



**Fonds de revenu Jazz Air  
et  
Jazz Air S.E.C.**

**Rapport de gestion de 2006**

Le 7 février 2007

**TABLE DES MATIÈRES**

1.	PRÉFACE .....	2
1.1	Mise en garde concernant les énoncés prospectifs .....	2
1.2	Glossaire .....	2
1.3	Saisonnalité .....	4
2.	FONDS DE REVENU JAZZ AIR .....	5
2.1	Généralités .....	5
2.2	Politique en matière de distribution .....	6
2.3	Garanties .....	7
2.4	Structure organisationnelle .....	8
3.	JAZZ AIR S.E.C. ....	9
3.1	Effectifs .....	9
3.2	Révisions salariales .....	9
3.3	Mesures de réduction des coûts .....	10
3.4	Incitatifs au rendement .....	10
3.5	Mesures financières non conformes aux PCGR .....	10
4.	RÉSULTATS D'EXPLOITATION – ANALYSE DU QUATRIÈME TRIMESTRE .....	14
4.1	Comparaison des résultats des quatrièmes trimestres de 2006 et de 2005 .....	14
4.2	Produits – comparaison des quatrièmes trimestres de 2006 et de 2005 .....	15
4.3	Coûts – comparaison des quatrièmes trimestres de 2006 et de 2005 .....	16
4.4	Marge d'exploitation – quatrième trimestre de 2006 .....	18
5.	RÉSULTATS D'EXPLOITATION – COMPARAISON DE 2006 ET DE 2005 .....	19
5.1	Comparaison des résultats de 2006 et de 2005 .....	19
5.2	Produits – comparaison de 2006 et de 2005 .....	20
5.3	Coûts – comparaison de 2006 et de 2005 .....	21
5.4	Marge d'exploitation – exercice 2006 .....	23
6.	DONNÉES FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES .....	24
7.	SITUATION FINANCIÈRE ET TRÉSORERIE .....	25
7.1	Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation .....	25
7.2	Flux de trésorerie liés aux activités de financement .....	25
7.3	Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement .....	26
7.4	Obligations au titre de la dette et des contrats de location .....	26
8.	OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS .....	27
9.	DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS .....	28
10.	RÉGIMES DE RETRAITE .....	29
11.	CONVENTIONS COMPTABLES .....	29
12.	PARC AÉRIEN .....	30
13.	EFFECTIF .....	30
14.	ENTENTES HORS BILAN .....	31
15.	ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES .....	32
16.	NOUVELLES NORMES COMPTABLES .....	34
17.	CHANGEMENTS IMPORTANTS .....	35
18.	CONTRÔLES ET PROCÉDURES .....	35
	Contrôle et procédures de communication de l'information et contrôle interne à l'égard de l'information financière .....	35
19.	FACTEURS DE RISQUE .....	35
19.1.	Risques liés au lien avec Air Canada .....	35
19.2.	Risques liés à Jazz .....	40
19.3.	Risques liés au secteur .....	42
19.4.	Risques liés à la structure du Fonds .....	46
20.	PERSPECTIVES .....	48
21.	ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN .....	49

## 1. PRÉFACE

Le rapport de gestion qui suit du Fonds de revenu Jazz Air et de Jazz Air S.E.C. est en date du 7 février 2007 et doit être lu à la lumière des états financiers consolidés vérifiés ci-joints du Fonds de revenu Jazz Air et des notes y afférentes pour la période allant du 2 février 2006 au 31 décembre 2006 ainsi que des états financiers consolidés vérifiés ci-joints de Jazz Air S.E.C. et des notes y afférentes pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006.

Pour un complément d'information sur le dossier d'information de Fonds de revenu Jazz Air, veuillez consulter SEDAR à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com).

### 1.1 Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs. 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 d'autres termes et expressions analogues, y compris des verbes au futur et au conditionnel, qui renvoient à des hypothèses. Ces énoncés peuvent, entre autres, porter sur des observations concernant des stratégies, des attentes, des activités planifiées ou des actions à venir.

Comme, de nature, les énoncés prospectifs reposent sur des hypothèses, ils sont assujettis 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 des incertitudes générales inhérentes au 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, les conflits armés, les attentats terroristes, les fluctuations de la demande dues au caractère saisonnier des activités, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et les effectifs, les relations du travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, les restructurations, les enjeux en matière de retraite, les prix de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, les développements ou procédures réglementaires défavorables ainsi que les litiges ou les poursuites en cours ou à venir intentées par des tiers, de même que les facteurs définis dans le présent rapport de gestion, soit plus précisément sous la rubrique « Facteurs de risque ». Les énoncés prospectifs que ce rapport contient représentent les attentes de Jazz en date du 7 février 2007 et 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, sauf pour se conformer aux exigences des lois applicables.

### 1.2 Glossaire

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

**Appareils en service** – Appareils visés par le CAC plus les appareils nolisés moins les nouveaux appareils qui ont été livrés mais qui n'effectuent pas encore de vols commerciaux.

**Appareils visés** – Appareils de Jazz visés par le CAC.

**Bénéfice d'exploitation contrôlable** – Pour toute période, produits des vols réguliers moins les coûts contrôlables.

**CAC** – Contrat d'achat de capacité modifié et mis à jour en date du 1<sup>er</sup> janvier 2006 et intervenu entre Air Canada et Jazz.

**CAC initial** – Contrat d'achat de capacité intervenu entre Air Canada et la société en commandite remplaçante qui a été en vigueur du 1<sup>er</sup> octobre 2004 au 31 décembre 2005. Il a été remplacé par le CAC qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 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 *Loi canadienne sur les sociétés par actions* le 23 août 2005 pour agir à titre de commandité de Jazz Air S.E.C.

**Coûts contrôlables** – Pour toute période, tous les coûts et charges engagés et réglés par Jazz en rapport avec les vols réguliers et les services aux appareils autres que les coûts refacturés, mais incluant tout montant au titre de la participation aux bénéficiaires.

**Coût par siège-mille offert (« CSMO »)** – Coût moyen par siège-mille offert.

**CSC** – Contrat de services cadre daté du 24 septembre 2004 et conclu par Jazz et Air Canada.

**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.

**Heures cale à cale facturables** – Nombre d'heures cale à cale réelles enregistrées par les appareils aux termes du CAC plus celles liées à des annulations en raison de la température et du contrôle de la circulation aérienne, à des annulations de vols commerciaux et aux vols de convoyage commerciaux.

**Jazz** – Jazz Air S.E.C. conjointement avec Commandité Jazz, son commandité, ainsi que leurs filiales respectives et les sociétés qu'elles remplacent.

**Jazz SEC** – Jazz Air S.E.C.

**Marge contrôlable réelle** – Pour toute période, quotient du bénéfice d'exploitation contrôlable et des produits réels tirés des vols réguliers.

**Marge contrôlable réelle ajustée** – Pour toute période, marge contrôlable réelle moins 50 % de toute marge contrôlable excédentaire.

**MRR** – Maintenance, réparation et révision.

**Nouvelles facilités de crédit** – Facilités de crédit consortiales garanties de premier rang 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.

**Parts** – Parts de Fonds de revenu Jazz Air.

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

**Passagers-milles payants (« PMP »)** – 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.

**Produits des vols réguliers** – Pour toute période, produits que Jazz tire des services aux appareils et des vols réguliers, à l'exception des produits découlant du remboursement des coûts refacturés et des paiements incitatifs liés au rendement par Air Canada.

**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.

**SETP** – Salariés équivalents temps plein.

**Transaction concernant les avions à réaction légers** – Entente conclue par Air Canada, Jazz, l'APAC et l'ALPA afin de répartir certaines commandes de biréacteurs régionaux entre Air Canada et Jazz.

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

### **1.3 Saisonnalité**

Jazz connaît généralement une demande sensiblement plus forte pour ses services aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile, et une demande 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, ce qui fait augmenter les besoins en heures de vol d'Air Canada. Jazz prend en charge des coûts fixes substantiels qui ne fluctuent pas vraiment selon la demande des passagers à court terme. Les coefficients d'occupation n'ont pas beaucoup d'influence sur les produits de Jazz aux termes du CAC.

## 2. FONDS DE REVENU JAZZ AIR

### 2.1 Généralités

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 datée du 25 novembre 2005, laquelle a été modifiée et mise à jour le 24 janvier 2006. Le Fonds a été créé en vue d'acquiescer et de détenir, directement ou indirectement, une participation dans Jazz Air S.E.C., 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 23 500 000 parts du Fonds (les « parts du Fonds ») en contrepartie de 235,0 M\$ et dont la date de clôture a été le 2 février 2006 (« le PAPE »). De plus, le 27 février 2006, par suite de l'exercice de l'option pour attributions excédentaires accordée aux preneurs fermes dans le cadre du placement, le Fonds a acheté, par l'entremise de la Fiducie, 1 500 000 parts du Fonds supplémentaires auprès de Gestion ACE Aviation Inc. (« ACE »), société mère de Jazz Air S.E.C., pour une contrepartie de 15,0 M\$ au comptant. Le produit brut de 15,0 M\$ provenant de l'exercice de l'option pour attributions excédentaires a porté le produit brut global tiré du premier appel public à l'épargne du Fonds à 250,0 M\$. Le Fonds a utilisé cette somme pour investir dans 25 000 000 de parts de société en commandite (les « parts de Jazz SEC »), ou 20,3 % de Jazz Air S.E.C. En outre, le Fonds a acquis, pour une contrepartie symbolique, 25 000 000 d'actions ordinaires, ou 20,3 % de Commandité Jazz simultanément à l'acquisition des parts de Jazz Air S.E.C.

À la clôture du premier appel public à l'épargne du Fonds, le règlement définitif a été déterminé en se fondant sur les résultats réels au 31 janvier 2006. En vertu d'un contrat d'acquisition, la société en commandite remplaçante (Société en commandite Jazz Air) a cédé à Jazz Air S.E.C. la totalité de son actif et de son passif en contrepartie d'un billet, dit relatif à l'acquisition, de 424,4 M\$ et de parts. Ce billet a été payé comme suit : un montant net de 112,9 M\$ prélevé sur la facilité de crédit à terme, un produit net de 222,1 M\$ tiré du placement, l'excédent du fonds de roulement de 102,9 M\$, moins un remboursement de 13,5 M\$ de la dette à terme sur des appareils Dash-8. Ainsi, le solde de trésorerie d'ouverture de Jazz Air S.E.C. s'est situé à 46,7 M\$, le passif à court terme n'excédant pas l'actif à court terme de plus de 5,0 M\$ au 2 février 2006.

Le Fonds comptabilise sa participation dans Jazz Air S.E.C. selon la méthode de la mise en équivalence. Jazz Air S.E.C. est comptabilisée selon la méthode de la continuité des intérêts de Société en commandite Jazz Air étant donné que les activités sous-jacentes se poursuivent.

L'excédent du coût du Fonds sur la valeur comptable de l'actif net de Jazz Air S.E.C. au 2 février 2006, soit 239,0 M\$, a été attribué à la valeur du CAC et sera amorti sur 20 ans, soit la durée du CAC plus les renouvellements.

Pour la période allant du 2 février 2006 au 31 décembre 2006, le Fonds a pris en compte dans son bénéfice de participation une charge d'amortissement de 10,9 M\$ de la valeur attribuée au CAC.

Les distributions déclarées par Jazz et revenant au Fonds depuis le 2 février 2006, soit 20,1 M\$, réduisent la valeur comptable de la participation de celui-ci dans Jazz.

La capacité du Fonds à verser ses propres distributions et à régler ses charges dépend entièrement des distributions de Jazz.

Le 9 novembre 2006, par suite de la décision du conseil d'administration de Jazz d'augmenter les distributions à ses commanditaires d'un même montant, les fiduciaires ont approuvé une hausse des distributions aux porteurs de parts qui les fera passer de 0,0729 \$ à 0,0838 \$ par part à compter de celle déclarée pour le mois de janvier 2007.

Au 31 décembre 2006, l'actif du Fonds était constitué essentiellement de distributions à recevoir de 1,9 M\$, ce qui était contrebalancé par un montant équivalent de distributions à payer et de comptes créditeurs, et de sa participation de 241,6 M\$ dans Jazz.

## 2.2 Politique en matière de distribution

Le Fonds entend distribuer aux porteurs de parts (les « porteurs de parts »), dans toute la mesure du possible, son encaisse disponible en fonction des distributions qu'il reçoit indirectement de Jazz Air S.E.C. 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 de parts au comptant et à toute obligation fiscale. Les distributions aux porteurs de parts déclarées au cours du trimestre et de la période de onze mois terminés le 31 décembre 2006 se sont élevées à environ 5,5 M\$ et 20,0 M\$, respectivement, et ont été réparties comme suit :

Date de clôture des registres	Montant \$	Montant par part \$
28 février 2006	1 757,5	0,0703
31 mars 2006	1 822,5	0,0729
30 avril 2006	1 822,5	0,0729
31 mai 2006	1 822,5	0,0729
30 juin 2006	1 822,5	0,0729
31 juillet 2006	1 822,5	0,0729
31 août 2006	1 822,5	0,0729
30 septembre 2006	1 822,5	0,0729
31 octobre 2006	1 822,5	0,0729
30 novembre 2006	1 822,5	0,0729
31 décembre 2006	1 822,5	0,0729
	19 982,5	

Aux termes du contrat de société en commandite de Jazz Air S.E.C., les distributions se font en priorité au Fonds de manière à couvrir ses charges d'exploitation. Au cours de la période, Jazz Air S.E.C. a déclaré des distributions prioritaires totalisant 0,08 M\$.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, aucun des montants distribués n'ont représenté le rendement du capital investi et 100 % de ces montants représentaient le bénéfice imposable généré par les activités de Jazz depuis le 2 février 2006.

Les distributions provenant du placement du Fonds dans des parts de Jazz et les distributions à verser par le Fonds à ses porteurs de parts sont inscrites au moment où elles sont déclarées.

### Parts

Au 31 décembre 2006, le Fonds avait 25 000 000 de parts en circulation.

### Bénéfice par part

Le bénéfice de base par part du Fonds a été de 0,6186 \$ pour la période de onze mois terminée le 31 décembre 2006.

## **Estimations comptables critiques**

La préparation d'états financiers selon les PCGR exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants présentés au titre des actifs et des passifs, sur la présentation des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers et sur les montants des produits et des charges indiqués pour la période. La direction du Fonds examinera régulièrement ses estimations et hypothèses à la lumière des résultats passés et de diverses autres hypothèses qui, le jugera-t-elle, se traduiront par des estimations raisonnables dans les circonstances. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations si d'autres hypothèses étaient posées. Ce qui suit décrit une convention comptable qui exige une grande subjectivité de la part de la direction.

## **Placements**

La direction examine régulièrement la valeur de la participation du Fonds dans Jazz afin de s'assurer que toute baisse de la valeur marchande jugée durable est prise en compte dans la valeur comptable de cette participation. Aux fins de cette évaluation, elle tient compte de plusieurs facteurs, dont le montant par lequel la valeur comptable dépasse la valeur marchande, la valeur des actifs incorporels sous-jacents de Jazz, la durée de toute baisse de la valeur marchande et les flux de trésorerie et bénéfices futurs prévus de Jazz.

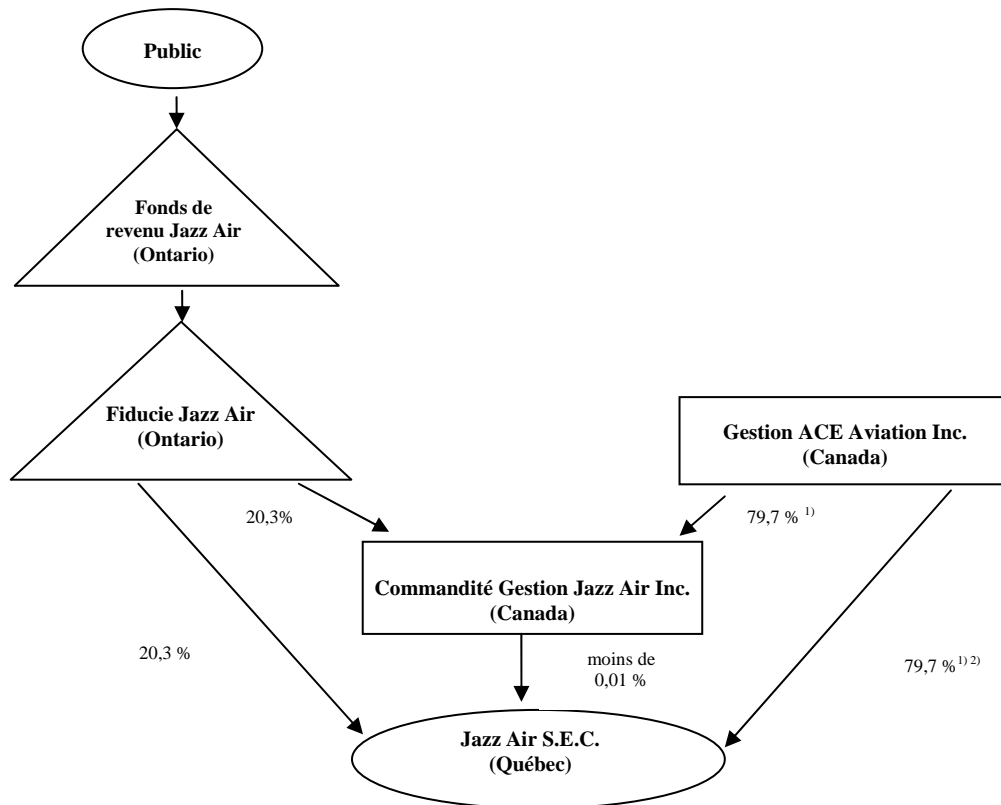
### **2.3 Garanties**

Les nouvelles facilités de crédit qui ont été mises à la disposition de Jazz Air S.E.C. à la clôture du placement par un consortium de prêteurs (les « nouvelles facilités de crédit ») sont garanties par une sûreté et une hypothèque de premier rang sur les biens meubles et certains biens immobiliers actuels et futurs de Jazz Air S.E.C., sous réserve de certaines exclusions et charges permises. Les obligations de Jazz Air S.E.C. aux termes des nouvelles facilités de crédit sont également garanties par la Fiducie Jazz Air (la « Fiducie ») et par Commandité Jazz. Ainsi, la Fiducie fournit une sûreté de premier rang sur ses biens meubles actuels et futurs, sous réserve de certaines exclusions et charges permises, et Commandité Jazz cède en garantie sa participation dans Jazz Air S.E.C. Le Fonds peut également prendre certains engagements en faveur des prêteurs aux termes d'ententes accessoires.



## 2.4 Structure organisationnelle

Le diagramme ci-dessous illustre de façon simplifiée la structure du Fonds (y compris les territoires d'établissement ou de constitution des différentes entités) ainsi que la participation indirecte du Fonds dans Jazz Air S.E.C. et les opérations connexes.



- 1) Aux termes du régime d'incitatifs à long terme initial, ACE transférera environ 603 903 parts à un fiduciaire après avoir échangé des parts de Jazz Air S.E.C. contre des parts conformément au contrat de liquidité pour les investisseurs.
- 2) Les distributions sur les parts de Jazz Air S.E.C. détenues par ACE et représentant 20 % des parts de Jazz SEC émises et en circulation à la clôture du premier appel public à l'épargne du Fonds prennent rang après celles sur les parts de Jazz SEC non subordonnées jusqu'à ce que la subordination prenne fin, le 31 décembre 2006.

### 3. JAZZ AIR S.E.C.

Jazz est la première société de transport aérien régional et la deuxième société de transport aérien 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 CAC aux termes duquel Air Canada achète actuellement la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz à des taux prédéterminés et 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 pour Air Canada un service régulier de transport de passagers qui prévoit environ 856 départs par jour de semaine à destination de 56 villes du Canada et de 29 villes des États-Unis grâce à un parc aérien de 133 appareils en service, aux termes du CAC, au 31 décembre 2006. 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.

Aux termes du CAC, Jazz exploite, 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, du stock de places, de la commercialisation et de la publicité ainsi que du service à la clientèle dans certains aéroports qu'elle dote en personnel ou administre directement. À ce titre, Air Canada a droit à tous les produits associés à l'exploitation des appareils visés selon l'horaire établi par ses soins. La direction est d'avis que le CAC est avantageux pour Jazz, car il réduit le risque financier et le risque d'exploitation et se traduit par un modèle d'entreprise stable.

Aux termes du CAC, Jazz perçoit des honoraires déterminés selon divers paramètres, dont le nombre d'heures cale à cale, de cycles (nombre de décollages et d'atterrissages) et de passagers transportés, 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, aux redevances de navigation, aux droits d'atterrissage, aux redevances aéroportuaires et à certains autres coûts. Jazz peut aussi recevoir des paiements incitatifs pour l'atteinte, sur une base trimestrielle, de certaines cibles de rendement liées à la ponctualité, ainsi que pour la réalisation de vols dans des conditions contrôlables, la manutention des bagages et la satisfaction globale de la clientèle.

#### 3.1 Effectifs

Durant l'exercice terminé le 31 décembre 2006, Jazz a compté en moyenne 4 144 salariés équivalents temps plein (« SETP »), comparativement à une moyenne de 3 582 SETP en 2005, pour une augmentation de 15,7 % qui est attribuable à l'essor de ses activités. Plus précisément, les divisions Services en vol, Opérations aériennes et Maintenance et ingénierie ont enregistré des hausses respectives de 27,4 %, de 18,7 % et de 11,2 %. La direction surveille de près la croissance des divisions, et elle estime que l'élargissement des effectifs est approprié compte tenu de l'augmentation de 50,8 % de la capacité, laquelle est mesurée en sièges-milles offerts (« SMO »), ce qui dénote une amélioration de 30,4 % des SMO par salarié par rapport à l'exercice précédent.

#### 3.2 Révisions salariales

En 2004, Jazz a conclu des conventions collectives de longue durée avec l'ensemble de ses syndicats, conventions qui expirent en 2009. Aucune grève ni aucun lockout n'est autorisé aux termes de celles-ci jusqu'à leur expiration en 2009. Toutes les conventions, à l'exception de celle avec les pilotes (représentés par l'ALPA), prévoyaient une méthode de révision salariale au milieu de 2006, soit par voie de négociation, soit, en cas d'échec, par voie de médiation ou d'arbitrage.

L'arbitre, Michel Picher, a rendu sa décision quant à la révision des salaires relativement aux trois conventions collectives du personnel représenté par les TCA (maintenance, service clientèle et affectation des équipages). Outre les légers redressements fixes prévus pour les échelles applicables aux salariés embauchés après le 1<sup>er</sup> août 2003, M. Picher a accordé aux salariés représentés par les TCA des augmentations de salaire de 1,00 % à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2006, de 1,75 % à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2007 et de 1,75 % à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2008.

L'arbitre Michel Picher a également rendu sa décision concernant la révision des salaires des agents de bord représentés par Teamsters Canada. En plus de légers redressements fixes prévus pour les échelles applicables aux salariés embauchés après le 31 juillet 2003, M. Picher a accordé aux salariés représentés par Teamsters Canada des augmentations de salaire de 1,00 % à compter du 1<sup>er</sup> juin 2006, de 1,75 % à compter du 1<sup>er</sup> juin 2007 et de 1,75 % à compter du 1<sup>er</sup> juin 2008.

Les négociations avec les régulateurs de vols, représentés par la CALDA, ont commencé, et même si l'on ignore à quel moment elles prendront fin, des efforts sont déployés afin de parvenir à une entente définitive. Il n'y a pas d'autres pourparlers de prévus avec une quelconque autre unité de négociation.

### **3.3 Mesures de réduction des coûts**

L'amélioration continue, grâce à la mise en œuvre de la méthode Six Sigma, et les réductions de coûts demeurent une priorité pour Jazz. Cet engagement s'est traduit par une diminution de 11,5 % du CSMO, ou de 10,0 % compte non tenu du carburant, par rapport à l'exercice précédent.

Les réductions de coûts contrôlables et des coûts refacturés ont été réalisées en 2006 grâce à la croissance limitée, mais efficace des effectifs, à la réduction des superficies louées dans bon nombre d'aéroports et à l'amélioration des services d'escale.

Même si le carburant est un coût refacturé qui est remboursé par Air Canada, Jazz a néanmoins chargé une équipe interne de mettre au point des programmes de gestion efficace du carburant. Parmi les mesures retenues, citons des méthodes d'avitaillement plus efficaces, l'utilisation accrue des remorqueurs pour déplacer les appareils d'une porte d'embarquement à l'autre dans les principaux aéroports plutôt que de les faire rouler sur la piste et la réduction du poids des offices.

### **3.4 Incitatifs au rendement**

Pour le trimestre terminé le 31 décembre 2006, les paiements d'Air Canada à Jazz au titre des incitatifs au rendement prévus par le CAC se sont chiffrés à 3,1 M\$, soit 1,4 % des produits que Jazz a tirés de ses vols réguliers. Pour la même période de 2005, les paiements d'Air Canada à Jazz au titre des incitatifs au rendement prévus au CAC initial s'étaient chiffrés à 4,5 M\$, soit 2,4 % des produits des vols réguliers de Jazz.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, les paiements d'Air Canada à Jazz au titre des incitatifs au rendement prévus par le CAC ont été de 13,5 M\$, soit 1,6 % (12,8 M\$ ou 1,9 % en 2005) des produits que Jazz a tirés de ses vols réguliers, ce qui a représenté 66 % du montant maximal des incitatifs pour 2006 et a découlé de l'excellent rendement dans les premier et deuxième trimestres de 2006, où 87 % et 91 % du montant maximal des incitatifs ont respectivement été gagnés.

### **3.5 Mesures financières non conformes aux PCGR**

#### *Coûts refacturés*

Les coûts de Jazz se divisent en deux grandes catégories : i) les coûts refacturés prévus dans le CAC, comme les frais de carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires, remboursables au coût par Air Canada aux termes du CAC; et ii) les coûts contrôlables, comme les salaires et les avantages sociaux, la maintenance, les matières et les fournitures liées 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 auprès 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'aéroports se sont traduites par d'importantes augmentations des droits d'atterrissage et des redevances aéroportuaires, surtout à l'aéroport international Pearson de Toronto, principale plaque tournante de Jazz, et dans les aéroports plus petits desservis par Jazz. Les redevances de navigation ont connu une croissance soutenue ces dernières années, et on s'attend à ce que cette tendance se maintienne. En refacturant ces coûts à Air Canada, Jazz réduit son exposition à leur volatilité et se place en bonne position pour mettre l'accent sur l'optimisation de son exploitation.

## *BIIIALA*

Le BIIIALA (bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et désuétude, et location d'appareils) est une mesure financière non conforme aux 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 de ses autres actifs.

Comme le BIIIALA n'est pas une mesure reconnue par les PCGR aux fins de la 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 entités ouvertes. Le tableau ci-après présente le rapprochement du BIIIALA de la société en commandite et du bénéfice d'exploitation.

### *Politique en matière de distribution et encaisse distribuable*

L'encaisse disponible à des fins de distribution, ou encaisse distribuable, est une mesure non conforme aux PCGR qui est utilisée généralement par les fiducies à capital variable canadiennes comme mesure du rendement financier. Elle ne doit pas être considérée comme une mesure de la liquidité ou un substitut aux mesures comparables préparées conformément aux PCGR. L'encaisse disponible à des fins de distribution peut être différente de calculs similaires présentés par d'autres entités et, par conséquent, elle peut ne pas être comparable à celle présentée par ces entités.

Les nouvelles facilités de crédit de Jazz Air S.E.C. 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 emprunts de ce genre, notamment à des restrictions sur le versement des distributions. En effet, ces modalités comprennent certaines clauses interdisant que le montant global des distributions versées par Jazz Air S.E.C. à ses porteurs de parts inscrits durant toute période de douze mois excède l'encaisse distribuable globale de Jazz Air S.E.C. durant cette période. Il est également interdit à Jazz Air S.E.C. de verser des distributions s'il survient un cas de défaut aux conditions des nouvelles facilités de crédit, et ce, tant que le défaut demeure.

Jazz entend verser à ses associés inscrits le dernier jour ouvrable du mois des distributions mensuelles égales, déduction faite des sommes estimatives affectées au paiement des intérêts débiteurs et des dépenses en immobilisations pour la maintenance et d'autres obligations de Jazz. Aux termes du contrat de société en commandite, les distributions se font en priorité à la Fiducie et au Fonds de manière à couvrir leurs charges d'exploitation. Le 14 décembre 2006, le conseil d'administration a déclaré des distributions prioritaires de 0,08 M\$ afin de couvrir les frais généraux et administratifs engagés par la Fiducie et le Fonds et réglés par Jazz. Ces frais sont présentés en tant que montant à payer à Jazz. Le Fonds remboursera Jazz à même le produit d'une distribution prioritaire que celle-ci lui aura versée.

Postérieurement au placement du 2 février 2006, Jazz a versé ou déclaré des distributions à ses porteurs de parts de 26,9 M\$ et 98,2 M\$, respectivement, pour le trimestre et la période de onze mois terminés le 31 décembre 2006.

Des 97 865 143 parts de Jazz que détient ACE, 24 573 029 sont subordonnées en faveur du Fonds jusqu'au 31 décembre 2006. Les distributions sur les parts subordonnées ne sont versées par Jazz que si celle-ci a réalisé le montant cible d'encaisse distribuable et l'a versé au Fonds en sa qualité de porteur de parts non subordonnées à la fin de chaque trimestre, tel qu'il est stipulé dans le contrat de société en commandite. Au 31 décembre 2006, les distributions à verser à ACE en rapport avec les parts subordonnées pour le quatrième trimestre de 2006 se sont élevées à 5,4 M\$ et devraient être payées au cours du premier trimestre de 2007.

Le 9 novembre 2006, le conseil d'administration a approuvé une hausse des distributions que Jazz doit déclarer à ses associés, ce qui en fera passer le montant de 0,0729 \$ à 0,0838 \$ par part à compter de celle déclarée pour le mois de janvier 2007.

Les distributions à verser aux commanditaires de Jazz sont constatées lorsqu'elles sont déclarées.

La direction examinera régulièrement le montant des distributions en espèces afin de tenir compte du rendement actuel de Jazz et de celui prévu à l'avenir.

Le tableau ci-dessous présente un rapprochement du BAIIALA, de l'encaisse distribuable de la société en commandite et du bénéfice d'exploitation.

(en milliers de dollars canadiens) (non vérifiés)	Trimestres terminés les 31 décembre		Exercices terminés les 31 décembre	
	2006 \$	2005 \$	2006 \$	2005 \$
Bénéfice d'exploitation selon les PCGR	32 713	33 861	143 769	129 440
Rajouter :				
Amortissement	5 337	4 294	21 262	17 924
Location d'appareils	33 614	28 481	133 929	80 141
<b>BAIIALA</b>	<b>71 664</b>	<b>66 636</b>	<b>298 960</b>	<b>227 505</b>
Marge du BAIIALA (%) <sup>1)</sup>	20,4	21,9	21,6	22,2
<b>BAIIALA</b>	<b>71 664</b>	<b>66 636</b>	<b>298 960</b>	<b>227 505</b>
Soustraire :				
Location d'appareils	33 614	28 481	133 929	80 141
Charges autres que d'exploitation	791	2 315	3 727	11 549
Dépenses en immobilisations	6 995	1 857	24 785	15 905
Encaisse estimative disponible à des fins de distribution	30 264	33 983	136 519	119 910
Moins la retenue de 10 % (ratio de distribution de 90 %) <sup>2)</sup>	3 026	3 398	13 652	11 991
<b>Encaisse distribuable estimative</b>	<b>27 238</b>	<b>30 585</b>	<b>122 867</b>	<b>107 919</b>
<b>Encaisse distribuable estimative (par part pro forma du Fonds) <sup>3)</sup></b>	<b>0,222</b>	<b>0,249</b>	<b>1,000</b>	<b>0,878</b>

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

2) Le montant de la retenue a été établi au moment du premier appel public à l'épargne du Fonds et en fonction de l'évaluation faite par le conseil de Commandité Jazz du ratio de distribution approprié pour Jazz Air S.E.C. à ce moment. Jazz Air S.E.C. entend verser des distributions mensuelles égales à ses associés inscrits le dernier jour ouvrable du mois.

3) Montant calculé sur une base pro forma de façon à inclure 25 000 000 de parts détenues par le Fonds, 97 865 143 parts détenues par ACE et une part détenue par Commandité Jazz dans les périodes indiquées comme si les parts émises le 2 février 2006 l'avaient été le 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Le tableau ci-dessous présente un rapprochement des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation et de l'encaisse distribuable.

(en milliers de dollars canadiens) (non vérifiés)	Trimestres terminés les 31 décembre		Exercices terminés les 31 décembre	
	2006 \$	2005 \$	2006 \$	2005 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	32 274	62 239	182 321	191 470
Variation des soldes hors trésorerie du fonds de roulement liée à l'exploitation	6 100	(43 428)	(12 664)	(94 018)
Amortissement des frais de location d'appareils payés d'avance et frais connexes	(453)	(1 155)	(1 789)	(1 155)
Frais reportés, frais de location d'appareils payés d'avance et frais connexes	(150)	17 178	(4 732)	35 844
Rémunération à base d'actions	(517)	–	(1 885)	–
Dépenses en immobilisations, déduction faite d'un gain sur cession	(6 990)	(851)	(24 732)	(12 231)
Encaisse estimative disponible à des fins de distribution	30 264	33 983	136 519	119 910
Moins la retenue de 10 % (ratio de distribution de 90 %)	(3 026)	(3 398)	(13 652)	(11 991)
Encaisse distribuable estimative	27 238	30 585	122 867	107 919

#### 4. RÉSULTATS D'EXPLOITATION – ANALYSE DU QUATRIÈME TRIMESTRE

Le tableau qui suit présente une comparaison des résultats d'exploitation de Jazz pour les quatrièmes trimestres de 2006 et de 2005.

(en milliers de dollars canadiens) (non vérifiés)	Trimestre terminé le 31 décembre 2006 \$	Trimestre terminé le 31 décembre 2005 \$	Variation \$	Variation %
Produits d'exploitation	351 853	304 082	47 771	15,7
Charges d'exploitation				
Salaires et avantages sociaux	81 560	75 405	6 155	8,2
Carburant pour avion	69 251	61 783	7 468	12,1
Amortissement	5 337	4 294	1 043	24,3
Maintenance des appareils	26 519	17 934	8 585	47,9
Redevances aéroportuaires et redevances de navigation	45 922	36 321	9 601	26,4
Location d'appareils	33 614	28 481	5 133	18,0
Services d'escale	25 591	19 677	5 914	30,1
Autres	31 346	26 326	5 020	19,1
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>319 140</b>	<b>270 221</b>	<b>48 919</b>	<b>18,1</b>
Bénéfice d'exploitation	32 713	33 861	(1 148)	(3,4)
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts débiteurs, montant net	(264)	(3 560)	3 296	(92,6)
Gain à la cession d'immobilisations corporelles	5	1 006	(1 001)	(99,5)
Autres	(532)	239	(771)	(322,6)
	(791)	(2 315)	1 524	(65,8)
<b>Bénéfice net du trimestre</b>	<b>31 922</b>	<b>31 546</b>	<b>376</b>	<b>1,2</b>

#### 4.1 Comparaison des résultats des quatrièmes trimestres de 2006 et de 2005

Pour le quatrième trimestre de 2006, Jazz Air S.E.C. a inscrit un bénéfice d'exploitation de 32,7 M\$, en baisse de 1,1 M\$ par rapport aux 33,9 M\$ dégagés au même trimestre de 2005. Un nouveau CAC est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006. Les modifications apportées au CAC initial ont compris la prolongation du contrat, un plus grand nombre d'appareils visés, le minimum garanti étant de 133 appareils pour toute la durée du contrat, et un pourcentage de majoration plus élevé, mais qui s'applique uniquement aux coûts contrôlables, les coûts refacturés étant à présent remboursables par Air Canada au coût. Le BAIIALA s'est établi à 71,7 M\$ au quatrième trimestre de 2006, contre 66,6 M\$ au quatrième trimestre de 2005, en hausse de 5,1 M\$, ou 7,7 %, conséquence de l'augmentation de la capacité, mesurée en sièges-milles offerts (« SMO »), et de mesures de contrôle des coûts. Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » à la rubrique 3.5 pour un complément d'information sur le BAIIALA et son rapprochement avec le bénéfice d'exploitation.

Pour le quatrième trimestre de 2006, le total des produits d'exploitation s'est accru de 47,8 M\$, ou 15,7 %, ce qui s'explique par le plus grand nombre d'appareils exploités par Jazz et le plus grand nombre d'heures cale à cale enregistrées par ces appareils, ainsi que par l'augmentation des coûts refacturés, dont le coût du carburant, qui sont remboursés par Air Canada.

Les charges d'exploitation ont augmenté de 48,9 M\$, ou 18,1 %, comparativement au quatrième trimestre de 2005. Les redevances aéroportuaires et redevances de navigation, les frais de maintenance des appareils ainsi que ceux des services d'escale, soit 24,1 M\$ ou 49,1 % du total de l'augmentation des charges d'exploitation, ont affiché de légères hausses sur une base unitaire en regard de ceux du même trimestre de 2005. Ces hausses des coûts unitaires reflètent la variation de la composition du parc ainsi qu'une augmentation de la capacité de 25,5 % entre les deux périodes. Tant les redevances aéroportuaires et redevances de navigation que la majeure partie des frais des services d'escale sont des coûts refacturés aux termes du CAC. Ces variations des coûts unitaires ont été compensées par des baisses de tous les autres éléments puisque, dans le quatrième trimestre de 2006, le coût par siège-mille offert (« CSMO »), qui se mesure en charges d'exploitation par SMO, a baissé de 8,0 % par rapport à ce qu'il était au quatrième trimestre de 2005.

Pour le quatrième trimestre de 2006, les charges hors exploitation ont totalisé 0,8 M\$, en baisse de 1,5 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2005. Cette réduction est essentiellement attribuable à la restructuration de la dette à long terme de Jazz Air S.E.C. mise en œuvre en parallèle avec le premier appel public à l'épargne du Fonds, ainsi qu'à l'augmentation des intérêts créditeurs tirés des placements à court terme, ce qui a été neutralisé par un gain à la cession d'immobilisations corporelles dans la période précédente.

Le bénéfice net du quatrième trimestre de 2006 s'est établi à 31,9 M\$, contre 31,5 M\$ au quatrième trimestre de 2005, en hausse de 0,4 M\$, ce qui s'explique par l'élargissement du parc aérien et un contrôle efficace des coûts.

## **4.2 Produits – comparaison des quatrièmes trimestres de 2006 et de 2005**

### *Produits d'exploitation*

Les produits d'exploitation ont monté de 15,7 %, passant de 304,1 M\$ au quatrième trimestre de 2005 à 351,9 M\$ au quatrième trimestre de 2006. Cette hausse des produits s'explique par l'ajout net de 14 appareils en service, par une augmentation de 20,7 % des heures cale à cale et par une progression de 18,5 M\$ des coûts refacturés qui sont remboursés au coût par Air Canada aux termes du CAC.

Pour le trimestre terminé le 31 décembre 2006, les incitatifs liés au rendement payables à Jazz par Air Canada aux termes du CAC se sont élevés à 3,1 M\$, soit 1,4 % des produits des vols réguliers de Jazz pour la période. Pour le trimestre correspondant de 2005, les incitatifs liés au rendement payables par Air Canada à Jazz aux termes du CAC initial s'étaient établis à 4,5 M\$, soit 2,4 % des produits des vols réguliers de Jazz. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 3.4 pour obtenir un complément d'information.

Les autres produits ont fléchi, passant de 3,3 M\$ au quatrième trimestre de 2005 à 1,3 M\$ au quatrième trimestre de 2006. Les autres produits sont tirés des vols nolisés, des services de maintenance, de réparation et de révision (« MRR ») et d'autres sources comme les services d'escale et le simulateur de vols.



Le tableau suivant présente les principales données statistiques.

	Trimestre terminé le 31 décembre 2006	Trimestre terminé le 31 décembre 2005	Variation (absolue)	Variation (%)
Nombre de départs durant le trimestre	68 205	57 609	10 596	18,4
Nombre d'heures cale à cale durant le trimestre	96 263	79 743	16 520	20,7
Passagers-milles payants (« PMP ») (en milliers)	981 799	744 060	237 739	32,0
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en milliers)	1 358 765	1 083 049	275 716	25,5
Coefficient d'occupation (en %)	72,3	68,7	3,6	5,2
Total des charges d'exploitation (en milliers de dollars)	319 140	270 221	48 919	18,1
Coût par siège-mille offert (« CSMO ») (en dollars)	0,23	0,25	(0,02)	(8,0)
Coût par siège-mille offert, compte non tenu du carburant pour avion (en dollars)	0,18	0,19	(0,01)	(5,3)
Nombre d'appareils en service (à la fin du trimestre)	135	121	14	11,6

### 4.3 Coûts – comparaison des quatrièmes trimestres de 2006 et de 2005

#### *Charges d'exploitation*

Parallèlement à la croissance des produits, le total des charges d'exploitation est passé de 270,2 M\$ au quatrième trimestre de 2005 à 319,1 M\$ au quatrième trimestre de 2006, ce qui représente une hausse de 18,1 %. Au quatrième trimestre de 2006, comparativement au quatrième trimestre de 2005 :

- les salaires et avantages sociaux ont augmenté de 6,2 M\$ par suite d'une hausse de 12,1 M\$ liée au plus grand nombre de SETP dans tous les secteurs opérationnels par suite de l'expansion du parc aérien et de l'intensification connexe des activités. Un montant supplémentaire de 1,4 M\$ au quatrième trimestre de 2006 relativement au régime de retraite à prestations déterminées de pilotes et visant à refléter les nouvelles estimations des actuaires de Jazz, ce qui a été compensé par une diminution de 5,1 M\$ afférente aux régimes de participation aux bénéfices, a été enregistré au quatrième trimestre de 2005;
- les coûts du carburant pour avion ont augmenté de 7,5 M\$ en raison d'une hausse de 18,5 M\$ de la consommation de carburant, par suite de l'augmentation de 20,7 % des heures cale à cale et de la combustion accrue occasionnée par le remplacement des turbopropulseurs du parc par des avions à réaction, ce qui a été contrebalancé par une baisse de 11,0 M\$ du prix du carburant;
- les frais de maintenance des appareils ont augmenté de 8,6 M\$. L'augmentation des heures de vol des appareils CRJ a fait monter les coûts de maintenance d'environ 10,0 M\$, ces coûts étant directement liés aux heures de vol assurées par ces appareils. Ce montant a été contrebalancé par une diminution des heures de vol des appareils Dash 8, laquelle a fait baisser ces coûts d'environ 1,4 M\$;

- les frais de location d'appareils ont augmenté d'environ 5,1 M\$ par suite surtout de l'ajout au parc d'appareils en service de 16 biréacteurs, soit 6 CRJ-200 et 10 CRJ-100, entre décembre 2005 et décembre 2006, et ont représenté quelque 6,5 M\$ de la variation. Ces frais ont été contrebalancés par un gain de change de 1,0 M\$ lié essentiellement aux contrats de location des CRJ. La résiliation de contrats de location-exploitation de deux Dash 8 du parc a réduit de 0,4 M\$ les frais de location;
- les redevances aéroportuaires et redevances de navigation ont monté de 9,6 M\$ par suite de l'augmentation du nombre d'appareils CRJ;
- les coûts liés aux services d'escale se sont accrus de 5,9 M\$ en raison de l'augmentation du nombre d'appareils CRJ, des départs et de l'utilisation, pour ces appareils, de portes d'embarquement;
- les autres charges ont augmenté de 5,0 M\$, ou 19,1 %, en raison d'une hausse globale des frais généraux et d'un accroissement des charges engagées pour les équipages, du coût des nouveaux uniformes (refacturé à Air Canada), ainsi que des frais de communication et des frais de formation associés aux nouveaux appareils.

Le tableau qui suit présente les coûts d'exploitation de Jazz, selon la définition que donne le CAC des coûts refacturés et des coûts contrôlables.

(en milliers de dollars canadiens) (non vérifiés)	Trimestre terminé le 31 décembre 2006 \$	Trimestre terminé le 31 décembre 2005 \$	Variation \$	Variation %
<i>Coûts refacturés (remboursés par Air Canada)</i>				
Carburant	69 093	61 727	7 366	11,9
Redevances de navigation	19 124	15 697	3 427	21,8
Redevances aéroportuaires	26 797	20 688	6 109	29,5
Dégivrage	4 030	4 031	(1)	(0,1)
Sûreté aéroportuaire	1 742	1 229	513	41,7
Autres	4 549	3 470	1 079	31,1
<b>Total des coûts refacturés</b>	<b>125 335</b>	<b>106 842</b>	<b>18 493</b>	<b>17,3</b>
<i>Coûts contrôlables (payés par Jazz)</i>				
Salaires et avantages sociaux	81 560	75 405	6 155	8,2
Maintenance, matières et fournitures liées aux appareils	26 519	17 934	8 585	47,9
Location d'appareils et autres coûts de propriété	33 614	28 481	5 133	18,0
Services d'escale	21 562	14 353	7 209	50,2
Amortissement	5 337	4 294	1 043	24,3
Autres	25 213	22 912	2 301	10,0
<b>Total des coûts contrôlables <sup>1)</sup></b>	<b>193 805</b>	<b>163 379</b>	<b>30 426</b>	<b>18,6</b>
<b>Total des coûts d'exploitation</b>	<b>319 140</b>	<b>270 221</b>	<b>48 919</b>	<b>18,1</b>

<sup>1)</sup> Comprend les coûts relatifs aux activités qui ne sont pas visées par le CAC, tel le nolissement.

#### 4.4 Marge d'exploitation – quatrième trimestre de 2006

(en milliers de dollars canadiens) (non vérifiés)	Trimestre terminé le 31 décembre 2006 <sup>1)</sup>		Marge d'exploitation \$	Marge d'exploitation %
	Produits	Charges		
CAC	222 115 <sup>2)</sup>	193 221 <sup>3)</sup>	28 894 <sup>4)</sup>	13,0
Coûts refacturés (remboursés par Air Canada)	125 335	125 335	–	–
Incitatifs	3 113	–	3 113	100,0
Autres	1 290	584	706	54,7
	351 853	319 140	32 713	9,3

- 1) Aucun chiffre correspondant n'est présenté pour 2005 puisque le nouveau CAC est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006. Aux termes de ce contrat, le pourcentage de majoration est plus élevé, mais ne s'applique qu'aux coûts contrôlables, alors que conformément au CAC initial, il s'appliquait au total des coûts d'exploitation, mais était plus faible.
- 2) Produits des vols réguliers.
- 3) Coûts contrôlables.
- 4) Marge contrôlable ajustée du CAC.

La marge contrôlable ajustée sectorielle du CAC pour le quatrième trimestre de 2006 a été de 13,0 %, ce qui représente 108 points de base, ou quelque 2,4 M\$, de moins que la marge cible théorique, soit 14,09 %. Au cours du trimestre, Jazz a procédé à des ajustements de coûts de fin d'exercice en rapport avec les salaires. Aux termes des conventions collectives en vigueur, Jazz constate les montants différentiels que gagnent les salariés qui font du temps supplémentaire ou qui travaillent les jours fériés. Ces montants peuvent être payés ultérieurement et réglés soit en espèces, soit en congés. L'élargissement des effectifs, les niveaux des salaires et les variations du niveau des activités peuvent influencer sur ces montants. Au cours du quatrième trimestre, Jazz a ajusté ces montants différentiels afin de refléter des hausses relatives à tous ces éléments. De plus, en raison de l'excellent rendement financier annuel de Jazz Air S.E.C., les objectifs de rendement fixés par le conseil d'administration aux fins du programme d'incitatifs annuels ont été dépassés, ce qui a entraîné une augmentation des salaires. Qui plus est, les résultats obtenus au quatrième trimestre eu égard à la marge du CAC ont fléchi en raison de la façon dont le CAC dédommage Jazz pour ses frais généraux annuels. Les taux prévus par ce contrat comprennent un montant mensuel fixe qui vise à couvrir les frais généraux annuels, selon la moyenne d'un exercice entier. Ce facteur a entraîné une légère surévaluation des marges dans les trois premiers trimestre de l'exercice, période durant laquelle la société en était toujours à un stade de croissance, et ces taux ont été rapprochés des frais généraux réels, frais dont l'augmentation a accusé un certain retard tout au long de l'exercice. L'incidence de la saisonnalité devrait être normal pour 2007 puisque le nombre d'appareils que compte le parc sera stable tout au long de l'exercice.

Les incitatifs qui ont été gagnés au cours du trimestre ont largement dépassé ceux du troisième trimestre puisque 61 %, ou 3,1 M\$, de leur montant maximal a été gagné, contre respectivement 28,0 % et 1,5 M\$ au troisième trimestre.

La marge complémentaire s'est établie à 0,7 M\$ en raison de plusieurs contrats de transport de passagers et de services d'escale conclus avec des tiers. Les autres activités ont compris des travaux accessoires de maintenance, réparation et révision (« MRR »), des opérations aériennes pour des services météo, etc. Le niveau des activités de nolisement a été très faible au cours du trimestre.

## 5. RÉSULTATS D'EXPLOITATION – COMPARAISON DE 2006 ET DE 2005

Le tableau qui suit présente une comparaison des résultats d'exploitation de Jazz pour les exercices terminés les 31 décembre 2006 et 2005.

(en milliers de dollars canadiens) (non vérifiés)	Exercice terminé le 31 décembre 2006 \$	Exercice terminé le 31 décembre 2005 \$	Variation \$	Variation %
Produits d'exploitation	1 381 207	1 023 238	357 969	35,0
Charges d'exploitation				
Salaires et avantages sociaux	310 778	265 478	45 300	17,1
Carburant pour avion	284 836	176 707	108 129	61,2
Amortissement	21 262	17 924	3 338	18,6
Maintenance des appareils	97 761	67 504	30 257	44,8
Redevances aéroportuaires et redevances de navigation	178 223	123 796	54 427	44,0
Location d'appareils	133 929	80 141	53 788	67,1
Services d'escale	90 314	71 386	18 928	26,5
Autres	120 335	90 862	29 473	32,4
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>1 237 438</b>	<b>893 798</b>	<b>343 640</b>	<b>38,4</b>
Bénéfice d'exploitation	143 769	129 440	14 329	11,1
Produits (charges) hors exploitation				
Intérêts débiteurs, montant net	(3 476)	(14 778)	11 302	(76,5)
Gain à la cession d'immobilisations corporelles	53	3 674	(3 621)	(98,6)
Autres	(304)	(445)	141	(31,7)
	(3 727)	(11 549)	7 822	(67,7)
<b>Bénéfice net de l'exercice</b>	<b>140 042</b>	<b>117 891</b>	<b>22 151</b>	<b>18,8</b>

### 5.1 Comparaison des résultats de 2006 et de 2005

Pour l'exercice 2006, le bénéfice d'exploitation de Jazz Air S.E.C. s'est établi à 143,8 M\$, soit une augmentation de 14,3 M\$ par rapport aux 129,4 M\$ enregistrés pour l'exercice 2005. Un nouveau CAC est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006. Les modifications apportées au CAC initial ont compris la prolongation du contrat, un plus grand nombre d'appareils visés, le minimum garanti étant de 133 appareils pour toute la durée du contrat, et un pourcentage de majoration plus élevé, mais qui s'applique uniquement aux coûts contrôlables, les coûts refacturés étant à présent remboursables par Air Canada au coût. Le BAIIALA s'est situé à 299,0 M\$ pour 2006, contre 227,5 M\$ pour 2005, en hausse de 71,5 M\$, ou 31,4 %, conséquence de l'augmentation de la capacité, mesurée en sièges-milles offerts (« SMO »), et de mesures de contrôle des coûts. Voir la rubrique « Mesures financières non conformes aux PCGR » à la rubrique 3.5 pour un complément d'information sur le BAIIALA et son rapprochement avec le bénéfice d'exploitation.

Pour 2006, le total des produits d'exploitation a progressé de 358,0 M\$, ou 35,0 %, ce qui s'explique par le plus grand nombre d'appareils exploités par Jazz, par le plus grand nombre d'heures cale à cale enregistrées par ces appareils, ainsi que par l'augmentation des coûts refacturés, dont le coût du carburant, qui sont remboursés par Air Canada.

Les charges d'exploitation ont augmenté de 343,6 M\$, ou 38,4 %, par rapport à celles de 2005. Les frais de carburant, remboursés par Air Canada, ont grimpé de 108,1 M\$, ou 61,2 %, et les frais de location d'appareils, de 53,8 M\$, ou 67,1 %. Ces augmentations de coûts ont représenté 47,1 % du total de la hausse des charges d'exploitation de l'exercice. La capacité a augmenté de 50,8 %. Le coût par siège-mille offert (« CSMO ») pour 2006, mesuré en charges d'exploitation par SMO, a baissé de 11,5 % par rapport à celui enregistré en 2005. Des réductions du coût unitaire ont été enregistrées dans toutes les catégories de charges, sauf celles liées au carburant et à la location d'appareils.

Pour 2006, les charges hors exploitation, qui se sont élevées à 3,7 M\$, ont baissé de 7,8 M\$ par rapport à 2005. Les économies sont surtout attribuables à une diminution des intérêts débiteurs par suite de la restructuration de la dette de Jazz Air S.E.C. réalisée en rapport avec le premier appel public à l'épargne du Fonds ainsi qu'à des intérêts créditeurs plus élevés, soit 3,7 M\$, provenant d'une hausse du solde de trésorerie moyen, ce qui a été neutralisé par un gain à la cession d'immobilisations corporelles dans la période précédente.

Le bénéfice net de 2006 s'est établi à 140,0 M\$, contre 117,9 M\$ pour 2005, en progression de 22,1 M\$. Cette amélioration s'explique par l'exploitation d'un plus grand parc aérien et par l'efficacité du contrôle des coûts.

## 5.2 Produits – comparaison de 2006 et de 2005

### *Produits d'exploitation*

Les produits d'exploitation se sont accrus, passant de 1 023,2 M\$ en 2005 à 1 381,2 M\$ en 2006, ce qui signifie une hausse de 35,0 %. Cette hausse des produits s'explique par l'ajout net de 14 appareils en service, par une augmentation de 27,0 % des heures cale à cale et par une progression de 177,5 M\$ des coûts refacturés.

Pour 2006, les incitatifs liés au rendement payables par Air Canada à Jazz aux termes du CAC se sont élevés à 13,5 M\$, ou 1,6 % des produits des vols réguliers de Jazz pour l'exercice. En 2005, les incitatifs liés au rendement payables par Air Canada à Jazz aux termes du CAC initial s'étaient chiffrés à 12,8 M\$, soit 1,9 % des produits de vols réguliers de Jazz. On se reportera à la rubrique 3.4 pour un complément d'information sur les incitatifs au rendement.

Les autres produits ont baissé, passant de 10,2 M\$ pour 2005 à 7,0 M\$ pour 2006. Les autres produits sont tirés des vols nolisés, des services de maintenance, de réparation et de révision (« MRR ») et d'autres sources comme les services d'escale et le simulateur de vols.

Le tableau suivant présente les principales données statistiques.

	Exercice terminé le 31 décembre 2006	Exercice terminé le 31 décembre 2005	Variation (absolue)	Variation (%)
Nombre de départs durant l'exercice	264 705	214 485	50 220	23,4
Nombre d'heures cale à cale durant l'exercice	370 392	291 604	78 788	27,0
Passagers-milles payants (« PMP ») (en milliers)	3 819 205	2 409 715	1 409 490	58,5
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en milliers)	5 285 671	3 504 032	1 781 639	50,8
Coefficient d'occupation (en %)	72,3	68,8	3,5	5,1
Total des charges d'exploitation (en milliers de dollars)	1 237 438	893 798	343 640	38,4
Coût par siège-mille offert (« CSMO ») (en dollars)	0,23	0,26	(0,03)	(11,5)
Coût par siège-mille offert, compte non tenu du carburant pour avion (en dollars)	0,18	0,20	(0,02)	(10,0)
Nombre d'appareils en service (à la fin de l'exercice)	135	121	14	11,6

### 5.3 Coûts – comparaison de 2006 et de 2005

#### *Charges d'exploitation*

Parallèlement à la croissance des produits, le total des charges d'exploitation est passé de 893,8 M\$ en 2005 à 1 237,4 M\$ en 2006, ce qui représente une hausse de 38,4 %. Pour l'exercice 2006, comparativement à l'exercice 2005 :

- les salaires et avantages sociaux ont augmenté de 45,3 M\$, dont 26,2 M\$ sont attribuables au plus grand nombre de SETP et au temps supplémentaire dans tous les secteurs opérationnels et 19,1 M\$, à une augmentation des charges de retraite et des avantages sociaux associés à cet accroissement des SETP, au régime d'achat de parts des salariés et à la hausse des charges de retraite. Au cours de l'exercice, un montant de 10,1 M\$ a été gagné aux termes du régime de participation aux bénéfices de la société, contre 11,3 M\$ en 2005. De ces 10,1 M\$, une tranche de 4,7 M\$ a été versée aux termes du programme Ensemble, contre 3,4 M\$ en 2005. Le solde sera remis à tous les salariés admissibles dans le cadre des paiements de fin d'exercice au titre de la participation aux bénéfices. De plus, en 2006, une somme de 2,1 M\$ de cotisations de l'employeur au nouveau régime d'achat de parts des salariés instauré en février 2006 et destiné aux salariés admissibles a été constatée;
- les coûts du carburant pour avion ont augmenté de 108,1 M\$ en raison de la hausse de 12,9 M\$ du prix du carburant et de l'accroissement de 95,2 M\$ de la consommation de carburant par suite de l'augmentation de 27,0 % des heures cale à cale et de la combustion accrue occasionnée par le remplacement des turbopropulseurs du parc par des avions à réaction;
- les frais de maintenance des appareils ont augmenté de 30,3 M\$. L'augmentation des heures de vol de la flotte d'appareils CRJ a fait monter les coûts d'environ 37,1 M\$, étant donné que ces coûts sont directement liés aux heures de vol assurées par ces appareils. Ce montant a été contrebalancé par une diminution des heures de vol de la flotte d'appareils Dash 8, ce qui a réduit les coûts d'environ 6,8 M\$;
- les frais de location d'appareils ont augmenté d'environ 53,8 M\$ par suite surtout de l'ajout au parc d'appareils en service de 16 biréacteurs entre décembre 2005 et décembre 2006, à savoir 6 CRJ-200 et 10 CRJ-100, ce qui a représenté environ 59,5 M\$ de la variation. Ces coûts ont été contrebalancés par un gain de change de 4,4 M\$ lié principalement aux contrats de location des CRJ et par la résiliation de contrats de location-exploitation visant deux Dash 8 du parc d'appareils en service, ce qui a représenté 1,3 M\$;
- les redevances aéroportuaires et redevances de navigation ont augmenté de 54,4 M\$ par suite de l'augmentation du nombre d'appareils CRJ;
- les coûts liés aux services d'escale se sont accrus de 18,9 M\$ en raison de l'augmentation du nombre d'appareils CRJ, des départs et de l'utilisation, pour ces appareils, de portes d'embarquement;
- les autres charges ont augmenté de 29,4 M\$, ou 32,4 %, en raison d'une hausse globale des frais généraux et d'un accroissement des charges engagées pour les équipages, du coût des nouveaux uniformes (refacturé à Air Canada), des frais de communication et des frais de formation associés aux nouveaux appareils.

Le tableau qui suit présente les coûts d'exploitation de Jazz, selon la définition que donne le CAC des coûts refacturés et des coûts contrôlables.

(en milliers de dollars canadiens) (non vérifiés)	<b>Exercice terminé le 31 décembre 2006</b> \$	<b>Exercice terminé le 31 décembre 2005</b> \$	<b>Variation</b> \$	<b>Variation</b> %
<i>Coûts refacturés (remboursés par Air Canada)</i>				
Carburant	284 152	176 478	107 674	61,0
Redevances de navigation	73 846	52 231	21 615	41,4
Redevances aéroportuaires	104 285	71 863	32 422	45,1
Dégivrage	12 376	9 909	2 467	24,9
Sûreté aéroportuaire	6 686	4 037	2 649	65,6
Autres	16 778	6 153	10 625	172,7
<b>Total des coûts refacturés</b>	<b>498 123</b>	<b>320 671</b>	<b>177 452</b>	<b>55,3</b>
<i>Coûts contrôlables (payés par Jazz)</i>				
Salaires et avantages sociaux	310 778	265 478	45 300	17,1
Maintenance, matières et fournitures liées aux appareils	97 761	67 504	30 257	44,8
Location d'appareils et autres coûts de propriété	133 929	80 141	53 788	67,1
Services d'escale	78 030	57 142	16 851	27,5
Amortissement	21 262	17 924	3 338	18,6
Autres	97 555	84 938	12 617	14,9
<b>Total de coûts contrôlables <sup>1)</sup></b>	<b>739 315</b>	<b>573 127</b>	<b>166 188</b>	<b>29,0</b>
<b>Total des coûts d'exploitation</b>	<b>1 237 438</b>	<b>893 798</b>	<b>343 640</b>	<b>38,4</b>

1) Comprend les coûts relatifs aux activités qui ne sont pas visées par le CAC, tel le nolissement.

#### 5.4 Marge d'exploitation – exercice 2006

(en milliers de dollars canadiens) (non vérifiés)	Exercice terminé le 31 décembre 2006 <sup>1)</sup>		Marge	Marge
	Produits	Charges	d'exploitation \$	d'exploitation %
CAC	862 623 <sup>2)</sup>	735 241 <sup>3)</sup>	127 382 <sup>4)</sup>	14,8
Coûts refacturés (remboursés par Air Canada)	498 123	498 123	–	0,0
Incitatifs	13 460	–	13 460	100,0
Autres	7 001	4 074	2 927	41,8
	1 381 207	1 237 438	143 769	10,4

- 1) Aucun chiffre correspondant n'est présenté pour 2005 puisque le nouveau CAC est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006. Aux termes de ce contrat, le pourcentage de majoration est plus élevé, mais ne s'applique qu'aux coûts contrôlables, alors que conformément au CAC initial, il s'appliquait au total des coûts d'exploitation, mais était plus faible.
- 2) Produits des vols réguliers.
- 3) Coûts contrôlables.
- 4) Marge contrôlable ajustée du CAC.

La marge contrôlable ajustée sectorielle du CAC pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006 a dépassé de 68 points de base la marge cible théorique de 14,09 %, après un ajustement de 5,1 M\$. Ce résultat représente un dépassement des objectifs de rendement établis dans le CAC de 10,2 M\$ pour l'exercice, montant qui est partagé à parts égales avec Air Canada et qui est présenté en réduction du montant définitif des produits aux termes du CAC. Ce résultat a été réalisé grâce à l'attention accordée à la gestion et à la réduction des coûts.

Les incitatifs qui ont été gagnés au cours de l'exercice ont atteint 13,5 M\$, soit 66 % de leur montant maximal, ce qui a découlé d'un excellent rendement dans les premier et deuxième trimestres de 2006, où 87 % et 91 % du montant maximal des incitatifs ont été gagnés.

La marge complémentaire s'est établie à 2,9 M\$ en raison des nolisements, des contrats de services d'escale, de services de maintenance, réparation et révision, de divers autres contrats portant sur des opérations aériennes et d'autres activités.



## 6. DONNÉES FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES

Le tableau ci-dessous présente les résultats financiers trimestriels de Société en commandite Jazz Air jusqu'au 2 février 2006 et de Jazz Air S.E.C. par la suite ainsi que leurs principales statistiques d'exploitation.

(non vérifiés)	T1 2005	T2 2005	T3 2005	T4 2005	T1 2006	T2 2006	T3 2006	T4 2006
Produits d'exploitation (en milliers de dollars)	213 640	231 279	274 237	304 082	319 953	340 138	369 261	351 853
Charges d'exploitation (en milliers de dollars)	183 538	203 908	236 131	270 221	284 594	303 673	330 031	319 140
Bénéfice d'exploitation (en milliers de dollars)	30 102	27 371	38 106	33 861	35 359	36 465	39 230	32 713
Total des produits (charges) hors exploitation (en milliers de dollars)	(4 217)	(3 754)	(1 263)	(2 315)	(1 908)	(906)	(122)	(791)
Bénéfice net (en milliers de dollars)	25 885	23 617	36 843	31 546	33 451	35 559	39 108	31 922
Bénéfice pro forma par part <sup>1)</sup>	0,2107	0,1922	0,2999	0,2568	0,2723	0,2894	0,3183	0,2598
Passagers-milles payants (en milliers)	415 885	539 690	710 080	744 060	827 797	925 075	1 084 533	981 799
Sièges-milles offerts (en milliers)	647 037	762 370	1 011 576	1 083 049	1 173 981	1 271 515	1 481 410	1 358 765
Coefficient d'occupation (en %)	64,3	70,8	70,2	68,7	70,5	72,8	73,2	72,3
Charges d'exploitation par siège-mille offert (CSMO) (en dollars)	0,28	0,27	0,23	0,25	0,24	0,24	0,22	0,23
CSMO, compte non tenu du carburant (en dollars)	0,24	0,22	0,18	0,19	0,19	0,18	0,17	0,18

- 1) Le nombre moyen pondéré de parts de Jazz SEC entrant dans le calcul du bénéfice pro forma par part a été établi en retraitant les parts de Jazz SEC en circulation au cours des périodes de façon qu'elles atteignent 122 865 144, comme si les parts émises le 2 février 2006 l'avaient été le 1<sup>er</sup> janvier 2005.

## 7. SITUATION FINANCIÈRE ET TRÉSORERIE

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

(en milliers de dollars canadiens) (non vérifiés)	Trimestres terminés les 31 décembre		Exercices terminés les 31 décembre	
	2006 \$	2005 \$	2006 \$	2005 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	32 274	62 239	182 321	191 470
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(14 327)	(754)	(194 547)	(7 601)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(6 990)	(36 815)	112 628	(148 648)
<b>Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie au cours de la période</b>	10 957	24 670	100 402	35 221
<b>Trésorerie et des équivalents de trésorerie (dette bancaire) au début de la période</b>	123 908	9 793	34 463	(758)
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	134 865	34 463	134 865	34 463

### 7.1 Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation

Jazz a continué de dégager des flux de trésorerie positifs de ses activités d'exploitation, lesquels se sont élevés à 32,3 M\$ pour le quatrième trimestre de 2006 et à 182,3 M\$ pour l'exercice 2006. Les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation ont découlé principalement du bénéfice net de 31,9 M\$ pour le trimestre et de 140,0 M\$ pour l'exercice. À ces montants, s'est ajoutée une augmentation des comptes créditeurs en regard des comptes débiteurs.

La direction prévoit que les besoins de liquidités futurs aux fins des distributions en espèces et des dépenses en immobilisations liées à la maintenance et à l'exploitation continues seront financés par l'exploitation.

### 7.2 Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Les flux de trésorerie affectés aux activités de financement se sont élevés à 14,3 M\$ pour le quatrième trimestre de 2006 et sont attribuables aux distributions versées aux porteurs de parts de Jazz SEC. Pour l'exercice, les flux de trésorerie affectés aux activités de financement, soit 194,5 M\$, ont résulté du remboursement du billet relatif à l'acquisition de 424,4 M\$ à payer à ACE, du remboursement d'une dette de 13,5 M\$, des coûts du placement du Fonds de 5,9 M\$ qui ont été payés, tel qu'il est mentionné à la rubrique 2.1, et du total des distributions versées de 85,7 M\$. Ces éléments ont été compensés par les fonds générés par le premier appel public à l'épargne du Fonds, placement réalisé en rapport avec l'émission de 222,1 M\$ de parts de Jazz SEC, et par l'émission d'une dette à long terme de 112,9 M\$.

### 7.3 Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement

Les activités d'investissement pour le quatrième trimestre et l'exercice ont compris des dépenses en immobilisations totalisant respectivement 7,0 M\$ et 24,8 M\$ et découlant principalement des améliorations locatives apportées au parc aérien et de l'achat de deux appareils Dash 8-300, pour un montant global de 7,8 M\$, puisqu'il a été déterminé qu'il serait beaucoup plus rentable que Jazz achète ces appareils au lieu de continuer à les louer. Les autres flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement en 2006 ont compris un montant de 137,2 M\$ reçu d'Air Canada dans le cadre du PAPE.

### 7.4 Obligations au titre de la dette et des contrats de location

Le tableau qui suit présente, pour les exercices 2007 à 2011, les remboursements de capital et les paiements minimaux futurs aux termes de contrats de location-exploitation du matériel de vol et des installations de base dont la durée initiale ou résiduelle non résiliable est supérieure à un an.

	Paiements exigibles par exercice						Après 5 ans
	Total	2007	2008	2009	2010	2011	
(en milliers de dollars canadiens) (non vérifiés)	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<b>Facilité de crédit à terme<sup>1)</sup></b>	115 000	–	–	115 000	–	–	–
<b>Contrats de location-exploitation conclus avec des apparentés<sup>2)</sup></b>	1 480 355	132 731	128 670	130 833	108 927	92 739	886 455
<b>Contrats de location-exploitation conclus avec des tiers</b>	52 413	16 023	12 646	11 514	7 438	1 574	3 218
	1 647 768	148 754	141 316	257 347	116 365	94 313	889 673

- 1) Après la fin de l'exercice, le consortium de prêteurs a approuvé le report de l'échéance initiale de la facilité de crédit de Jazz, la faisant passer du 2 février 2009 au 1<sup>er</sup> février 2010.
- 2) Certains contrats de location d'appareils ont été conclus avec un tiers par l'intermédiaire des apparentés Air Canada Capital Ltd. et Air Canada. Ces contrats sont présentés ci-dessus à titre de contrats conclus avec des apparentés.

Parallèlement au premier appel public à l'épargne du Fonds, Jazz Air S.E.C. a obtenu de nouvelles facilités de crédit consortiales garanties de premier rang de 150,0 M\$. À la clôture du placement, une tranche de 115,0 M\$ a été prélevée sur les nouvelles facilités de crédit. Cet emprunt porte intérêt à des taux variables et a une durée de trois ans. Les facilités de crédit en cours sont garanties par la quasi-totalité de l'actif actuel et futur de Jazz. Les facilités d'emprunt de Jazz comportent diverses clauses restrictives et Jazz les respectait toutes en date du 31 décembre 2006.

Jazz a conclu des contrats de swap de taux d'intérêt avec des tiers totalisant 115,0 M\$, contrats qui ont résulté en un taux d'intérêt fixe effectif de 7,09 % pour la durée de la facilité de crédit jusqu'au 2 février 2009. Ces contrats sont admissibles à la comptabilité de couverture. Jazz n'a pas l'intention d'y mettre un terme. Si elle l'avait fait en date du 31 décembre 2006, elle aurait eu à verser un paiement de 0,4 M\$. Elle comptabilise ces contrats à titre de couverture pleinement efficace; aucun montant n'a donc été enregistré à cet égard dans les états financiers.

Aucun autre changement important n'a été apporté aux obligations au titre de la dette et des contrats de location.

## 8. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

### *Le CAC initial*

Le 1<sup>er</sup> octobre 2004, la société en commandite remplaçante a conclu le CAC initial avec Air Canada, société alors sous contrôle commun avec la société en commandite remplaçante, aux termes duquel Air Canada a acheté la capacité de certains appareils indiqués dotés en équipage et 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 du CAC initial et du CAC, la société en commandite remplaçante doit fournir à Air Canada la capacité des appareils indiqués et tous les équipages et le personnel requis, les services de maintenance et les services d'escale associés à ces vols, tandis qu'Air Canada décide des liaisons, contrôle les horaires et le prix des billets, gère le stock de places et assure la commercialisation et la publicité de ces vols. Air Canada garde tous les produits provenant de la vente de places aux passagers et des services de fret et paie à Jazz la capacité fournie.

### *Le CAC*

Les tarifs du CAC en vigueur le 1<sup>er</sup> 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, les matières et les fournitures liés aux appareils, les frais de location d'appareils, les autres coûts de propriété et l'amortissement. La marge de 14,09 % sur les coûts contrôlables pourrait s'approcher de la marge d'exploitation de 9,0 % établie aux termes du CAC initial si les hypothèses relatives aux coûts refacturés, comme le carburant, les redevances de navigation, les droits d'atterrissage et les redevances aéroportuaires, lesquelles ont considérablement augmenté, se concrétisaient conformément au plan d'affaires. Comme ces coûts sont traités comme des coûts refacturés qui sont remboursés par Air Canada, ils n'ont pas d'incidence sur le montant de la marge d'exploitation 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 réalisés, selon le plan d'affaires utilisé pour fixer les nouveaux tarifs. Le CAC a une durée de dix ans et peut être reconduit pour deux périodes additionnelles de cinq ans.

### *Contrat de services cadre*

Aux termes du contrat de services cadre intervenu entre Jazz et Air Canada en date du 24 septembre 2004, celle-ci fournit certains services à Jazz moyennant rétribution. Il s'agit notamment de services liés aux affaires financières, aux biens immobiliers, aux affaires environnementales et aux affaires juridiques.

Le contrat de services cadre demeurera en vigueur jusqu'à la résiliation ou l'expiration du CAC, mais des services individuels peuvent être annulés plus tôt, selon les conditions prévues par ce contrat de services cadre.

### *Autres*

De plus, Air Canada acquitte, auprès de fournisseurs et pour le compte de Jazz, des frais ayant trait à certaines opérations qui visent principalement l'achat de carburant, et recouvre par la suite les soldes auprès de 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.

ACGHS S.E.C. fournit à Jazz des services d'escale, et ACTS S.E.C. (anciennement Société en commandite ACTS) lui fournit des services de maintenance et de révision générale.

La quasi-totalité des comptes clients d'Air Canada se rapportent aux soldes impayés aux termes du CAC. Les soldes des comptes créditeurs et charges à payer sont exigibles sur demande et découlent des services fournis par Air Canada.

Comme il est mentionné à la note 13 afférente aux états financiers annuels de Jazz Air S.E.C., Jazz conclut un nombre considérable d'opérations avec ACE et ses filiales. Air Canada a représenté respectivement 99,5 % et 99,6 % des produits d'exploitation de Jazz pour les exercices terminés les 31 décembre 2006 et 2005. Environ 18,6 % et 19,0 % des charges d'exploitation de Jazz (y compris des éléments tels que la location d'appareils, les services d'escale et la maintenance des appareils) sont engagées auprès des filiales d'ACE.

## 9. DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

Jazz engage des dépenses en immobilisations pour maintenir ou remplacer ses immobilisations existantes ou pour en acquérir de nouvelles. Elle classe ses dépenses en immobilisations selon six catégories : améliorations locatives, ACARS (système de bord de communications, d'adressage et de compte rendu, aussi connu sous le nom de « service Datalink »), équipement et outillage, articles durables et moteurs, installations et bâtiments lui appartenant. Tous ses nouveaux appareils sont sous-loués auprès d'Air Canada ou d'Air Canada Capital Ltd., et les loyers s'y rapportant sont ensuite recouvrés auprès d'Air Canada aux termes du CAC. Cependant, certaines dépenses en immobilisations, comme des améliorations locatives, doivent être engagées à l'égard de ces appareils.

(en milliers de dollars canadiens)  
(non vérifiés)

	Dépenses en immobilisations des exercices terminés les 31 décembre <sup>1)</sup>		Dépenses en immobilisations prévues pour les exercices se terminant les 31 décembre				
	2005 \$	2006 \$	2007 \$	2008 \$	2009 \$	2010 \$	2011 \$
Améliorations locatives	10 330	10 912	9 828	10 400	8 670	8 670	8 670
ACARS	2 920	684	–	–	–	–	–
Dépenses liées aux appareils <sup>2)</sup>	2 655	12 998	15 624	15 363	12 806	12 806	12 806
Installations et bâtiments appartenant à Jazz	–	191	1 858	1 827	1 524	1 524	1 524
	15 905	24 785	27 310	27 590	23 000	23 000	23 000

- 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) Comprend le matériel, l'outillage, les articles durables et les moteurs.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, les dépenses en immobilisations se sont élevées à 24,8 M\$ et ont principalement été liées aux améliorations locatives visant le parc aérien et aux installations à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto, à ACARS et à l'achat de deux Dash 8. La direction s'attend à engager des dépenses en immobilisations d'environ 27,3 M\$ au cours de 2007. Après 2008, la direction prévoit des dépenses en immobilisations récurrentes moyennes de 23,0 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 2007, la direction prévoit que l'excédent des dépenses en immobilisations sur les dépenses récurrentes moyennes sera financé par ses fonds en caisse.

## 10. RÉGIMES DE RETRAITE

### Obligations projetées au titre des régimes de retraite

Le tableau qui suit présente des projections relatives aux obligations de Jazz Air S.E.C. quant à la capitalisation de ses régimes de retraite de 2007 à 2011.

(en milliers de dollars canadiens) (non vérifiés)	2007 \$	2008 \$	2009 \$	2010 \$	2011 \$
Régimes agréés – services rendus au cours de l'exercice <sup>1)</sup>	6 700	6 700	7 000	7 200	7 500
Régimes agréés – services passés <sup>1)</sup>	2 000	2 000	2 000	2 000	–
Autres ententes de retraite	6 000	6 000	6 300	6 600	6 900
Obligations projetées au titre des régimes de retraite	14 700	14 700	15 300	15 800	14 400

1) Les montants relatifs aux services rendus au cours de l'exercice et aux services passés étaient présentés dans l'ordre inverse avant le deuxième trimestre de 2006.

Les obligations ci-dessus découlent des dispositions des régimes de retraite de la société en commandite. 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<sup>er</sup> janvier 2007 et sur la projection des actifs et passifs actuels des régimes 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.

## 11. CONVENTIONS COMPTABLES

### Futures prises de position en comptabilité

#### Instruments financiers, résultat étendu et couvertures

Le Conseil des normes comptables a publié trois nouvelles normes relatives aux instruments financiers : i) Instruments financiers – comptabilisation et évaluation, informations à fournir et présentation; ii) Couvertures et iii) Résultat étendu. Le principe directeur sous-jacent à ces normes est que tous les instruments financiers, y compris les instruments dérivés, doivent être présentés au bilan d'une entité et évalués initialement à leur juste valeur. Les évaluations ultérieures dépendent du classement de l'instrument financier et peuvent être réalisées à la juste valeur ou, dans certains cas précis où la juste valeur n'est pas réputée la plus pertinente, au coût ou au coût après amortissement. Les instruments financiers qu'une entité entend détenir jusqu'à leur échéance doivent être évalués au coût après amortissement. Les exigences en vigueur relativement à la comptabilisation des couvertures ont été étendues afin de préciser comment appliquer la comptabilité de couverture. En outre, un nouveau poste, intitulé « Autres éléments du résultat étendu », a été créé au bilan aux fins de la constatation des gains et pertes non réalisés sur certains instruments dérivés. Ces nouvelles normes entreront en vigueur pour la société en commandite le 1<sup>er</sup> janvier 2007. Bien que ces normes n'autorisent pas le retraitement des états financiers des exercices précédents, elles sont assorties de dispositions transitoires détaillées. La société en commandite évalue actuellement l'ensemble des répercussions de ces nouvelles normes, lesquelles pourraient avoir une incidence importante sur ses états financiers.

De l'avis de la direction, les états financiers vérifiés comprennent tous les ajustements jugés nécessaires à une présentation fidèle des résultats d'exploitation, de la situation financière et des flux de trésorerie.

## 12. PARC AÉRIEN

Au 31 décembre 2006, le parc en exploitation de Jazz était constitué de 135 appareils en service, dont 73 biréacteurs régionaux et 62 turbopropulseurs.

Au 31 décembre 2006, le parc en exploitation de Jazz était comme suit :

	Nombre d'appareils en service au 31 décembre 2006	Âge moyen des appareils en service (en années)	Nombre d'appareils détenus	Nombre d'appareils en location-exploitation	Nombre d'appareils en service au 31 décembre 2005 <sup>1)2)</sup>
CRJ-100 de Canadair	25	11,3	–	25	15
CRJ-200 de Canadair	33	4,7	–	33	27
CRJ-705 de Canadair	15	1,5	–	15	15
DHC-8-300 de De Havilland	26	16,8	19	7	26
DHC-8-100 de De Havilland	36	18,8	29	7	38
<b>Total des appareils en service</b>	<b>135</b>	<b>11,7</b>	<b>48</b>	<b>87</b>	<b>121</b>

- 1) Ne tient pas compte de quatre appareils DHC-8-100 de De Havilland qui étaient stationnés et entreposés pour le compte d'Air Canada.
- 2) Ne tient pas compte de quatre appareils CRJ-200 de Canadair qui ont été reçus en 2005, mais qui n'avaient pas encore été mis en service au 31 décembre 2005.

Tous les appareils composant le parc aérien en exploitation de Jazz en date du 31 décembre 2006 sont des appareils visés par le CAC, à l'exception des deux appareils Dash-8-100 affectés aux services nolisés.

## 13. EFFECTIF

Durant l'exercice terminé le 31 décembre 2006, Jazz a compté en moyenne 4 144 salariés équivalents temps plein (« SETP »), par rapport à une moyenne de 3 582 SETP pour 2005, soit 15,7 % de plus qu'en 2005, comme l'indique le tableau ci-dessous.

Syndicat	Exercice terminé le 31 décembre 2006	Exercice terminé le 31 décembre 2005	Variation	Variation (%)	
Pilotes	ALPA	1 284	1 082	202	18,7
Services techniques	TCA	773	695	78	11,2
Agents – Services à la clientèle	TCA	680	617	63	10,2
Agents de bord	Teamsters	694	545	149	27,3
Direction	–	398	374	24	6,4
Soutien administratif et technique	–	237	201	36	17,9
Régulateurs de vols	CALDA	53	47	6	12,8
Répartiteurs d'équipage	TCA	25	21	4	19,0
		<b>4 144</b>	<b>3 582</b>	<b>562</b>	<b>15,7</b>

La direction suit attentivement la croissance de ses effectifs, qu'elle considère comme adéquate en regard de la croissance de 50,8 % de la capacité mesurée en SMO, ce qui a représenté une amélioration de 30,4 % des SMO par salarié par rapport à l'exercice précédent.

## 14. ENTENTES HORS BILAN

Au 31 décembre 2006, la valeur comptable nette des immobilisations corporelles cédées en garantie des nouvelles facilités de crédit s'établissait à 199,4 M\$. Au 31 décembre 2005, la valeur comptable nette du matériel de vol donné en garantie de la dette à long terme se chiffrait à quelque 33,2 M\$.

Des lettres de crédit totalisant environ 1,9 M\$ (2,0 M\$ au 31 décembre 2005) ont été émises en garantie de contrats portant sur des services d'escale et des redevances aéroportuaires ainsi que des paiements de location d'espace et de certains avantages.

### *Ententes d'indemnisation*

Dans presque toutes les villes qu'elle dessert, Jazz conclut des contrats d'exploitation ou de crédit-bail immobilier en vertu desquels elle se voit accorder une licence d'utilisation ou d'exploitation de certaines installations aéroportuaires. Il est courant pour Jazz, à titre de locataire d'installations commerciales, de garantir le locateur et d'autres tiers apparentés contre toute responsabilité civile délictuelle qui pourrait découler de son occupation ou de son utilisation des lieux en location ou sous licence. Dans des cas exceptionnels, cette garantie engage sa responsabilité lorsqu'il y a eu négligence de la part de tiers qu'elle aurait dégagés de toute responsabilité, sauf généralement les cas de faute lourde ou délibérée. En outre, Jazz a pour habitude d'indemniser toute partie relativement à une faute liée à l'environnement dont elle serait responsable et qui découlerait de son emploi ou de son occupation des lieux en location ou sous licence, ou qui y serait liée.

Dans le cadre des contrats de financement ou de location d'avions qu'elle est appelée à passer, Jazz garantit généralement les bailleurs de fonds, leurs mandataires et d'autres apparentés et les bailleurs contre les dommages découlant de la construction, de la conception, de la propriété, du financement, de l'utilisation, de l'exploitation et de la maintenance des avions ainsi que contre toute responsabilité civile délictuelle, que les dommages ou responsabilités découlent ou non de la négligence des tiers à qui sont données ces garanties, sauf cas de faute lourde ou délibérée. En outre, dans les opérations de financement ou de location d'avions, notamment celles structurées comme des baux adossés, Jazz prévoit généralement des indemnités en prévision de certaines répercussions d'ordre fiscal.

Lorsque Jazz, en tant que client, conclut un contrat avec une entreprise de services techniques, le plus souvent une entreprise dont l'activité principale est le transport aérien, elle peut à l'occasion convenir de dégager cette entreprise de services des recours en responsabilité découlant de réclamations émanant de tiers, que les manquements aux responsabilités contractuelles soient ou non le fait de la négligence de l'entreprise de services, sauf en cas de faute lourde ou délibérée de la part de l'entreprise de services.

Jazz a des obligations d'indemnisation de ses administrateurs et dirigeants, obligations aux termes desquelles elle tient ces personnes indemnes, dans la mesure permise par la loi, contre toutes réclamations et pertes (y compris les montants versés dans le cadre de règlements de réclamations) qui pourraient survenir en raison des fonctions qu'elles exercent auprès de Jazz.

Le montant maximal éventuel des paiements futurs au titre des indemnités précitées ne peut être estimé de manière raisonnable. Jazz s'attend à être protégée par ses assurances dans la plupart des cas de responsabilité civile délictuelle et des indemnités connexes susmentionnés.



## 15. ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

La préparation d'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, sur la présentation des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers et sur les montants des produits et des charges indiqués pour la période. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations. La direction a établi que les éléments suivants requièrent, à son avis, les jugements les plus subjectifs puisqu'il est souvent nécessaire d'estimer les conséquences de questions qui sont inévitablement incertaines et qui peuvent changer de façon importante au cours des périodes subséquentes.

Les principales conventions comptables de Jazz sont décrites à la note 2 afférente aux états financiers consolidés vérifiés au 31 décembre 2006. Les conventions 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.

### *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 :

- 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 du salarié 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 posée par Jazz est fonction des faits et circonstances existant à la date de mesure et de la composition particulière du portefeuille d'actifs du régime. De concert avec les actuaires, la direction analyse les prévisions de rendement à long terme des diverses catégories d'actifs ainsi que la stratégie de répartition des actifs que Jazz a adoptée. 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 hypothétique retenu est avant tout un taux prospectif à long terme.

	31 décembre	
	2006 \$	2005 \$
Hypothèses moyennes pondérées utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées		
• Taux d'actualisation	5,00 %	5,20 %
• Taux de croissance de la rémunération	4,10 %	4,09 %
Hypothèses moyennes pondérées utilisées pour déterminer le coût de retraite		
• Taux d'actualisation	5,20 %	6,11 %
• Taux de rendement des actifs prévu à long terme	5,20 %	6,10 %
• Taux de croissance de la rémunération	4,10 %	4,09 %

#### *Actifs incorporels*

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 d'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 ont été initialement constatées au coût. Au 31 décembre 2006, la valeur comptable nette des immobilisations corporelles de Jazz Air S.E.C. était de 199,4 M\$.

Les immobilisations corporelles sont amorties jusqu'à concurrence de leur valeur résiduelle estimative selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée d'utilisation estimative. La valeur des appareils et du matériel de vol est amortie sur une période de 20 à 30 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.

Les immobilisations corporelles sont soumises à un test de dépréciation quand des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrée. La recouvrabilité des biens est mesurée en comparant leur valeur comptable nette et les flux de trésorerie futurs non actualisés qu'ils devraient générer. Une perte de valeur est constatée si leur valeur comptable est supérieure à leur juste valeur.

### *Contrats de location d'appareils*

Jazz a 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.

## **16. NOUVELLES NORMES 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<sup>er</sup> octobre 2006, bien qu'il soit permis de les adopter par anticipation. 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, sauf quelques exceptions, doivent 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.

### *Chapitre 3865 – Couvertures*

Ce nouveau chapitre, qui indique 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.

## 17. CHANGEMENTS IMPORTANTS

À l'exception de ceux décrits à la note 18 afférente aux états financiers consolidés vérifiés de Jazz Air S.E.C. pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, aucun changement important n'est survenu depuis.

## 18. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

### **Contrôles et procédures de communication de l'information et contrôle interne à l'égard de l'information financière**

Les contrôles et procédures de communication de l'information de Jazz ont été 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 afin de permettre la prise, en temps opportun, de décisions appropriées concernant l'information communiquée au public.

Le contrôle interne à l'égard de l'information financière a été conçu de sorte à fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité des informations financières que Jazz présente et à la préparation des états financiers qu'elle diffuse dans le public conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

Jazz a déposé des attestations, signées par le chef de la direction et par le chef des finances, auprès des Autorités canadiennes en valeurs mobilières avec ses documents annuels pour 2006. Dans ces documents, le chef de la direction et le chef des finances de Jazz attestent, tel que l'exige la Norme multilatérale 52-109, de la qualité de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information et du contrôle interne à l'égard de l'information financière de Jazz. Le chef de la direction et le chef des finances de Jazz attestent également de la pertinence de l'information financière contenue dans les documents intermédiaires de Jazz déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières.

Jazz a évalué l'efficacité de ses contrôles et procédures de communication de l'information en date du 31 décembre 2006 et, par suite de cette évaluation, a conclu qu'il était raisonnable de croire qu'ils sont efficaces. Cette évaluation a tenu compte de la politique relative à la communication de l'information de Jazz et des fonctions exercées par le comité qui en est responsable. De plus, cette évaluation a englobé les procédés, les systèmes et la compétence de Jazz en ce qui concerne ses dépôts réglementaires, les informations qu'elle diffuse dans le public ainsi que l'identification et la communication des informations importantes.

Jazz a élaboré un contrôle interne à l'égard de l'information financière afin d'obtenir une assurance raisonnable quant à la fiabilité des informations financières qu'elle présente et à la préparation des états financiers qu'elle diffuse dans le public conformément aux PCGR. Dans le quatrième trimestre de 2006, il ne s'est produit aucun changement qui a influé ou qui, dans des limites raisonnables, est susceptible d'influer sur le contrôle interne à l'égard de l'information financière.

Le comité de vérification de Jazz a revu le présent rapport de gestion et les états financiers consolidés vérifiés, et le conseil d'administration de Jazz a approuvé ces documents avant leur publication.

## 19. FACTEURS DE RISQUE

### **19.1. Risques liés au lien avec Air Canada**

#### *Dépendance envers Air Canada*

Jazz est directement touchée 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.

Dans le passé, 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 ont augmenté en 2005 et en 2006 pour atteindre des sommets historiques et se négocier près de ces niveaux, constituent une part importante des charges 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 sous 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 des vols 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 coefficients d'occupation 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 deux appareils 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 advenant un cas de défaut, et ce, notamment dans les situations suivantes :

- 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 salariés 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.

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.

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.

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 automatiquement 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. Jazz peut également perdre son accès à ces installations si Air Canada ne parvient pas à y avoir elle-même accès dans l'avenir. 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 que Jazz utilise pour ses vols réguliers 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 résultats d'exploitation et la situation financière de Jazz.

#### *Niveaux d'utilisation réduits*

Même si 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 assure. Si Air Canada est incapable de remplir à une 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 2007 représente environ 85,1 % 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 2007 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. Si un cas de force majeure survient pendant la durée du CAC, 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'éthylène glycol, 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 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 en temps opportun. 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 pour chaque année civile 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. Si ces coûts contrôlables 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 suivantes. 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 se terminant le 30 juin 2007 et celle se terminant le 31 décembre 2009. Si Jazz ne peut améliorer ses coûts par rapport à ce groupe, sa marge pour la période débutant le 1<sup>er</sup> 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 (qui représente ses pilotes) et la transaction concernant les avions à réactions légers 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 CRJ-705 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.

### *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 d'achat de 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 ou de le faire à des taux d'intérêt raisonnables, 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 pourrait 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. ACE détient des parts de Jazz SEC représentant 79,7 % des droits de vote dans Jazz. Ce contrôle des voix permet 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 des parts de Jazz SEC, elle aura le droit de nommer la majorité des administrateurs de Commandité Jazz.

#### *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<sup>MD</sup> 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<sup>MD</sup> 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 grandement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Jazz.

## **19.2. 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 salariés au cours des prochaines années. Rien ne garantit que Jazz pourra recruter, engager, former et fidéliser les salariés 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 salariés 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 et relations de travail*

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 bénéfice que prévu ou même subir des pertes aux termes du CAC. La plupart des salariés de Jazz sont syndiqués. Des conventions collectives nouvelles ou mises à jour ont été conclues en 2003 et en 2004. 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. Rien ne garantit que les conventions futures avec les syndicats des salariés 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.

Tout conflit ou tout arrêt de travail impliquant un groupe de salariés syndiqués d'Air Canada aurait probablement une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Jazz.

En cas de conflit ou d'arrêt de travail impliquant un groupe de salariés 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.

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

Au cours de la restructuration de Jazz aux termes de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (la « LACC ») (dans sa version amendée), l'une des améliorations apportées à la convention collective conclue avec l'ALPA, syndicat représentant son groupe de pilotes, a été 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. Les augmentations de la productivité touchent principalement les dispositions relatives au travail et au calendrier comprises dans la convention collective, ce 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 peut maintenir un minimum de 125 appareils dans son parc aérien après le 31 décembre 2006, cela entraînera la perte des augmentations de productivité, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

### *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 pour 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 contiennent 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 Jazz 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 contiennent 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 un 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 compétent. La perte de ce personnel clé pourrait nuire considérablement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Jazz. Les plans de croissance 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 compétent pour combler ses besoins futurs.

### 19.3. 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 aux termes du CAC. 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 réseaux entretiennent avec d'autres transporteurs régionaux. De plus, la plupart des transporteurs aériens réseaux 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 2005 et 2006, les prix du carburant ont augmenté et se sont négociées près de sommets historiques. 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, un autre transporteur ou aucun 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, ces facteurs seraient tout de même susceptibles de nuire grandement 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 37 jours. 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 de 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 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 sont vulnérables à diverses causes d'interruption, 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. Même si Jazz continue d'investir dans des dispositifs de sûreté et des plans de reprise après sinistre, ces mesures peuvent toutefois se révéler insuffisantes ou être mal appliquées. 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 règlements, tant canadiens qu'étrangers, qui régissent notamment les questions de sûreté, de sécurité, de licence, de concurrence, de niveau de bruit, d'environnement et, dans une certaine mesure, d'établissement des prix. De temps à autre, d'autres lois et règlements peuvent être proposés et de nouvelles décisions, rendues, ce qui pourrait augmenter les exigences ou restrictions applicables aux activités aériennes. L'adoption de règlements ou décisions supplémentaires de la part de Transports Canada, du Bureau de la concurrence ou du Tribunal de la concurrence, ou des deux, de l'Office du transport du Canada, du Conseil du Trésor et de toute autre entité gouvernementale canadienne ou étrangère serait susceptible de nuire fortement 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, que la législation ne fera pas l'objet de modifications ou que des décisions ne seront pas rendues. L'adoption de ces nouvelles lois, de ces nouveaux règlements ou de ces modifications et la prise de telles décisions pourrait avoir de lourdes conséquences pour les activités de Jazz, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

En juillet 2000, le gouvernement du Canada a modifié la *Loi sur les transports au Canada*, la *Loi sur la concurrence* (Canada) et la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* en vue de mieux réglementer l'aspect concurrentiel du transport aérien au Canada et d'assurer la protection des consommateurs. Ces lois comprennent des dispositions visant précisément les transporteurs aériens et portant sur l'abus de position dominante en vertu de la *Loi sur la concurrence* (Canada), dispositions auxquelles se sont ajoutées ultérieurement des pénalités monétaires administratives pour non-respect de ces dispositions par un transporteur aérien en position dominante.

En juillet 2003, le Tribunal de la concurrence a publié ses motifs et conclusions relativement à la démarche entreprise par le commissaire de la concurrence contre Air Canada et visant à déterminer si celle-ci menait des activités à des coûts inférieurs aux coûts évitables et violait ainsi l'une des nouvelles dispositions concernant l'abus de position dominante par un transporteur aérien. Le Tribunal de la concurrence a appuyé sa décision sur un critère très général. En septembre 2004, le commissaire de la concurrence a publié une lettre décrivant les mesures qui seraient prises dans l'avenir relativement à toute affaire de non-respect des dispositions concernant l'abus de position dominante par un transporteur aérien, ce qui a inclus une déclaration selon laquelle le critère des coûts évitables appliqué par le Tribunal demeurait approprié.

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<sup>e</sup> 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 à quel moment un tel projet de loi, s'il en est, sera de nouveau présenté devant la Chambre des communes.

Si le 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 assujettie aux lois du Canada et des États-Unis en matière de protection des renseignements personnels relatifs aux passagers et aux salariés. Le respect de ces régimes de réglementation risque d'entraîner des coûts d'exploitation supplémentaires et de nuire fortement aux activités, à la situation financière et aux 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 certains 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 M\$ US. 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.

Le programme d'assurance du gouvernement du Canada vise à régler ces questions au fur et à mesure qu'elles surviennent, mais le gouvernement canadien n'a pas encore décidé de l'élargir afin qu'il couvre cette exclusion. Sauf s'il l'élargit et jusqu'à ce qu'il le fasse, la perte d'assurance expose Jazz à un nouveau risque non assuré et pourrait faire en sorte qu'elle ne respecte pas certaines ententes contractuelles, ce qui pourrait nuire fortement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

### *Risques d'accident*

En raison de la nature de ses activités de base, 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, ACTS S.E.C., 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.

## **19.4. Risques liés à la structure du Fonds**

### *Dépendance envers Jazz*

Le Fonds est une fiducie à capital variable sans personnalité morale, qui dépend entièrement des activités et de l'actif de Jazz par la propriété indirecte de 20,3 % des parts de Jazz SEC. Les distributions en espèces aux porteurs de parts dépendent, notamment, de la capacité de la Fiducie de verser des intérêts sur les billets de fiducie et de faire des distributions en espèces 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 Jazz SEC. La capacité de Jazz SEC 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 espèces non garanties et 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 espèces 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 du Fonds 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 sont 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 Jazz SEC 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 Jazz SEC détenues par ACE. En outre, Jazz SEC est autorisée à émettre des parts de Jazz SEC additionnelles moyennant la contrepartie et selon les conditions qu'elle aura déterminées.

### *Contrôle de Jazz et lien de dépendance*

ACE détient des parts de Jazz SEC représentant 79,7 % des droits de vote dans Jazz, ce qui lui permet 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, ACE exerce actuellement un contrôle sur les opérations soumises à l'approbation du conseil ou des porteurs de titres de Jazz, ou des deux. ACE dispose d'un nombre suffisant de voix pour empêcher un changement dans le contrôle de Jazz. Le Fonds détient une participation minoritaire dans Jazz et le droit de nommer une minorité des administrateurs de Commandité Jazz. Par conséquent, il exerce une influence limitée sur les opérations 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*

ACE détient 79,7 % des parts de Jazz SEC en circulation de Jazz SEC, participation qui peut être liquidée à tout moment, sous réserve de certaines conditions, entraînant ainsi 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 produiraient pourrait avoir le même effet.

### *Questions d'ordre fiscal*

#### *a) Modifications proposées au traitement fiscal des fiducies de revenu au Canada*

Le 31 octobre 2006, le ministre des Finances du Canada a annoncé de nouvelles propositions relatives à l'imposition des fiducies de revenu et autres entités intermédiaires et a déposé un avis de motion de voies et moyens (la « **proposition d'octobre** ») visant à faire modifier la LIR à cet égard. La proposition d'octobre a été suivie, le 21 décembre 2006, par un avant-projet de loi rédigé par le ministère des Finances (l'« **avant-projet de loi** » et, avec la proposition d'octobre, les « **modifications proposées de 2006** ») concernant l'impôt sur les distributions des fiducies de revenu et des sociétés de personnes cotées en bourse. Les modifications proposées de 2006, si elles sont adoptées dans leur version actuelle, assujettiront le Fonds à un impôt au niveau de la fiducie à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, ce qui aura pour effet de diminuer l'encaisse disponible aux fins de distribution aux porteurs de parts. En se basant sur le niveau d'imposition proposé, le Fonds estime que l'adoption des modifications proposées de 2006 réduira, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, l'encaisse disponible du Fonds aux fins de distribution à ses porteurs de parts, dans une mesure égale à 31,5 % multipliée par les revenus avant impôt (autres que les dividendes imposables) distribués par le Fonds, et rien ne garantit que le Fonds sera en mesure de maintenir les distributions à leur niveau actuel à compter de 2011. En outre, rien ne garantit que le Fonds sera en mesure de bénéficier des avantages de l'application différée du nouveau régime fiscal jusqu'à 2011. Si le Fonds est réputé avoir connu, entre le 1<sup>er</sup> novembre 2006 et le 31 décembre 2010 inclusivement, une « expansion injustifiée » comme l'indiquent les Précisions concernant la « croissance normale » des fiducies de revenu et autres entités intermédiaires publiées par le ministère des Finances du Canada le 15 décembre 2006, les modifications proposées de 2006 prendraient alors effet avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011. La perte des avantages liés à l'application différée du nouveau régime fiscal jusqu'à 2011 pourrait réduire considérablement la valeur des parts du Fonds.



#### *b) Nature des distributions*

Le rendement après impôts des parts détenues par les porteurs assujettis à l'impôt sur le revenu canadien dépendra en partie de la composition, à des fins fiscales, des distributions versées par le Fonds (dont certaines tranches pourraient être imposables en tout ou en partie ou bénéficier d'un report d'impôt). La composition de ces distributions à des fins fiscales peut changer au fil du temps, ce qui aura une incidence sur le rendement après impôts pour les porteurs de parts. Si elles sont adoptées, les modifications proposées de 2006 auront pour effet d'assujettir à l'impôt certains revenus générés par des fiducies qui sont des entités intermédiaires de placement déterminées (les « **fiducies EIPD** ») et de traiter les distributions imposables versées aux investisseurs par ces entités comme des dividendes imposables. Dans leur forme actuelle, les modifications proposées de 2006 ne changent en rien le traitement fiscal des distributions versées à titre de remboursement de capital par des fiducies EIPD. Cependant, rien ne garantit que la loi mettant en oeuvre les modifications proposées de 2006 maintiendra ce traitement fiscal. Dans leur forme actuelle, les modifications proposées de 2006 ne s'appliqueront pas avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011 aux fiducies de revenu dont les parts étaient cotées en bourse au 31 octobre 2006, comme le Fonds, et qui sont visées par les questions d'« expansion injustifiée » exposées aux présentes.

#### *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.

## **20. PERSPECTIVES**

La croissance prévue du parc aérien de Jazz a été menée à terme au cours du troisième trimestre de 2006 et, au 31 décembre 2006, ce parc était constitué de 133 appareils visés par le CAC et de deux appareils Dash 8-100 réservés aux services nolisés.

Le nombre d'heures cale à cale réelles qui ont été enregistrées aux termes du CAC en 2006 a été de 370 199. Une hausse des annulations de vol contrôlables et non contrôlables, par rapport à celles du plan, a compté parmi les facteurs ayant fait que le nombre d'heures cale à cale prévu initialement, soit 385 000, n'a pas été atteint. Le fait que la durée des vols réguliers de Jazz a été moindre que celle prévue constitue un autre facteur à l'origine de l'écart. Il convient également de noter qu'aux termes du CAC, Jazz peut facturer Air Canada pour des annulations de vol non contrôlables causées par les conditions météorologiques et la circulation aérienne. Ainsi, les heures cale à cale réelles et les heures cale à cale liées à des annulations de vol non contrôlables sont facturées aux termes du CAC et ont représenté 375 822 heures cale à cale facturables en 2006. Jazz est en voie de revoir le nombre d'heures cale à cale prévues pour 2007 afin de refléter les facteurs survenus en 2006. Le nombre comparable d'heures cale à cale facturables pour 2007 devrait totaliser quelque 400 000 heures.

Le 9 novembre 2006, le conseil d'administration de Commandité Gestion Jazz Air Inc. (commandité de Jazz Air S.E.C.) a approuvé une hausse des distributions à ses commanditaires, de façon à les faire passer de 0,0729 \$ à 0,0838 \$ par part de Jazz SEC à compter de celle déclarée pour le mois de janvier 2007. Les distributions sont établies en fonction du rendement et tiennent compte des besoins de trésorerie futurs qui sont prévus. Le montant des distributions fait l'objet d'un examen tout au long de l'exercice et tout changement apporté à celui des distributions mensuelles doit être approuvé par le conseil d'administration et les fiduciaires du Fonds.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006, aucun des montants distribués n'ont représenté le rendement du capital investi et 100 % de ces montants représentaient le bénéfice imposable généré par les activités de Jazz depuis le 2 février 2006.

## **21. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN**

Après la fin de l'exercice, le consortium financier a approuvé la prorogation de la durée initiale de trois ans de la facilité de crédit de 150 000 \$ de Jazz, repoussant ainsi l'échéance du 2 février 2009 au 1<sup>er</sup> février 2010.