

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

Beacon Securities 16th Annual
Atlantic Canadian Investment Seminar
Le 14 septembre 2006

Le Delta Prince Edward Hotel
Charlottetown (Î.-P.-É.)

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 août 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

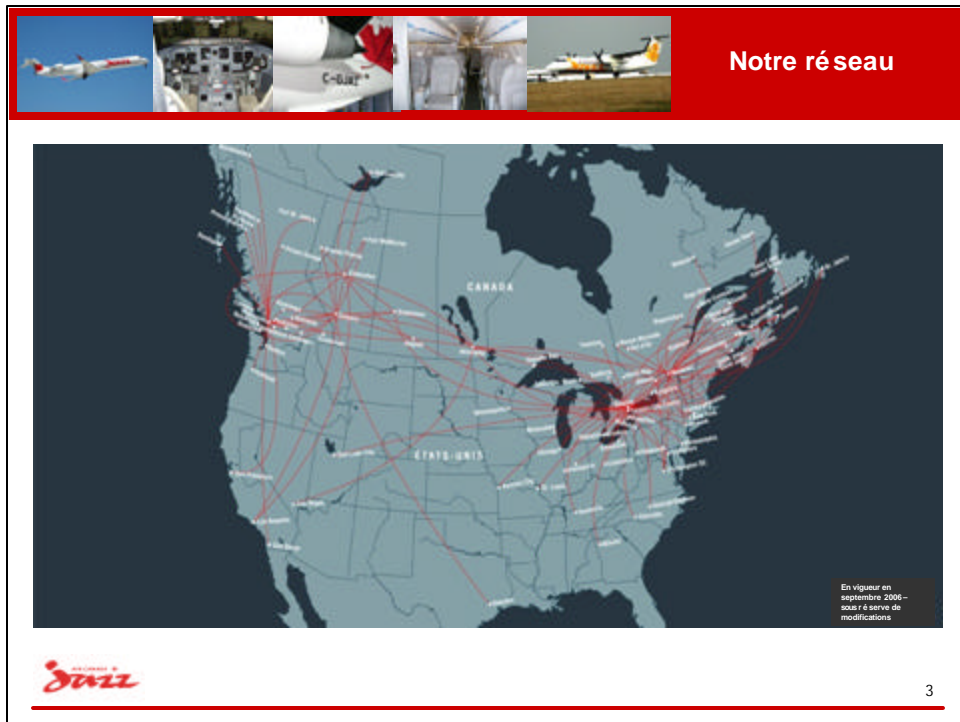
Bonjour.

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 85 destinations au Canada et aux États-Unis au moyen d'un parc aérien composé de jets régionaux et d'avions à turbopropulseurs Dash 8 de Bombardier.



Nous desservons plus de destinations intérieures et exploitons plus de vols que tout autre transporteur au Canada. Nous assurons environ 840 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 deux territoires.



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 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, davantage d'espace pour les jambes ainsi que pour le rangement des bagages de cabine et un système de divertissement en vol intégré à chaque fauteuil.

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.



Le contrat d'achat de capacité

- Jazz se distingue des autres transporteurs aériens.
- Le contrat d'achat de capacité convient bien à la structure d'un fonds de revenu.
- 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.



6

Jazz se distingue des autres transporteurs aériens : c'est là un de ses plus grands avantages. Nous exploitons nos activités en vertu d'une entente commerciale conclue avec Air Canada appelée « contrat d'achat de capacité » ou CAC. Le CAC convient bien à la structure d'un fonds de revenu.

Air Canada achète la quasi-totalité de la capacité du parc aérien d'Air Canada Jazz à des tarifs prédéterminés en fonction de divers niveaux d'activités. Nous tirons 99 % de nos produits d'exploitation du 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. D'après nous, cela fait de Jazz un fonds de revenu idéal.



Le contrat d'achat de capacité

- Les coûts faisant l'objet d'une grande volatilité sont refacturés en vertu du CAC et sont entièrement remboursés par Air Canada.
- Les rentrées sont protégées de bon nombre des risques quotidiens habituellement liés à l'industrie du transport aérien.
- Durée de 10 ans : peut être reconduit pour deux périodes additionnelles de cinq ans, selon des modalités devant être négociées.
- Les tarifs ont été fixés pour trois ans, pour les années 2006 à 2008.




7

Les coûts faisant l'objet d'une grande volatilité sont refacturés à Air Canada et remboursés entièrement à Jazz.


Ce contrat protège nos rentrées de bon nombre des risques quotidiens habituellement liés à l'industrie du transport aérien et nous offre une stabilité raisonnable pour exercer nos activités. Parmi ces risques, on retrouve : le prix des billets, les coefficients d'occupation, le carburant, les redevances de NavCanada, les redevances aéroportuaires et les annulations de vols en raison des conditions météo.

Le CAC a une durée de 10 ans et peut être reconduit pour deux périodes additionnelles de 5 ans, selon des modalités devant être négociées ; les tarifs ont été fixés pour trois ans, pour les années 2006 à 2008.



**Le contrat
d'achat de capacité**

- Le CAC comprend une garantie en matière d'utilisation des appareils.
- Le nombre minimum d'appareils visés est de 133.
- Une capacité d'exploitation quotidienne minimale a été déterminée pour la durée d'application du CAC = environ 86 % du nombre estimatif d'heures cale à cale prévu pour 2006.
- 95 % des heures de l'horaire saisonnier sont garanties.



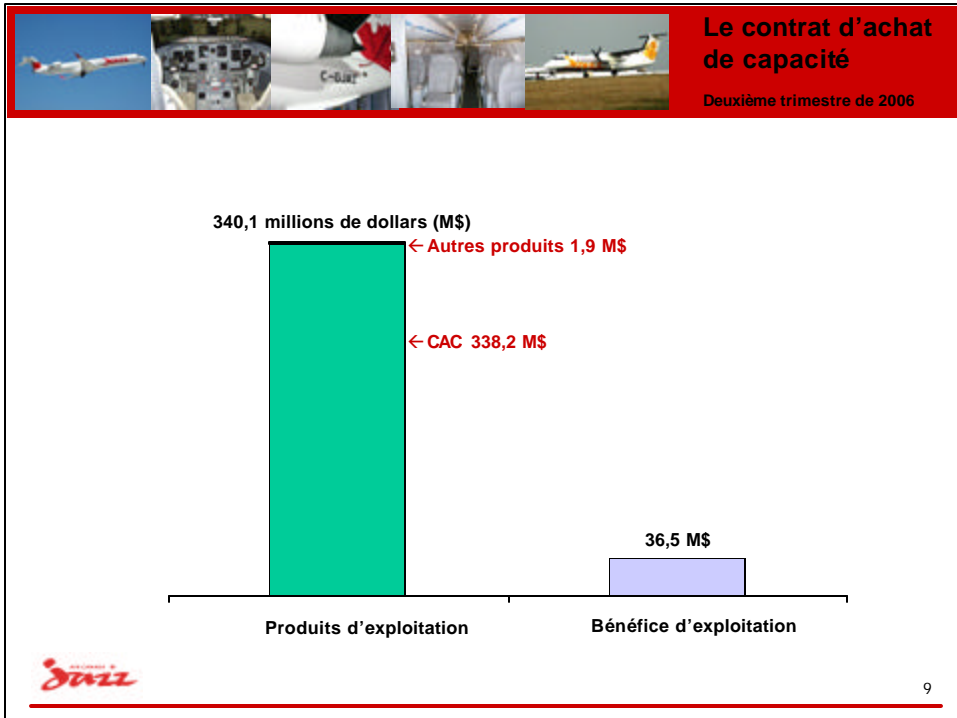
8

Jazz bénéficie d'une stabilité accrue en vertu du CAC. Air Canada s'est engagée à maintenir le nombre d'appareils du parc aérien de Jazz à un minimum de 133. Notre parc aérien compte actuellement 135 appareils. Comme je l'ai mentionné plus tôt dans ma présentation, les deux avions restants sont consacrés à l'affrètement.

Le nombre d'appareils visés en vertu du CAC ne peut être en deçà de 133 sans le consentement de Jazz.

Air Canada a convenu de payer Jazz selon des niveaux minimums d'utilisation quotidienne de ces 133 appareils pendant la durée d'application du contrat. Cette garantie d'utilisation équivaut à environ 86 % de nos heures cale à cale prévues pour 2006.

Le CAC prévoit également un engagement relatif à l'horaire de six mois en vertu duquel 95 % des heures de l'horaire saisonnier sont garanties – Jazz a accès à cette information cinq mois avant.

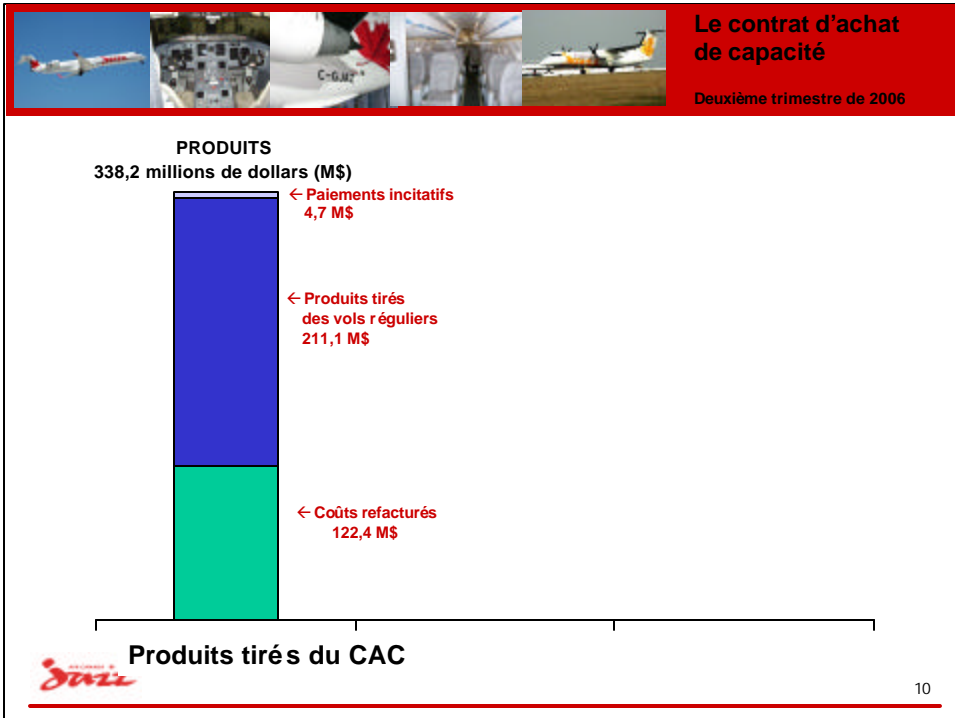


Pour expliquer et illustrer de quelle façon nous générons nos recettes, je ferai appel aux données du deuxième trimestre.

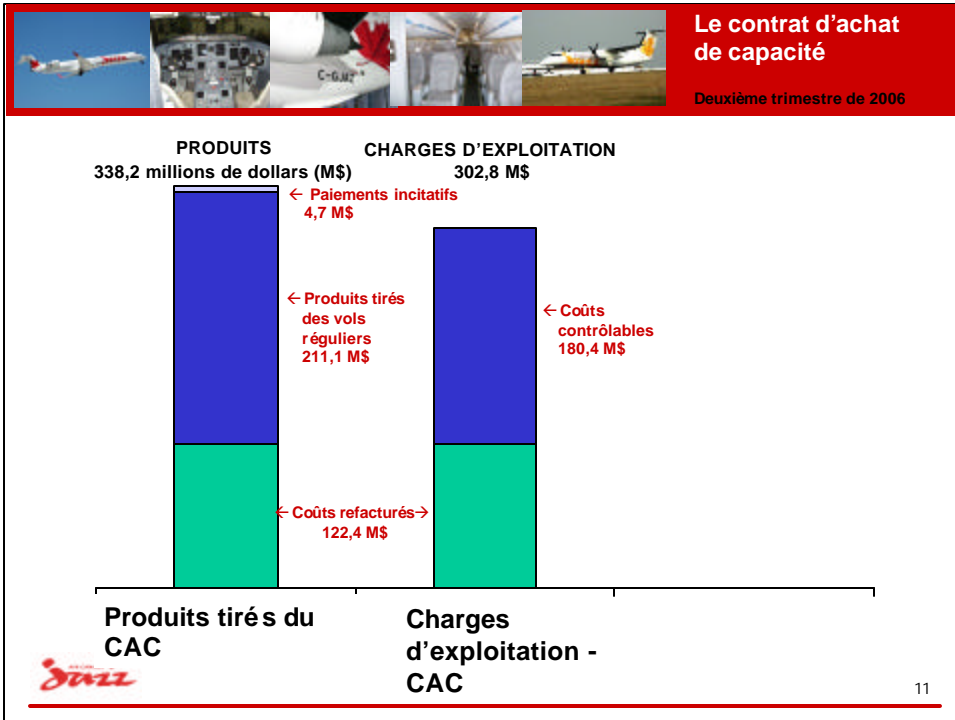
Nos produits d'exploitation se sont élevés à 340,1 M\$ au deuxième trimestre. Ils comprennent les produits tirés de nos activités complémentaires totalisant 1,9 M\$ ainsi que les produits tirés du CAC, soit 338,2 M\$.

Le bénéfice d'exploitation du deuxième trimestre s'est établi à 36,5 M\$.

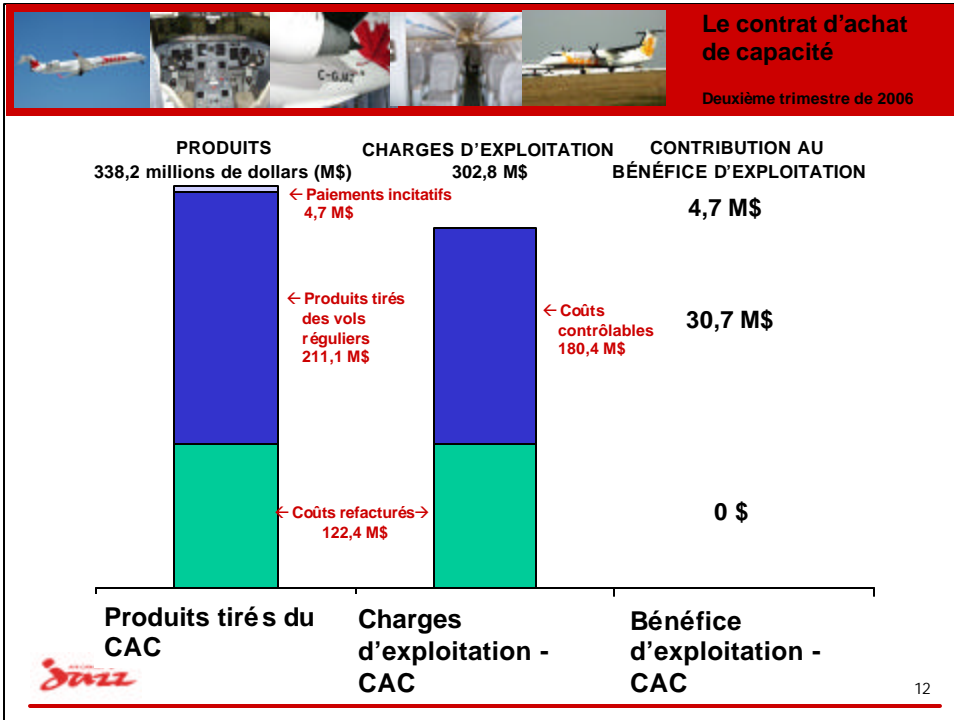
Voyons maintenant plus en détail les activités exercées en vertu du CAC.



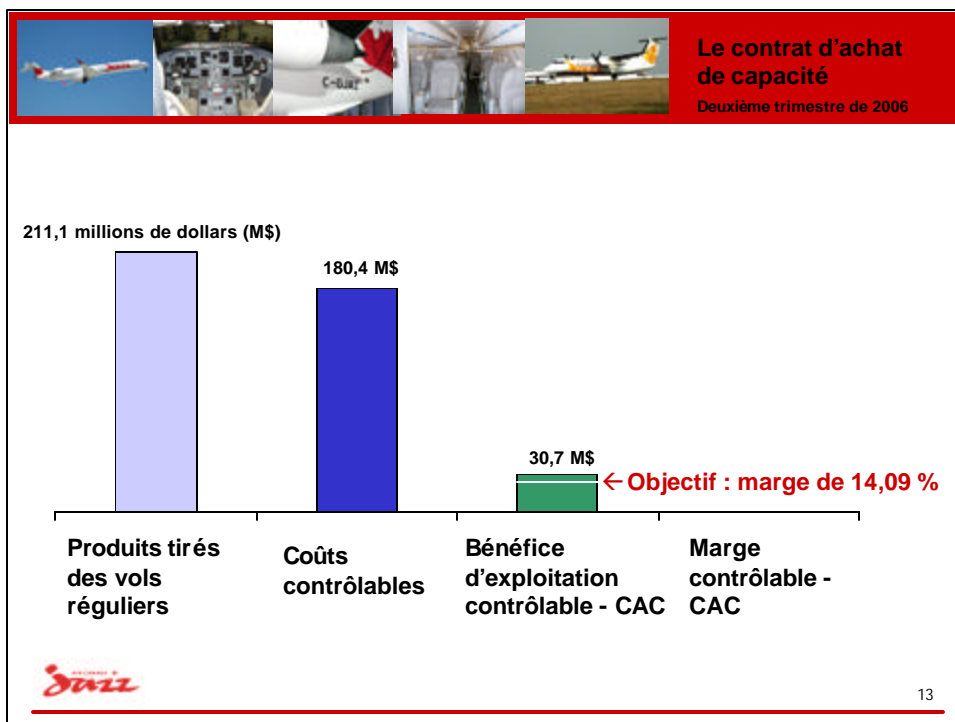
Comme je le mentionnais précédemment, les produits tirés du CAC se sont élevés à 338,2 M\$. Ces produits comprennent trois éléments : les paiements incitatifs de 4,7 M\$ pour notre atteinte de certains objectifs de rendement d'exploitation, les produits tirés des vols réguliers de 211,1 M\$ générés en appliquant les tarifs du CAC à nos activités de vol pour Air Canada et le recouvrement de coûts refacturés de 122,4 M\$ au deuxième trimestre.



Examinons maintenant les charges d'exploitation liées à ces catégories de produits tirés du CAC. Vous remarquerez que les produits relatifs aux coûts refacturés représentent simplement le recouvrement intégral de ces coûts. Il n'y a pas de charges associées directement à notre obtention de paiements incitatifs en vertu du CAC. Les coûts contrôlables ont totalisé 180,4 M\$ au deuxième trimestre.



En ce qui concerne la contribution au bénéfice d'exploitation, les paiements incitatifs ont représenté 4,7 M\$, les produits tirés des vols réguliers moins les coûts contrôlables ont représenté 30,7 M\$. En ce qui concerne les coûts refacturés, nous avons simplement obtenu le remboursement des coûts initiaux.



Pour vraiment comprendre notre modèle d'entreprise aux termes du CAC, il est important que vous sachiez comment nos produits des vols réguliers sont établis.

D'abord, Air Canada fournit une prévision de la demande en ce qui a trait aux vols assurés par Jazz. Ensuite, nous établissons et négocions avec Air Canada les coûts encourus à Jazz pour assurer ces vols. Les coûts refacturés sont mis de côté car nous les recouvrons.

Notre CAC prévoit un pourcentage de majoration fixe de 16,4 % sur le niveau négocié de coûts contrôlables. Les coûts contrôlables majorés sont définis comme des produits des vols réguliers et les changements sont apportés pour des éléments précis, notamment les heures de vol, le nombre de départs, le nombre de passagers et les coûts fixes.


En théorie, si nous gérons nos coûts contrôlables comme prévu et exploitons nos vols conformément au plan, le pourcentage de majoration de 16,4 % sur les coûts contrôlables se traduirait par une marge contrôlable de 14,09 %. À titre d'exemple, si nos coûts contrôlables étaient de 100 M\$ et le pourcentage de majoration à 16,4%, les produits des vols réguliers s'établiraient à 116,4 M\$; ce qui générerait un bénéfice d'exploitation contrôlable aux termes du CAC de 16,4 M\$, qui correspond à 14,09 % des 116,4 M\$ des produits des vols réguliers.

En pratique, bien que les tarifs liés aux produits du CAC soient fixes en ce qui a trait à nos vols en tant que tels, les niveaux d'activités varieront par rapport au plan et nos coûts contrôlables ne correspondront pas exactement au niveau négocié pour chaque période.

Au deuxième trimestre, les produits tirés des vols réguliers ont totalisé 211,1 M\$ et les coûts contrôlables, 180,4 M\$; cela a donc généré un bénéfice d'exploitation contrôlable de 30,7 M\$ aux termes du CAC, soit une marge de 14,5 %.


Dans ce cas, Jazz a surpassé la marge théorique de 14,09 % par 41 points de base ou 1 M\$.

Jazz partage l'excédent du bénéfice d'exploitation contrôlable aux termes du CAC avec Air Canada à parts égales (50/50) ; ainsi, nos résultats déclarés correspondent aux montants obtenus après le versement de la part d'Air Canada.



**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.



14

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 en Colombie-Britannique et Goose Bay au Labrador.

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. C'est le cas, par exemple, de notre desserte Charlottetown – Montréal ; par le passé, les passagers devaient prendre un vol de correspondance à Halifax.



**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 94 % de sa capacité régionale
 - 39,9 % de sa capacité intérieure globale
 - 31,3 % de sa capacité transfrontalière globale



15

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 94 % de sa capacité de transport aérien régional. Nous représentons 39,9 % de la capacité globale pour les vols intérieurs d'Air Canada et 31,3 % 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 avantages économiques qu'elle présente, 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 effectuons une révision des salaires avec tous les groupes à l'exception des pilotes. La révision des salaires est terminée en ce qui concerne nos employés de la Maintenance, de l'Affectation des équipages et des Aéroports ; le processus se poursuit avec nos agents de bord et régulateurs de vol. 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.




17

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 – environ la moitié de nos employés détiennent actuellement des parts du Fonds de revenu. Un régime de participation aux bénéfices est également en vigueur.




**Données
financières**

Résultats financiers de Jazz au 2^e trimestre
(en millions de dollars)

	<u>2006</u>	<u>2005</u>
Produits d'exploitation	340,1 \$	231,3 \$
Charges d'exploitation	303,7	203,9 \$
Bénéfice d'exploitation	36,5	27,4 \$
Bénéfice net	35,6	23,6 \$

Nouveau contrat d'achat de capacité avec Air Canada en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2006.



18

J'aimerais maintenant aborder nos résultats financiers pour le deuxième trimestre de 2006 et mentionner que nous exploitons nos activités en vertu d'un nouveau contrat d'achat de capacité avec Air Canada qui est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2006.

Pour le deuxième trimestre 2006, les produits d'exploitation se sont élevés à 340,1 M\$, par rapport à 231,3 M\$ pour la même période en 2005, ce qui représente un gain de 108,9 M\$ ou 47,1 %.

Cette hausse des produits d'exploitation est attribuable à l'accroissement net du nombre d'appareils exploités par Jazz, à l'augmentation de 27,8 % du nombre d'heures de vol cale à cale effectuées et à la progression de 54,9 M\$ des coûts refacturés, y compris ceux du carburant, lesquels sont remboursés au coût par Air Canada.

Les charges d'exploitation ont augmenté de 99,8 M\$, soit 48,9 % comparativement à ce qu'elles étaient au deuxième trimestre de 2005.

Jazz a déclaré un bénéfice d'exploitation de 36,5 M\$, en hausse de 9,1 M\$, ou de 33,2 % par rapport à la même période en 2005.

Le bénéfice net du deuxième trimestre de 2006 s'est établi à 35,6 M\$, contre 23,6 M\$ pour le deuxième trimestre de 2005, soit une hausse de 11,9 M\$, ou de 50,6 %.

Distributions en espèces		
Sommaire de l'encaisse distribuable		
	Trimestre terminé le 30 juin 2006	Trimestre terminé le 30 juin 2005
BAIIA	43,0 \$	32,0 \$
Ajustements compte tenu de ce qui suit :		
Dépenses en immobilisations	(4,4)	(6,4)
Charges hors exploitation	<u>(0,9)</u>	<u>(3,8)</u>
Encaisse estimative disponible pour distribution	37,7 \$	21,8 \$
Moins retenue de 10 % (ratio de distribution de 90 %)	3,8	2,2
Encaisse distribuable estimative	33,9 \$	19,6 \$

BAIIA de 43,0 M\$ pour le deuxième trimestre, soit une augmentation de 11 M\$. Cette hausse découle de l'accroissement de la capacité, qui se mesure en sièges-milles offerts (SMO) et du contrôle des coûts.

Dépenses en immobilisations de 4,4 M\$ – une diminution de 2 M\$ par rapport au même trimestre en 2005.

Au deuxième trimestre 2006, les charges hors exploitation se sont établies à un peu moins de 1 M\$, en baisse de 2,9 M\$ comparativement à 2005. Cette réduction des coûts est le fait de la restructuration de la dette à long terme de Jazz après le premier appel public à l'épargne du Fonds de revenu Jazz Air, ainsi que de l'accroissement des intérêts créditeurs tirés des placements à court terme.

En tenant compte d'une retenue de 10 %, l'encaisse distribuable estimative se chiffre à 33,9 M\$ pour le deuxième trimestre de 2006 comparativement à 19,7 M\$ au deuxième trimestre de 2005, ce qui représente une hausse de 71,2 %.


Il est important de noter que Jazz Air S.E.C., à son deuxième trimestre consécutif à titre de société ouverte, a enregistré une encaisse distribuable de 33,9 M\$ qui surpasse encore l'objectif qui avait été fixé à 26,9 M\$ en matière de distributions trimestrielles prévues.



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.



20

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 semestre, Jazz a dépassé l'objectif fixé et a obtenu une marge de 14,6 % sur les coûts contrôlables, après avoir pris en compte le partage de l'excédent avec Air Canada.

Nous prévoyons maintenant que la croissance des heures cale à cale cette année n'atteindra pas notre niveau cible de 385 000 heures ; le nombre d'heures cale à cale devrait plutôt être de 376 000 pour cette année. Plusieurs raisons expliquent cette baisse.

D'abord, le nombre réel d'heures cale à cale pour bon nombre de routes est inférieur à ce qui avait été prévu, en raison de certains facteurs dont la réduction des temps de vol ou de circulation au sol et les variations dans les plans de vol.

Deuxièmement, le nombre réel d'heures cale à cale sera inférieur à l'objectif de cette année en raison des annulations de vols. Le nombre d'annulations contrôlables est légèrement supérieur à ce qui avait été anticipé dans le plan. Par contre, les annulations non-contrôlables, qui résultent principalement des conditions météo ou du contrôle de la circulation aérienne, sont beaucoup plus nombreuses que ce qui avait été prévu. En vertu du CAC, bien que nos heures cale à cale totales soient inférieures en raison de ces annulations non-contrôlables, nous touchons tout de même des recettes pour ces annulations de vols non-contrôlables.

En dernier lieu, une partie de la diminution du nombre d'heures cale à cale est attribuable aux rajustements qui sont effectués par notre cliente, Air Canada, en matière de planification de la capacité à la suite de modifications dans le marché nord-américain.

Toutefois, avec une bonne gestion des coûts, et la compensation que nous recevons en vertu du CAC pour les annulations de vols non-contrôlables, les effets de cette diminution du nombre d'heures cale à cale sont limités, et nous sommes confiants que nous atteindrons le BAIIA prévu, soit 154 M\$. 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 demeurons fermement engagés 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.