des intérêts sur les billets de fiducie et de faire des distributions en trésorerie relativement aux parts de fiducie, distributions qui dépendent, à leur tour, de la capacité de Jazz SEC de faire des distributions en trésorerie sur les parts de SEC. La capacité de Jazz ou de la Fiducie de faire des distributions en trésorerie ou d'effectuer d'autres paiements ou avances est assujettie aux lois et règlements applicables ainsi qu'aux restrictions contractuelles prévues dans les documents qui régissent les dettes de ces entités.

Distributions en trésorerie non garanties, susceptibles de fluctuer selon le rendement de l'entreprise

Bien que le Fonds ait l'intention de distribuer les intérêts perçus à l'égard des billets de fiducie et de verser les distributions en trésorerie reçues à l'égard des parts de fiducie, déduction faite des frais et des montants, s'il en est, qu'il paie pour le rachat de parts du Fonds, il n'y a aucune garantie quant aux montants du bénéfice que dégagera l'exploitation de Jazz ni quant aux montants qui, ultimement, seront distribués au Fonds. Le montant réel distribué à l'égard des parts du Fonds n'est pas garanti et dépendra de nombreux facteurs, dont la rentabilité de Jazz, sa possibilité de préserver le BAIIA et les fluctuations de son fonds de roulement et de ses dépenses en immobilisations, qui sont tous exposés à un certain nombre de risques.

Nature des parts

Les parts ne représentent pas un placement direct dans l'entreprise de Jazz et les investisseurs ne devraient pas les considérer comme des titres directs de celle-ci. Les porteurs de parts, à ce titre, ne pourront pas se prévaloir des droits conférés par la loi aux actionnaires d'une société, par exemple le droit d'intenter une action « fondée sur l'abus » et une action « oblique ». Les parts représentent une fraction de participation dans le Fonds. Les principaux éléments d'actif du Fonds seront les parts de fiducie et les billets de fiducie. Le prix par part est fonction du revenu distribuable prévu.

Responsabilité des porteurs de parts

La déclaration de fiducie du Fonds prévoit qu'aucun porteur de parts du Fonds n'engage, de quelque façon que ce soit, sa responsabilité du fait qu'il détient des parts. Toutefois, il subsiste, à l'extérieur de l'Ontario, du Québec et de l'Alberta, un risque, considéré par le Fonds comme peu probable dans les circonstances, qu'un porteur de parts puisse être tenu personnellement responsable, malgré ce qui est stipulé dans la déclaration de fiducie du Fonds, des obligations du Fonds dans la mesure où il ne serait pas possible de régler une réclamation par prélèvement sur l'actif du Fonds. Les activités du Fonds sont exercées de manière à réduire autant que possible ce risque.

Dilution pour les porteurs de parts de société en commandite et les porteurs de parts existants

La déclaration de fiducie du Fonds l'autorise à émettre un nombre illimité de parts moyennant la contrepartie et selon les conditions établies par les fiduciaires sans l'approbation des porteurs de parts. Les porteurs de parts n'ont pas de droit de préemption relativement à ces émissions additionnelles. Le Fonds émettra des parts additionnelles en relation avec l'échange indirect de parts de SEC détenues par ACE. En outre, Jazz SEC est autorisée à émettre des parts de SEC additionnelles moyennant la contrepartie et selon les conditions qu'elle aura déterminées.

Contrôle de Jazz et lien de dépendance

À la suite du premier appel public à l'épargne du Fonds, ACE sera propriétaire de parts de SEC représentant 80,9 % des droits de vote dans Jazz (78,0 % si l'option pour attributions excédentaires est exercée intégralement). Ce contrôle des voix permettra à ACE de décider de toutes les questions nécessitant l'approbation des porteurs de titres. Étant donné ses participations avec droit de vote dans Jazz et ses droits de nomination aux conseils en vertu de

la convention des porteurs de titres, ACE exercera un contrôle sur les opérations structurelles soumises à l'approbation du conseil ou des porteurs de titres de Jazz. ACE disposera d'un nombre suffisant de voix pour empêcher un changement dans le contrôle de Jazz. Le Fonds détiendra, à la clôture, une participation minoritaire dans Jazz et le droit de nommer une minorité des administrateurs de Commandité Jazz. Par conséquent, il exercera une influence limitée sur les opérations structurelles concernant Jazz.

Les intérêts d'ACE pourraient entrer en conflit avec ceux des porteurs de parts du Fonds.

Vente future de parts par ou pour ACE

Après la clôture du premier appel public à l'épargne du Fonds, ACE détiendra 80,9 % des parts de SEC en circulation de Jazz SEC (78,0 % si l'option pour attributions excédentaires est exercée intégralement). Aux termes du contrat de liquidité pour les investisseurs, cette participation peut être liquidée à tout moment, sous réserve de certaines conditions, ce qui entraînera l'émission d'autres parts du Fonds. Le Fonds a également octroyé à ACE certains droits d'inscription. Si ACE liquide un nombre important de parts sur le marché public, le cours des parts pourrait chuter. Le fait que le public ait l'impression que de telles ventes se produiront pourrait avoir le même effet. Pendant la période prenant fin 90 jours après la clôture, le Fonds et ACE ne peuvent vendre, distribuer ni émettre des parts aux fins de vente ou de revente. Marchés mondiaux CIBC inc., pour le compte des preneurs fermes, peut affranchir le Fonds et ACE de ces restrictions à tout moment et sans avis, ce qui permettrait la vente anticipée des parts.

Questions d'ordre fiscal

Le 8 septembre 2005, le ministère des Finances a publié un document de consultation et lancé des consultations publiques sur des questions fiscales et d'autres questions relatives aux entités intermédiaires cotées en bourse, dont les fiducies de revenu. Le document avait pour but, entre autres, de déterminer si le régime fiscal devrait être modifié. Dans le document de consultation, le ministère des Finances a établi trois approches stratégiques possibles pour les questions visant les entités intermédiaires : i) la limitation de la déduction pour frais d'intérêt d'entités actives; ii) l'imposition des entités intermédiaires de façon similaire aux sociétés; iii) une plus grande neutralité du régime fiscal pour toutes les structures d'entreprise grâce à une meilleure intégration des régimes fiscaux des particuliers et des sociétés. Le ministère des Finances a précisé qu'il ne s'agissait pas d'une liste exhaustive des approches stratégiques possibles. Le 19 septembre 2005, le ministre des Finances (Canada) a annoncé, avec l'appui du ministre du Revenu national (Canada), que l'ARC reportait immédiatement les décisions anticipées sur les structures d'entreprise faisant appel à une entité intermédiaire, que le ministère des Finances surveillait de près l'évolution du marché des entités intermédiaires en vue de proposer des mesures pour donner suite aux consultations et que le gouvernement examinera quelles mesures de transition seraient indiquées, le cas échéant. Le 23 novembre 2005, le ministre des Finances (Canada) a annoncé que le processus de consultation était terminé et il a déposé à la Chambre des communes un Avis de motion de voies et moyens visant à mettre en œuvre une réduction de l'impôt sur le revenu des particuliers applicable aux dividendes en vue d'établir un meilleur équilibre entre le régime fiscal des grandes sociétés et celui des fiducies de revenu. Aucune mesure n'a été annoncée concernant l'imposition des entités intermédiaires et de leurs investisseurs. Rien ne garantit que le régime fiscal des entités intermédiaires ne sera pas examiné à nouveau ni que des modifications éventuelles de la législation fédérale relative à l'impôt sur le revenu du Canada visant les entités intermédiaires n'auront pas un effet défavorable sur le Fonds et les porteurs de parts du Fonds. Si des changements sont apportés, ils pourraient entraîner, à certains égards, des modifications importantes des incidences fiscales.

Restrictions de la croissance potentielle

La distribution, par Jazz, de la quasi-totalité de ses flux de trésorerie tirés de l'exploitation fera en sorte que l'obtention de capital additionnel et le paiement des dépenses d'exploitation dépendront des augmentations des flux de trésorerie ou d'un financement additionnel à l'avenir. L'absence de tels fonds pourrait limiter la croissance future et les liquidités de Jazz.

Restrictions aux droits de certains porteurs de parts et manque de liquidité des parts

La déclaration de fiducie du Fonds impose diverses restrictions aux porteurs de parts du Fonds. Ainsi, les porteurs de parts non résidents n'ont pas le droit de détenir en propriété effective plus de 49,9 % des parts du Fonds. En outre, les droits de vote des porteurs de parts non résidents sont limités à 25 % du nombre total de voix existantes rattachées à toutes les parts en circulation, et à 25 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à une assemblée des porteurs de parts. Ces restrictions peuvent limiter le droit (ou en empêcher l'exercice) de certains porteurs de parts, y compris de non-résidents du Canada et de résidents des États-Unis, d'acheter des parts, d'exercer leurs droits à titre de porteurs de parts ou de lancer et de compléter des offres publiques d'achat à l'égard des parts. Par conséquent, ces restrictions pourraient limiter la demande pour les parts de certains investisseurs et ainsi avoir une incidence défavorable sur la liquidité et le cours des parts détenues par le public.

16. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DU BILAN

Après le 31 décembre 2005, la société en commandite remplaçante a pris livraison d'un appareil CRJ200 et de deux appareils CRJ100 et elle a conclu des contrats de sous-location connexes avec Air Canada Capital Ltd. Les paiements annuels supplémentaires aux termes de ces nouvelles sous-locations s'établissent approximativement comme suit :

	(en milliers de dollars)
Exercices se terminant les 31 décembre 2006	2 314
2007	3 127
2008	2 523
2009	2 523
2010	1 840
Par la suite	-