

ÉVÉNEMENT : FONDS DE REVENU JAZZ AIR
RÉSULTATS DU DEUXIÈME TRIMESTRE DE 2006
CONFÉRENCE TÉLÉPHONIQUE

HEURE : 12 H 30 (heure de l'Est)

RÉFÉRENCE : 21198280

DURÉE : ENVIRON 33 MINUTES

DATE : Le 11 AOÛT 2006

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

TÉLÉPHONISTE : Bonjour Mesdames et Messieurs. Merci de votre patience. Bienvenue à la conférence téléphonique sur les résultats du deuxième trimestre de 2006 du Fonds de Revenu Jazz Air. Pour le moment, tous les participants prennent part à la conférence en mode écoute seulement. Une séance de questions suivra l'exposé. Si vous avez de la difficulté à écouter la conférence, vous pouvez en tout temps obtenir l'assistance d'une téléphoniste, en appuyant sur l'étoile, puis sur le zéro.

J'aimerais vous rappeler que cette téléconférence est enregistrée aujourd'hui, le vendredi 11 août 2006, à 12 h 30, heure de l'Est.

Je confie maintenant l'animation de la conférence à Mme Nathalie Megann, directrice des communications de l'entreprise. À vous.

NATHALIE MEGANN (directrice, communications de l'entreprise) :
Merci. Bon après-midi et merci de participer à notre conférence téléphonique et diffusion Web audio sur nos résultats du deuxième trimestre.

Joe Randell, président et chef de la direction, et Allan Rowe, premier vice-président et chef des affaires financières de Jazz, sont à mes côtés.

Nous allons commencer par effectuer un bref survol des résultats avant de passer aux questions des analystes.

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

Puisque certains éléments de cette discussion pourraient être de nature prospective, je vais maintenant lire un avertissement standard précisant que certaines déclarations formulées au cours de cette conférence peuvent constituer des énoncés prospectifs soumis à d'importants facteurs de risque et d'incertitude. Les résultats énoncés dans cette déclaration peuvent différer considérablement des résultats réels pour de nombreuses raisons, notamment les facteurs de risque et d'incertitude décrits dans les dépôts publics. Toutes les déclarations prospectives faites au cours de cette conférence téléphonique représentent les attentes de Jazz en date d'aujourd'hui et peuvent faire l'objet de modifications subséquentes. Jazz rejette toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser les énoncés prospectifs, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou de toute autre circonstance.

Je cède maintenant la parole à M. Joe Randell.

JOSEPH D. RANDELL (président et chef de la direction, Jazz Air) :
Merci, Nathalie, et bonjour à tous.

Je suis heureux de vous informer que notre plan d'affaires se déroule comme prévu et que nos résultats sont solides. L'augmentation

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

notable de bénéfice que nous avons enregistrée ce trimestre et depuis le début de l'exercice, par rapport à l'an dernier, l'indique clairement.

Un solide contrôle des coûts et la recherche soutenue de moyens pour améliorer notre efficacité opérationnelle nous ont permis d'atteindre ces bons résultats, tout en mettant en œuvre notre plan en matière de parc aérien.

Pour vous donner une idée de la croissance que nous avons connue ce trimestre par rapport au deuxième trimestre 2005, voici quelques statistiques. Le nombre de départs a progressé de 24,4 %. Nous avons transporté un plus grand nombre de passagers, soit 70,9 % de plus. Notre nombre d'heures de vol cale à cale a augmenté de 27,8 %, et j'en dirai un peu plus à ce propos dans quelques instants.

Nos sièges-milles offerts, ou SMO, ont progressé de 66,8 %, tandis que nos passagers-milles payants, ou PMP, ont augmenté de 71,4 %.

En ce qui a trait à l'exploitation, nous avons également eu un trimestre solide, de sorte que les paiements incitatifs liés au rendement ont atteint un pourcentage record de 2,2 % des produits d'exploitation tirés des vols réguliers, ce qui équivaut à une contribution de 4,7 M\$ au produit d'exploitation. Il s'agit d'un excellent résultat quand on considère que le taux des paiements incitatifs ne peut dépasser 2,3 %.

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

Le travail acharné et le dévouement de nos employés ont fait en sorte que cette gigantesque transition se déroule efficacement et, surtout, en toute sécurité. Je suis très fier de ce qu'ils ont accompli et je les en remercie.

Nous continuons d'aligner les intérêts de nos employés sur ceux des porteurs de parts et, à ce propos, je suis heureux de vous annoncer que près de la moitié des employés de Jazz détiennent des parts du Fonds de revenu Jazz Air, et que leur nombre ne cesse de croître.

Dans l'ensemble, nous sommes très satisfaits de notre gestion de la croissance et des coûts.

Comme nous en avons discuté au dernier trimestre, nous nous attendons à ce que la croissance de notre temps cale à cale pour cet exercice soit légèrement en deçà de la cible des 385 000 heures que nous nous étions fixée. Il est plus probable que nous atteindrons 376 000 heures cale à cale pour cet exercice.

Il y a plusieurs raisons à cet écart. Premièrement, notre temps cale à cale réel sur de nombreuses lignes est inférieur aux prévisions. Cela est dû à un certain nombre de facteurs, tels que des réductions des temps de vol ou de circulation au sol et à des variations dans les plans de vol.

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

Deuxièmement, le temps de vol cale à cale réel sera inférieur à celui que nous avons ciblé pour cet exercice en raison d'annulations de vols. Les annulations contrôlables sont légèrement plus élevées que prévu dans le plan. Toutefois, les annulations non contrôlables, dues principalement aux conditions météorologiques ou à des questions de contrôle du trafic aérien, ont été beaucoup plus nombreuses que prévu. En vertu du contrat d'achat de capacité (CAC), Jazz reçoit une compensation pour les annulations non contrôlables, y compris celles due aux conditions météorologiques et à des questions de contrôle du trafic aérien ainsi qu'aux annulations effectuées par Air Canada pour des raisons commerciales.

De ce fait, même si notre temps de vol cale à cale est insuffisant en raison de ces annulations de vol non contrôlables, nous enregistrons quand même des produits pour les vols non exploités.

Enfin, l'insuffisance du temps de vol cale à cale est partiellement attribuable à des ajustements de planification de la capacité auxquels procède actuellement notre client, Air Canada, pour répondre à des changements sur le marché nord-américain.

Grâce au maintien d'une bonne gestion des coûts et à la compensation que nous recevons en vertu du CAC pour les annulations

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

de vols non contrôlables, l'incidence de cette réduction du temps de vol de cale à cale est atténuée et nous sommes confiants d'atteindre la cible que nous nous sommes fixée pour le BAIIA, soit 154 M\$.

Cela étant dit, j'aimerais maintenant céder la parole à Allan pour qu'il vous présente les états financiers de ce dernier trimestre. Allan?

ALLAN ROWE (premier vice-président et chef des affaires financières, Jazz Air) : Merci, Joe, et bonjour à tous.

Eh bien, j'ai vraiment apprécié le titre de notre communiqué une fois encore ce trimestre : « Une hausse du bénéfice de 51 % et un bénéfice net de 35,6 M\$. » Voici les détails pour le deuxième trimestre de cet exercice.

Les produits d'exploitation ont bondi de 231 M\$ à 340 M\$, ce qui représente une hausse de 109 M\$ ou 47 %.

Cette progression des produits d'exploitation est attribuable à une nette augmentation du nombre d'appareils exploités par Jazz, à une hausse de 28 % du nombre d'heures cale à cale, ainsi qu'à une hausse de 55 M\$ des coûts refacturés, notamment le carburant, qui sont remboursés par Air Canada au prix coûtant.

Joe nous a parlé des paiements incitatifs liés au rendement de ce trimestre. C'est une bonne nouvelle, et je me joins à lui pour remercier nos employés. Nous avons réellement une équipe extraordinaire à Jazz.

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

« Les autres produits » ont baissé de 2,8 M\$ à 1,9 M\$. « Les autres produits » sont tirés des vols nolisés, des activités de maintenance, de réparation et de révision, ainsi que d'autres sources comme les services d'assistance en escale et les simulateurs de vols.

Les charges d'exploitation ont augmenté de 99,8 M\$ ou 48,9 %.

Les dépenses en carburant, qui font partie des coûts refacturés à Air Canada, ont augmenté de 34 M\$ ou 91,6 %, ce qui s'explique par les hausses des prix du carburant, du nombre d'heures de vol cale à cale effectuées et du nombre croissant de biréacteurs régionaux en exploitation.

Les frais de location d'appareils ont augmenté de 18,2 M\$ ou 118,9 %. Les augmentations du coût du carburant combinées aux hausses des frais de location des appareils représentent 52,5 % de l'augmentation totale des charges d'exploitation, et elles sont principalement dues à la réception de huit CRJ-200, de douze CRJ-705 et de vingt-quatre CRJ-100 au cours du second semestre de 2005 et du premier semestre de 2006.

La capacité, qui se mesure en sièges-milles offerts (SMO), a progressé de 66,8 %. Les coûts par siège-mille offert (CSMO), qui se mesurent en charges d'exploitation par SMO, constituent une importante mesure du coût unitaire, qui indique avec quelle efficacité nous gérons

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

notre croissance et nos coûts. Je suis heureux d'annoncer que les coûts par siège-mille offert ont diminué de 11,1 % ou 18,2 % exception faite du carburant.

On a réussi à réduire les coûts unitaires dans toutes les catégories de dépenses, sauf celles liées au carburant et à la location d'appareils. Les coûts unitaires de location d'appareils ont augmenté, ce qui s'explique par la livraison de nouveaux biréacteurs régionaux depuis 2005.

Le BAIIALA s'est établi à 76,5 M\$, comparativement à 47,3 M\$, soit un gain de 29,2 M\$ ou 61,9 %. Cette hausse découle de l'accroissement de la capacité et du contrôle des coûts.

Ce trimestre, le bénéfice d'exploitation de 36,5 M\$ a augmenté de 9,1 M\$ ou 33,2 %.

Les charges hors exploitation se sont établies légèrement en deçà de 1 M\$, en baisse de 2,8 M\$. Cette réduction des coûts est principalement le fait de la restructuration de la dette à long terme de Jazz Air S.E.C. 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.

Comme nous l'avons déjà mentionné, le bénéfice net s'est fixé à 35,6 M\$, contre 23,6 M\$ pour le deuxième trimestre du dernier exercice,

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

ce qui représente un gain de 11,9 M\$ ou 50,6 %. Cette progression est attribuable à l'accroissement du parc aérien et à une maîtrise efficace des coûts.

L'encaisse distribuable estimée était de 33,9 M\$, comparativement à 19,7 M\$, soit une hausse de 72,1 %.

Pour un deuxième trimestre consécutif, le Fonds de revenu Jazz Air a surpassé le niveau cible de 26,9 M\$ des distributions trimestrielles régulières prévues en enregistrant une encaisse distribuable de 33,9 M\$.

Ainsi prend fin mon survol des résultats financiers. Retournons maintenant à Joe, qui a d'autres commentaires à formuler.

JOSEPH D. RANDELL : Merci, Allan. Je vais aborder certains des développements intervenus à Jazz depuis notre dernière conférence, dont la plupart sont décrits dans le rapport de gestion.

En mai dernier, nous avons présenté les nouveaux uniformes des agents de bord et des agents de vente et de service à la clientèle. La réaction des clients et des employés a été très positive.

Nous avons également équipé six de nos quinze CRJ-705 d'appareils de divertissement en vol et de postes de télévision personnels. Nous devrions finir d'équiper de la sorte les autres appareils CRJ-705 au quatrième trimestre.

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

Nous nous apprêtons aussi à mettre en œuvre un nouveau système pour la maintenance et l'ingénierie qui apportera des améliorations importantes dans divers aspects de nos opérations. Le projet se déroule conformément au calendrier de travail, et nous verrons le déploiement de la première phase au quatrième trimestre.

L'amélioration continue à tous les niveaux de notre société demeure une priorité. Cela inclut la réduction des coûts. Nous avons consacré des ressources importantes, dont une équipe des plus solides, à Six Sigma, afin de trouver des moyens de fonctionner plus efficacement et d'améliorer les processus. Cet engagement est mis en évidence par la diminution de 11,1 % des CSMO ce trimestre ou 18,2 % compte non tenu du carburant.

Nos mesures de réduction des coûts favorisent des réductions, tant dans la catégorie des coûts contrôlables que celle des coûts non contrôlables. Le carburant est une priorité, et nous élaborons un certain nombre de programmes de gestion efficace du carburant qui devraient permettre de réaliser cette année des économies de l'ordre de 4,3 M\$ environ.

En ce qui concerne la main d'œuvre, le 19 juillet, l'arbitre Michel Picher, a communiqué sa décision à l'issue du réexamen des salaires de nos employés représentés par le Syndicat national de l'automobile, de

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA). Ces employés sont nos agents de maintenance, d'affectation des équipages, du service à la clientèle et des ventes. Outre de modestes rajustements salariaux fixes apportés aux échelles salariales pour les employés embauchés après le 31 juillet 2003, M. Picher a octroyé à ces employés des hausses salariales de 1 % en juillet 2006, de 1,75 % en juillet 2007 et de 1,75 % en juillet 2008.

Les discussions avec Teamsters Canada, le syndicat qui représente nos agents de bord, ont commencé au début du mois. Aucune négociation avec la Canadian Airline Dispatchers Association, qui représente nos régulateurs de vols, n'est prévue à ce jour.

Les pilotes ne sont pas concernés par ces révisions salariales en vertu de leur convention collective.

La question qui nous préoccupe actuellement est peut-être le défi que représente la reprise de nos activités à l'Aéroport du centre-ville de Toronto. Avant tout, je tiens à vous confirmer qu'aucun changement dans nos activités à cet aéroport n'a d'incidence sur nos résultats financiers.

Pour ceux d'entre vous qui n'ont pas suivi cette histoire, disons en bref qu'à la suite de la résiliation de bail par le propriétaire des installations que nous utilisons, nous n'avons pas été en mesure d'obtenir des

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

installations de remplacement. Cela a en entraîné l'interruption temporaire de nos services. Pendant tout ce temps, nous avons été très déçus du manque de soutien de la part de l'Administration portuaire de Toronto pour nous aider à obtenir de nouvelles installations.

Qui plus est, l'Administration portuaire de Toronto a insisté pour nous faire signer un nouvel accord d'exploitation à titre de transporteur commercial qui était très restrictif et, selon nous, anticoncurrentiel.

Je ne peux pas vous parler des conditions de l'accord, car on m'a demandé de signer une entente de non divulgation, ce qui est très inhabituel en la circonstance et constitue une exigence que nous n'avions *jamais* eu à accepter de la part d'aucun aéroport auparavant.

Puis, ce qui me paraît être une autre tentative d'entrave à notre retour à l'aéroport : l'Administration portuaire semblerait ne pas donner les approbations nécessaires pour que Stolport Corporation, qui nous fournit des installations de remplacement, fasse les rénovations nécessaires pour la reprise de nos activités.

Nous estimons qu'il est impossible d'accepter les mesures prises par l'Administration portuaire, lesquelles favorisent sans aucun doute les intérêts d'une seule société au détriment de toutes les autres pour, en fin de compte, créer un monopole dans cet aéroport.

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

La saga se poursuit. Aujourd'hui, la situation est telle que nous avons annoncé que nous ne serons pas en mesure de reprendre nos activités le 28 août et nous allons poursuivre cette affaire en utilisant les moyens appropriés, y compris le recours aux tribunaux. Nous demeurons déterminés à revenir dès que possible à l'Aéroport du centre-ville de Toronto.

Nous espérons aussi que l'enquête actuellement menée par M. Tassé nous aidera dans nos efforts pour la reprise du service.

Merci à tous pour votre attention. Je demanderais maintenant à la téléphoniste d'ouvrir les lignes pour que nous puissions répondre aux questions des analystes.

TÉLÉPHONISTE : Merci. Un instant, je vous prie. Mesdames et Messieurs, nous allons maintenant passer à la période de questions. Si vous souhaitez poser une question, veuillez le faire maintenant. Vous entendrez un signal sonore confirmant l'enregistrement de votre demande. Vos questions seront posées selon l'ordre dans lequel nous les recevons. Si vous utilisez un téléphone à haut-parleur, veuillez vous assurer de décrocher le combiné avant d'appuyer sur quelque touche que ce soit.

La première question nous vient de Mike Linenberg, de Merrill Lynch. À vous.

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

MIKE LINENBERG : Bonjour messieurs. J'aurais deux questions. À propos de votre parc aérien, pour les quelques prochaines années, je crois que vous n'avez pas passé de commandes d'appareils supplémentaires, mais que vous avez pris une option sur des appareils. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est? Et si nous regardons votre parc aérien, pour ce qui est des avions à turbopropulseurs, est-il prévu d'en réduire le nombre, ou bien commencez-vous à avoir des doutes sur cette réduction potentielle? Envisagez-vous peut-être d'autres possibilités pour les turbopropulseurs compte tenu du prix élevé du carburant et peut-être de la meilleure efficacité énergétique des turbopropulseurs par rapport aux biréacteurs?

JOSEPH D. RANDELL : Merci, Mike. Eh bien, tout d'abord, nous restons attentifs à notre parc et à sa composition. Air Canada, dans le cadre de la restructuration et de ses arrangements avec Bombardier, a négocié un financement pour des biréacteurs régionaux additionnels. Donc, cette capacité est certainement là et nous nous sommes engagés avec Air Canada à regarder le segment des appareils à fuselage étroit du parc aérien d'Air Canada, s'il y a des chevauchements avec Jazz, ainsi qu'à chercher des occasions d'accroître notre rôle, certainement dans le réseau d'Air Canada.

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

Nous sommes très satisfaits, tout comme Air Canada, en particulier du rendement financier des CRJ-705. Cela est une bonne nouvelle, et cela augure bien pour le futur. Ces appareils sont très polyvalents, et nous atteignons de très hauts niveaux d'utilisation sur ces appareils qui ont été bien reçus.

Donc, il est certain que nous nous efforçons d'augmenter le niveau d'activités que nous avons dans ce domaine dans le cadre de notre contrat d'achat de capacité avec Air Canada.

Concernant les appareils à turbopropulseurs, bien sûr, les prix du carburant tels qu'ils ont été, et nous avons toujours été, bien sûr.... Nous étions un opérateur de premier plan, surtout un opérateur de turbopropulseurs et nous demeurons aujourd'hui un important opérateur de turbopropulseurs. Nous ne prévoyons pas réduire la flotte davantage que ce qui est prévu dans notre plan d'action. Les aspects économiques de ces appareils sont encore plus attrayants maintenant, dans le marché actuel, avec les prix du carburant, et nous pensons que ces appareils seront pleinement utilisés à l'avenir.

MIKE LINENBERG : D'accord. Cela dit, Joe, avez-vous... Je sais que vous nous avez donné le nombre d'heures cale à cale, ce que serait en quelque sorte l'objectif pour l'exercice. Que devrions-nous penser de

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

vos SKD pour le troisième et le quatrième trimestre? Pourriez-vous nous donner un chiffre pour 2006? Et puis, si nous regardons 2007, dans l'hypothèse où le parc reste inchangé, mais que vous ayez une très forte croissance au premier semestre de cette année, quelles suppositions devrions-nous utiliser concernant les SKD et le nombre d'heures cale à cale? Je comprends que c'est un peu tôt, mais peut-être de manière préliminaire, ce que nous devrions utiliser pour 2007.

JOSEPH D. RANDELL : Nous avons fourni certaines prévisions pour 2007, en ce qui concerne les heures cale à cale, en disant qu'elles seraient de l'ordre de 410 000. C'est encore la perspective que nous avons et ce, avec notre parc actuel, par rapport au plan initial de 385 000 heures que nous avons pour cet exercice. Cela vous donnerait donc une idée de la croissance des heures cale à cale d'une année à l'autre, de cette année à l'année prochaine. Naturellement, en 2007, nous serons sur le point d'atteindre un régime de pleine production avec le parc existant.

MIKE LINENBERG : D'accord. Très bien, merci.

JOSEPH D. RANDELL : Je vous en prie.

TÉLÉPHONISTE : La question suivante est posée par Tim James de Marchés mondiaux CIBC. À vous.

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

TIM JAMES : Bonjour. Merci. Ce sera une question brève. Pendant le trimestre, quels ont été vos coûts contrôlables qui n'étaient pas liés au CAC avec Air Canada?

ALLAN ROWE : Ils devraient être, au deuxième trimestre, de l'ordre de 800 000 \$, de 800 000 \$ à 1 M\$. Je n'ai pas le chiffre précis, mais c'est de cet ordre là, Tim.

TIM JAMES : D'accord, excellent, merci. Pouvez-vous nous parler de vos plans pour ce qui est des dépenses en immobilisations pour le reste de l'exercice? Je suppose que la majeure partie sera effectuée au quatrième trimestre par rapport au troisième trimestre, mais de quoi ces chiffres ont-ils l'air pour le deuxième semestre au total?

ALLAN ROWE : Manifestement, nos dépenses en immobilisations depuis le début de l'exercice ont été relativement peu importantes. Nous avons déclaré, lorsque nous avons fait notre tournée de promotion et communiqué nos prévisions pour l'exercice, que nous nous attendions pour l'exercice en cours à une moyenne de 25 M\$ de dépenses en immobilisations, le montant pour cet exercice étant un peu plus élevé que la normale.

En fait, ces dernières semaines, nous avons travaillé à affiner nos prévisions. Nous ne sommes pas en mesure de fournir un chiffre précis

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

pour l'instant. Je peux seulement dire que je m'attends à ce que nous soyons en dessous du chiffre indiqué pour cet exercice. Je pense que nous avons indiqué 32 M\$. Nous ne nous attendons pas du tout maintenant à atteindre ce montant pour cet exercice. Et même, si nous regardons bien, nous ne serons probablement pas à 25 M\$ sur une base annuelle, plutôt quelque chose comme 22 M\$ ou 23 M\$ pour l'exercice.

TIM JAMES : D'accord.

JOSEPH D. RANDELL : Nous investissons et continuerons d'investir dans le parc et, en particulier, dans les CRJ, que nous avons pris à Air Canada, ainsi que dans les 25 100, pour lesquels nous procédons à des améliorations du système de navigation et également au remplacement des sièges.

TIM JAMES : Puis-je vous demander pourquoi vous pensez que vos dépenses en immobilisations seront moins élevées par rapport aux indications fournies plus tôt cette année?

ALLAN ROWE : Je ne peux pas préciser... Ce n'est pas comme si nous abandonnions des projets que nous avons en tête. C'est tout simplement que nous avons affiné nos estimations de coûts en nous approchant de la concrétisation des dépenses.

TIM JAMES : D'accord.

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

JOSEPH D. RANDELL : Il pourrait y avoir un glissement de certaines dépenses vers le premier trimestre du prochain exercice en raison de la période d'activités intenses de l'été et du début de l'automne. Mais je le répète, nous n'avons pas décidé pour l'instant qu'une quelconque dépense importante en immobilisations devait être annulée.

ALLAN ROWE : Oui. Sans aucun doute, l'autre facteur c'est le raffermissement du dollar canadien. La plupart de nos acquisitions en immobilisations sont libellées en dollars américains et c'est sûr que nous avons assisté à la montée du dollar canadien depuis la préparation du prospectus.

TIM JAMES : D'accord. Merci. Juste une dernière question. Si je regarde le deuxième semestre, seulement un calcul approximatif. Pour vos heures cale à cale, vous visez une augmentation de 17 %, je crois, par rapport au premier semestre de l'exercice. Mais, si nous considérons le BAIIA de 154 M\$, et je comprends qu'il pourrait être supérieur à ce chiffre maintenant, lequel représentait en réalité une baisse par rapport au premier semestre de l'exercice. Pouvez-vous m'aider à comprendre, seulement dans les grandes lignes, ce qui explique cette sorte de divergence : croissance des heures cale à cale mais baisse du BAIIA?

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

ALLAN ROWE : Eh bien, je pense que nous avons dit que nous étions sûrs d'atteindre l'objectif initial de 154 M\$. Je pense qu'il devient évident pour quiconque suit nos chiffres de près que nous allons probablement dépasser ce montant. Nous ne sommes pas préparés pour préciser un nouveau montant, mais nous sommes de plus en plus sûrs d'y parvenir.

TIM JAMES : D'accord, il semble donc que mes observations sur les 154 M\$, ou un peu plus, sont trop prudentes. C'est peut-être ce qui explique partiellement les attentes concernant la croissance des heures cale à cale par rapport au BAIIA. Est-ce que c'est juste?

ALLAN ROWE : Je pense que c'est une bonne hypothèse.

TIM JAMES: D'accord, excellent. Merci beaucoup.

TÉLÉPHONISTE : La question suivante vient de Cameron Doerksen, de Versant Partners. À vous.

CAMERON DOERKSEN : Bonjour. Juste une autre question courte sur les dépenses en immobilisations. Je crois avoir lu dans le rapport de gestion quelque chose à propos de l'achat de quelques Dash 8 qui étaient loués. Est-ce que cela entre dans le plan des dépenses en immobilisations du deuxième semestre?

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

ALLAN ROWE : Cela ne faisait pas partie du plan initial. Ce qui est arrivé, Cameron, c'est que nous avons un... Les contrats de location que nous avons pour plusieurs Dash 8300 sont arrivés à terme. Le marché s'est considérablement raffermi et, compte tenu de ce contexte, nous avons une option d'achat très attrayante par rapport à n'importe quel type de renouvellement de contrat de location qui s'offrait à nous, alors nous avons décidé de le faire. Nous estimons que nous sommes clairement en mesure de prendre en charge ces acquisitions en immobilisations dans les limites des dépenses en immobilisations visées pour l'exercice.

CAMERON DOERKSEN : D'accord. Juste une deuxième question, sur la trésorerie. Le solde de trésorerie a progressé de façon tout à fait satisfaisante ce trimestre. Je me demandais seulement si vous aviez une sorte de niveau de trésorerie cible. Je pense que vous n'avez pas besoin d'avoir autant de liquidités sur votre bilan que vous en avez maintenant. Avez-vous une cible en tête?

ALLAN ROWE : Nous n'avons pas une cible particulière en tête, mais il est clair que nous reconnaissons que nous dépassons les objectifs initialement visés, et je crois que nous allons examiner les niveaux qui seraient appropriés pour envisager d'augmenter les distributions pour les périodes futures.

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

CAMERON DOERKSEN : Très bien. Juste une troisième question sur la question de Toronto Island. Je m'interroge simplement sur les frais juridiques. Je veux dire qu'il me semble que c'est une question qui relève d'Air Canada plutôt que de Jazz. Allez-vous devoir payer la note s'il y a des frais juridiques importants? Ou est-ce qu'Air Canada va payer pour cela?

JOSEPH D. RANDELL : Le débat avec l'Administration portuaire de Toronto porte sur les questions commerciales et concerne les lignes commerciales régulières. Alors que nous sommes l'exploitant, comme vous le savez, en vertu d'un CAC, c'est Air Canada qui détermine les horaires et les fréquences, etc. Et puisqu'il en est ainsi, les frais liés aux dépenses juridiques devront être assumés par Air Canada.

CAMERON DOERKSEN : Très bien. Et enfin juste une dernière et brève question à propos d'un chiffre que j'ai cherché. Vous avez mentionné la croissance du nombre de passagers au deuxième trimestre, et je me demandais quel a été le nombre réel de passagers transportés au deuxième trimestre.

ALLAN ROWE : Oui, je crois que le chiffre est donné dans le rapport de gestion.

CAMERON DOERKSEN : Très bien. J'ai dû passer à côté.

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

ALLAN ROWE : Le nombre réel était de 2 167 000 passagers au deuxième trimestre.

CAMERON DOERKSEN : Parfait. Ce sera tout pour moi. Merci!

La question suivante nous vient de Nick Morton, de RBC Marchés des capitaux. À vous.

NICK MORTON : Oui. En parlant de votre parc, vous suggériez que – j'ai pensé que vous le suggériez, peut-être que non – que vous pourriez agrandir votre parc si vous parveniez à un arrangement avec Air Canada, et peut-être avec le syndicat des pilotes d'Air Canada. Et l'achat d'appareils? Est-ce que les prix grimpent? Pensez-vous qu'il serait raisonnable d'acheter d'autres appareils? Avez-vous envisagé cette possibilité? Pourriez-vous nous en dire plus?

JOSEPH D. RANDELL : Eh bien, en général la décision d'acheter et les prix d'achat en vertu de notre CAC avec Air Canada seraient négociés entre Air Canada et le fabricant. L'appareil nous serait ensuite donné en location.

Mais de manière générale, les prix sur le marché des biréacteurs régionaux n'ont pas connu de hausse majeure. Comme vous le savez, pour ce type d'appareil en particulier, le carnet de commandes n'est pas très gros, et d'autre part, en ce qui concerne le prix des appareils à

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

turboréacteurs, la demande est forte de ce côté. Alors, évidemment, la demande joue sur les prix.

En général, le prix est important, c'est un facteur non négligeable, mais il existe une légère divergence maintenant entre le marché, ou le prix, du côté des biréacteurs régionaux par rapport à celui des turboréacteurs.

NICK MORTON : D'accord. Et pensez-vous qu'Air Canada vous pousse davantage à assumer une plus grande part des activités qu'il y a, disons, six mois?

JOSEPH D. RANDELL : Eh bien, Air Canada nous a cédé une quantité considérable d'activités et un certain nombre de ses anciennes lignes. De nouvelles lignes, par exemple dans l'Ouest canadien, vers la Californie, vers Las Vegas, etc. Donc, de nouvelles lignes pour nous et, en général, elles seront assurées par le 705. C'est ce qui rend certainement l'appareil si intéressant pour Air Canada.

Comme vous le savez, Air Canada, à la suite de la restructuration du personnel, s'est trouvé dans une position telle qu'il était nécessaire de prendre livraison de 15 Embraer 175, qui ont la même taille et une vocation légèrement différente, en ce sens que le 705 possède de plus grandes capacités par rapport à la distance cale à cale. Toutefois, dans

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

nos discussions avec Air Canada, lorsqu'on compare les deux avions sur le plan économique, il ne fait aucun doute que le 705 est de beaucoup supérieur, avec ses caractéristiques de fonctionnement et avec les frais d'exploitation de Jazz. Et cet appareil, avec 75 sièges et une cabine Classe affaires, offre selon nous de très bonnes possibilités.

En ce qui concerne le personnel, il existe, par le truchement de Martin Teplitsky, un mécanisme permettant d'augmenter le nombre de biréacteurs régionaux qui sont exploités par Jazz. Normalement, les éléments d'appréciation que l'on fait valoir ou que l'arbitre prend en considération sont liés avant tout à l'argument économique relatif, et nous pensons que nous l'avons cet argument, sans aucun doute. Et le deuxième argument consiste à savoir s'il y a des pilotes d'Air Canada ou autres, qui risquent d'être mis à pied en raison des activités aériennes de Jazz. Mais comme vous le savez, le carnet de commandes d'Air Canada est rempli, et la société va prendre livraison de près de 37 nouveaux appareils, je crois, l'année prochaine. Donc, nous ne pensons pas que ce serait un facteur négatif.

Par conséquent, nous envisageons de manière très positive notre collaboration avec Air Canada et notre décision d'exploiter un plus grand nombre de biréacteurs régionaux, en particulier le 705.

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

NICK MORTON : Donc, je pense que le marché regarde votre Fonds de revenu et dit : "Une certaine croissance pour le prochain exercice, mais une certaine stagnation pour les suivants." Mais il semble que quelque chose pourrait être fait pour vous donner un peu plus de croissance dans le futur.

JOSEPH D. RANDELL : Nous sommes du même avis, à la fois dans le cadre de l'accord que nous avons avec Air Canada pour développer le volume de nos activités. Nous pensons que nous sommes au niveau le plus bas.

Et aussi, nous regardons d'autres façons de diversifier et de faire croître nos activités, mais bien sûr, nous ne voulons pas perdre de vue notre objectif de production dans le cadre du CAC, et tout ce que nous pourrions ajouter devrait s'intégrer à nos activités et être avantageux pour les porteurs de parts.

NICK MORTON : D'accord, excellent. Merci beaucoup.

JOSEPH D. RANDELL : Je vous en prie.

TÉLÉPHONISTE : Mme Megann, il n'y a pas d'autres questions.
Veuillez continuer.

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »

NATHALIE MEGANN : D'accord. Eh bien, je remercie la téléphoniste et vous tous de votre présence à cette conférence téléphonique.

TÉLÉPHONISTE : Mesdames et Messieurs, ainsi prend fin la conférence téléphonique d'aujourd'hui. Merci de votre participation. Veuillez raccrocher.

"Though CNW Group has used commercially reasonable efforts to produce this transcript, it does not represent or warrant that this transcript is error-free. CNW Group will not be responsible for any direct, indirect, incidental, special, consequential, loss of profits or other damages or liabilities which may arise out of or result from any use made of this transcript or any error contained therein."

« Bien que Groupe CNW ait fait tous les efforts possibles pour produire cet audioscript, la société ne peut affirmer ou garantir qu'il ne contient aucune erreur. Groupe CNW ne peut être tenu responsable de pertes ou profits, responsabilités ou dommages causés par ou découlant directement, indirectement, accidentellement ou corrélativement à l'utilisation de ce texte ou toute erreur qu'il contiendrait. »