



Fonds de revenu Jazz Air
présenté par
Joseph Randell
Président et chef de la direction

19^e conférence annuelle
Canadian Airline Investment

Le 6 juin 2006
InterContinental Toronto Centre, Toronto
La version prononcée fait foi.





Avertissement

MISE EN GARDE CONCERNANT LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

Cette présentation contient des déclarations prospectives écrites ou orales. Ces déclarations à caractère prospectif se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions comme « il devrait », « il se pourrait que », « il est prévu que », « on estime que », « on s'attend que », « on projette que » et autres qui soulignent les éventualités possibles et font renvoi aux hypothèses retenues. Toutes ces déclarations visent à satisfaire aux « règles refuge » des lois canadiennes et américaines sur les valeurs mobilières et peuvent porter sur des observations concernant entre autres les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir.

Comme, de par leur nature, les déclarations prospectives partent d'hypothèses, elles sont sujettes à d'importants risques et d'importantes incertitudes. Toute prévision ou projection n'est donc pas entièrement assurée en raison, notamment, de la survenance possible d'événements externes ou de l'incertitude qui caractérise le secteur. Les résultats qui y sont présentés peuvent donc 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, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et les effectifs, les relations du travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, la restructuration, les enjeux en matière de retraite, les prix de l'énergie, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables ainsi que les litiges en cours, notamment avec des tiers. Les déclarations prospectives contenues dans cette présentation représentent les attentes de Jazz en date du 10 mai 2006 et elles peuvent changer après cette date. Toutefois, Jazz n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif.



1

Bonjour.

Vous remarquerez sur cette diapositive les avertissements habituels qui s'appliquent aux déclarations prospectives.



Jazz est issue du regroupement, en 2001, des quatre principaux transporteurs régionaux en exploitation au Canada : AirBC, Canadien Régional, Air Ontario et Air Nova.

Aujourd'hui, Jazz est le plus important transporteur régional au Canada et un des plus importants au monde. Ayant son siège à Halifax, en Nouvelle-Écosse, Jazz compte un effectif de quelque 4 000 employés et dessert 84 destinations au Canada et aux États-Unis au moyen d'un parc aérien composé de jets régionaux de Bombardier et d'avions à turbopropulseurs Dash 8.



Notre réseau



En vigueur en mai 2006
Sous réserve de modifications



3

Nous desservons plus de destinations et exploitons plus de vols que tout autre transporteur au Canada. Nous assurons environ 828 départs quotidiennement.

Nous sommes le seul transporteur à desservir les 30 premiers aéroports en importance au Canada.

Nous sommes également le seul fournisseur de service régulier sur bon nombre de routes et le seul exploitant d'aéronefs de 37 places ou plus à 21 aéroports.

L'étendue de notre réseau nous permet de déplacer la capacité d'une région à l'autre en fonction de la demande.

Nous exploitons des vols dans dix provinces et ajouterons un deuxième territoire à notre réseau en juillet avec la desserte de Yellowknife.



La croissance de nos activités est liée à la croissance de notre parc aérien. Nous possédons le deuxième parc aérien en importance au Canada (135 aéronefs). Jazz est le seul transporteur régional au Canada à exploiter des jets régionaux. En outre, deux avions à turbopropulseurs sont consacrés à nos activités d'affrètement.

Grâce à notre parc aérien de composition simple (jets régionaux et Dash 8), nous pouvons desservir notre vaste réseau nord-américain de façon économique et efficace ; nous pouvons également réduire le coût des trajets et mieux harmoniser la capacité et la demande. De plus, comme il n'y a que deux normes relatives au poste de pilotage, nous réalisons des économies importantes engendrées par des coûts inférieurs en matière de formation des pilotes et une meilleure affectation des équipages. La simplification du parc aérien, qui est passé de quatre types d'aéronefs (en 2000) à deux, entraîne une réduction des coûts liés à la maintenance et aux stocks.

Les Dash 8 continuent de jouer un rôle important au sein de notre parc aérien. Leurs coûts d'exploitation sont très avantageux sur les routes de 480 km (300 milles) et moins. Ils représentent la solution la plus économique sur les itinéraires courts tandis que les jets régionaux nous permettent d'assurer un service plus efficace pour ce qui est des itinéraires longs.



Jazz est le premier transporteur à exploiter le CRJ705 de Bombardier, un jet régional à la fine pointe de la technologie.

Cet avion offre un confort supérieur, une classe Affaires et davantage d'espace pour les jambes ainsi que pour le rangement des bagages de cabine ; sous peu, un système de divertissement individuel sera installé à chaque siège.


Il offre 75 places, dont 10 en classe Affaires.

Le grand rayon d'action et la taille du CRJ705 donnent à Jazz la polyvalence nécessaire pour exploiter des vols plus longs et desservir des routes à fréquence élevée de façon efficace et économique.



JAZ.UN

- Le PAPE du Fonds de revenu Jazz Air s'est terminé le 2 février 2006 (JAZ.UN).
- 25 millions de parts à 10,00 \$ l'unité.
- Produit brut de 250 millions \$.
- ACE détient une participation de 79,7 % dans Jazz Air S.E.C. ; le Fonds détient une participation de 20,3 %.



6

Le 2 février 2006, le Fonds de revenu Jazz Air a clôturé avec succès son premier appel public à l'épargne ; 23,5 millions de parts ont été offertes à 10,00 \$ l'unité, ce qui a engendré un produit brut de 235 millions \$.

Le 27 février, le Fonds a émis 1,5 million de parts supplémentaires par suite de l'exercice de l'option de surattribution conférée aux preneurs fermes portant ainsi le produit brut à 250 millions \$.

ACE détient une participation de 79,7 % dans Jazz Air S.E.C. et le Fonds détient les 20,3 % restants. Les parts du Fonds se transigent à la Bourse de Toronto sous le symbole JAZ.UN.

Le Fonds est une fiducie à capital variable sans personnalité morale, établie sous le régime des lois de l'Ontario ; elle a été créée en vue d'acquérir indirectement une participation dans les parts de société en commandite de Jazz.

Il s'agit d'une période unique et emballante pour Jazz.



Le contrat d'achat de capacité

- Jazz est un transporteur contractuel.
- 99 % des produits d'exploitation sont tirés du contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada.
- Jazz exploite des vols pour le compte d'Air Canada.
- Air Canada détermine les aspects commerciaux de notre exploitation.
- Les rentrées de Jazz sont protégées de la volatilité de l'industrie.



7

Un des plus grands avantages de Jazz est de ne pas être un transporteur aérien typique. Nous tirons 99 % de nos produits d'exploitation du contrat d'achat de capacité (CAC) conclu avec Air Canada. Cela signifie que Jazz est un transporteur contractuel pour Air Canada.

En vertu du CAC, Jazz exploite ses vols pour le compte d'Air Canada et fournit les équipages, les services de maintenance des appareils et, dans certains cas, les services aéroportuaires. Quant à Air Canada, elle établit les itinéraires et contrôle les horaires, le prix des billets, la distribution des produits, la disponibilité des sièges, le marketing et la publicité.

Ce contrat protège nos rentrées de bon nombre des risques quotidiens liés à l'industrie : prix des billets, coefficients d'occupation, augmentations du prix du carburant et annulations de vols en raison des conditions météo.

En bref, le CAC réduit considérablement nos risques financiers et opérationnels ; il constitue une base stable pour notre avenir.



Lien entre Air Canada et Jazz

- Jazz est au cœur de la stratégie commerciale d'Air Canada.
- Un parc aérien efficace dessert les routes à fréquence élevée dans des marchés de type « transport en commun » à densité élevée.
- Des aéronefs de plus petite taille desservent les marchés qui ne peuvent permettre l'exploitation des gros aéronefs d'Air Canada.
- Jazz offre à Air Canada une option à coûts inférieurs.



8

Jazz est essentielle à la stratégie commerciale d'Air Canada.

Grâce à notre parc aérien efficace, à nos aéronefs de plus petite taille et à nos coûts inférieurs, Air Canada peut offrir une plus grande fréquence de vols dans les marchés de type « transport en commun » à densité élevée.

Par exemple, les vols en périodes creuses ou en mi-journée dans le triangle à volume élevé Toronto – Montréal – Ottawa.

Jazz permet également à Air Canada de desservir, de façon rentable, des marchés où le trafic passagers n'est pas assez élevé pour exploiter des vols à l'aide des gros aéronefs d'Air Canada.

Il s'agit de marchés tels que les destinations rurales traditionnellement exploitées par notre transporteur régional, notamment Prince Rupert et Sandspit en Colombie-Britannique, Grand Prairie et Fort McMurray en Alberta, Timmins et Sudbury en Ontario, et Baie-Comeau et Sept-Îles au Québec.

Jazz offre à Air Canada la possibilité d'assurer un service point à point sur les routes à faible densité ; les clients peuvent ainsi contourner les plaques tournantes. Il s'agit de dessertes telles que Edmonton – Los Angeles (assurée depuis mai) et London, en Ontario – Winnipeg (assurée à compter du 1^{er} août).



**Optimisation
du réseau**

- Jazz représente une option de déploiement à coûts inférieurs pour ce qui est des routes qui sont mieux desservies par son parc aérien.
- Jazz fournit à Air Canada :
 - environ 95,4 % de sa capacité régionale
 - 33,5 % de sa capacité intérieure globale
 - 29,9 % de sa capacité transfrontalière globale



9

Jazz aide Air Canada à optimiser son réseau en lui permettant de coordonner la capacité et la demande efficacement.

Nous constituons une option de déploiement à coûts inférieurs pour ce qui est des routes qui sont mieux desservies par notre parc aérien.

En fait, nous procurons à Air Canada environ 95 % de la capacité de transport aérien régional. Nous représentons 33,5 % de la capacité globale pour les vols intérieurs d'Air Canada et 29,9 % de sa capacité globale pour les vols transfrontaliers.



Jazz est concurrentielle du point de vue des coûts de main-d'œuvre. Elle est concurrentielle par rapport aux autres transporteurs régionaux nord-américains. Par l'intermédiaire de Jazz, Air Canada peut offrir des services régionaux à moindre coût que si elle les offrait directement.

Nous avons un système de rémunération par statut pour nos pilotes et une seule échelle salariale pour tous les types d'aéronefs. Ainsi, les pilotes n'ont pas à passer à un plus gros type d'aéronef pour obtenir une augmentation salariale ; les coûts de formation et de relogement s'en trouvent donc réduits. Cette entente est unique dans l'industrie mais, en raison des conditions économiques, il se pourrait que d'autres transporteurs régionaux adoptent des dispositions semblables à l'avenir.

Toutes les conventions collectives sont en vigueur jusqu'en 2009. En vertu de ces dernières, nous avons commencé au cours des dernières semaines à effectuer une révision des salaires avec tous les groupes à l'exception des pilotes. Pendant cette période, il ne peut y avoir lock-out ou grève. Les salaires des pilotes ont été fixés jusqu'en 2009 conformément à la convention collective en vigueur. Les groupes prenant part à la révision des salaires en 2006 représentent environ la moitié des coûts salariaux totaux compte tenu des conventions collectives.

Nos employés comprennent les défis liés à nos activités et savent très bien ce qui se déroule au sein des transporteurs régionaux aux États-Unis ; ils comprennent que nous devons demeurer concurrentiels pour ce qui est des coûts.



Prendre part à la réussite de l'entreprise

- Aligner les intérêts des employés de Jazz sur ceux des détenteurs de parts :
 - *Jazz Ensemble*
 - Régime d'achat de parts à l'intention des employés
 - Régime de participation aux bénéfices
- Offrir une valeur ajoutée aux détenteurs de parts du Fonds de revenu Jazz Air.





11

Nos employés comprennent également que notre rendement en vertu du CAC conclu avec Air Canada est un élément essentiel pour assurer notre réussite future ; ils connaissent leur rôle et savent que nous devons offrir une valeur ajoutée aux détenteurs de parts du Fonds de revenu Jazz Air.

Nous avons mis sur pied trois programmes d'encouragement afin de reconnaître la contribution de nos employés et leur offrir la chance de prendre part à notre réussite. Ces programmes nous aident à nous assurer que les intérêts de nos employés sont alignés sur ceux de Jazz et des détenteurs de parts.

Un de ces programmes d'encouragement s'appelle *Jazz Ensemble* ; il vise à récompenser les employés pour leur contribution à l'atteinte des objectifs fixés en matière de rendement opérationnel et de service à la clientèle ; il s'agit des mêmes objectifs en vertu desquels nous recevons des paiements incitatifs selon le CAC. Des objectifs mensuels sont fixés relativement à nos quatre critères de rendement clés : ponctualité des vols, nombre de vols effectués, manutention des bagages et satisfaction de la clientèle. Des primes trimestrielles sont versées aux employés lorsque les objectifs sont atteints.

Un régime d'achat de parts à l'intention des employés a également été mis en place afin d'aider nos employés à devenir des détenteurs de parts du Fonds de revenu Jazz Air. Un régime de participation aux bénéfices est également en vigueur.

		
Données financières		
Résultats financiers de Jazz au 1^{er} trimestre		
(en millions de dollars)		
	<u>2006</u>	<u>2005</u>
Produits d'exploitation	320,0 \$	213,6 \$
Charges d'exploitation	284,6	183,5
Bénéfice d'exploitation	35,4	30,1
Bénéfice net	33,5	25,9
<p>Nouveau contrat d'achat de capacité avec Air Canada en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2006.</p>		
		
		12

J'aimerais maintenant aborder nos résultats financiers pour le premier trimestre de 2006.

Nous avons connu un très bon départ. En effet, pour le premier trimestre de 2006, Jazz a déclaré des produits d'exploitation de 320,0 millions de dollars contre 213,6 millions de dollars au premier trimestre de 2005, soit une hausse de 106,3 millions de dollars, ou de 49,8 %. Cette hausse des produits est attribuable à l'addition nette de 36 appareils au parc exploité par Jazz, à l'augmentation de 36,4 % du nombre d'heures de vol cale à cale effectuées et à l'accroissement de 53,7 millions de dollars des coûts refacturés, y compris ceux du carburant, lesquels sont remboursés au coût par Air Canada.

Les charges d'exploitation ont augmenté de 101,1 millions de dollars, soit 55,1 %, comparativement à ce qu'elles étaient au premier trimestre de 2005.

Jazz a déclaré un bénéfice d'exploitation de 35,4 millions de dollars, en hausse de 5,3 millions de dollars, ou de 17,5 %, par rapport au bénéfice d'exploitation de la période correspondante de 2005. Le BAIILA du premier trimestre de 2006 s'est établi à 71,5 millions de dollars, contre 49,4 millions au premier trimestre de 2005, soit une hausse de 22,1 millions de dollars, ou de 44,6 %. Cette progression s'explique par l'accroissement de la capacité, qui se mesure en sièges-milles offerts (SMO), et par le contrôle des coûts.

L'encaisse distribuable estimative du premier trimestre de 2006 s'est chiffrée à 30,8 millions de dollars, comparativement à 24,3 millions de dollars pour le premier trimestre de 2005, soit une augmentation de 26,8 %. Le bénéfice net du premier trimestre de 2006 s'est établi à 33,5 millions de dollars, contre 25,9 millions de dollars pour le premier trimestre de 2005, soit une hausse de 7,6 millions de dollars, ou de 29,2 %.

Distributions en espèces		
Sommaire de l'encaisse distribuable		
	Trimestre terminé le 31 mars 2006	Trimestre terminé le 31 mars 2005
BAIIA	39,7 \$	35,0 \$
Ajustements compte tenu de ce qui suit :		
Dépenses en immobilisations	(3,6)	(3,8)
Charges hors exploitation	<u>(1,9)</u>	<u>(4,2)</u>
Encaisse estimative disponible pour distribution	34,2 \$	27,0 \$
Moins retenue de 10 % (ratio de distribution de 90 %)	<u>3,4</u>	<u>2,7</u>
Encaisse distribuable estimative	30,8 \$	24,3 \$

BAIIA de 39,7 millions de dollars pour le premier trimestre, soit une augmentation de 4,7 millions de dollars ou 13 %.

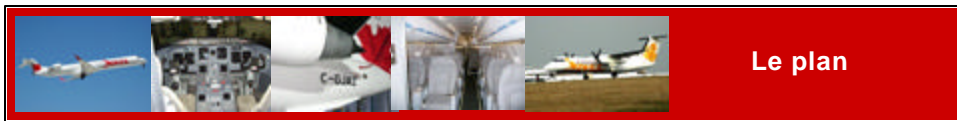
Dépenses en immobilisations de 3,6 millions de dollars – équivalentes à celles du même trimestre l'an dernier.

Les charges hors exploitation se sont établies à 1,9 million de dollars, en baisse de 2,3 millions de dollars par rapport au trimestre correspondant de 2005. Cette diminution découle directement du refinancement de la dette à long terme de Jazz et du premier appel public à l'épargne.

En tenant compte d'une retenue de 10 %, l'encaisse distribuable se chiffre à 30,8 millions de dollars pour le premier trimestre, soit 25 cents par part après dilution totale.


Il est important de noter que Jazz Air S.E.C., à son premier trimestre à titre de société ouverte, a enregistré une encaisse distribuable de 30,8 millions de dollars qui surpasse déjà l'objectif qui avait été fixé à 26,9 millions de dollars en matière de distributions trimestrielles prévues.

L'encaisse distribuable du premier trimestre de 2005 s'est chiffrée à 24,3 millions de dollars, soit une augmentation de 26,8 %.



Le plan

- Objectifs pour 2006 :
 - Toucher une marge de 14,09 % sur les coûts contrôlables.
 - Continuer de miser sur des résultats financiers solides.
 - Accroître le travail d'équipe au moyen de programmes d'encouragement à l'intention des employés.
- Notre engagement
 - Mettre en œuvre le plan d'affaires 2006.
 - Continuer d'améliorer les résultats financiers et opérationnels.



14

Pour ce qui est de 2006, les tarifs du nouveau CAC, en vigueur depuis le 1^{er} janvier, reflètent davantage notre structure de coûts la plus récente et visent l'obtention d'une marge de 14,09 % sur les coûts contrôlables. Au premier trimestre, Jazz a dépassé l'objectif et obtenu 14,5 %.

Nous prévoyons maintenant que la croissance des heures cale à cale cette année n'atteindra pas notre niveau cible de 385 000 heures. Toutefois, avec une bonne gestion des coûts, nous prévoyons atteindre notre niveau cible pour ce qui est du BAIIA, soit 154 millions de dollars.

Nous continuerons de prendre appui sur nos solides résultats et d'améliorer le travail d'équipe déjà existant au moyen des programmes d'encouragement à l'intention des employés.

Nous nous engageons fermement à mettre en œuvre le plan d'affaires pour 2006, à réaliser l'objectif en matière d'encaisse distribuable et à poursuivre sur notre lancée pour ce qui est de l'amélioration de nos résultats financiers et opérationnels à l'avenir.



Merci.

Il me fera plaisir de répondre à vos questions.