



Rapport de gestion de 2011

Le 20 février 2012

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	2
2. GÉNÉRALITÉS	3
3. FAITS SAILLANTS DU QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2011.....	5
4. PARC AÉRIEN	7
5. ANALYSE DU QUATRIÈME TRIMESTRE	8
6. ANALYSE DE L'EXERCICE À CE JOUR.....	10
7. INDICATEURS DE RENDEMENT.....	12
8. DONNÉES FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES.....	15
9. RÉGIMES DE RETRAITE.....	16
10. SITUATION DE TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT	17
11. TRANSACTIONS AVEC DES PARTIES LIÉES	23
12. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES	23
13. DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE.....	25
14. ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES.....	29
15. MÉTHODES COMPTABLES, Y COMPRIS LA TRANSITION AUX IFRS	31
16. CONTRÔLES ET PROCÉDURES	41
17. PERSPECTIVES.....	41
18. FACTEURS DE RISQUE	42
19. RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	55
20. GLOSSAIRE.....	56

1. INTRODUCTION

Chorus Aviation Inc. (« Chorus » ou la « Société ») a été constituée en société le 27 septembre 2010 en vertu des lois du Canada, son pays de domicile. La Société a conclu une convention d'arrangement datée du 4 octobre 2010 avec, notamment, Fonds de revenu Jazz Air (le « Fonds »), aux termes de laquelle les parties ont convenu de mettre en œuvre un arrangement (l'« arrangement ») en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (la « LCSA »). L'arrangement, qui est entré en vigueur le 31 décembre 2010, a donné lieu à l'échange, à raison d'une contre une, des parts du Fonds contre des actions de Chorus. En conséquence de l'arrangement, les porteurs de parts du Fonds sont devenus des actionnaires de Chorus. Le Fonds a par la suite été fusionné avec Chorus. L'arrangement a été comptabilisé comme une continuité d'intérêt du Fonds, puisque Chorus continue d'exercer substantiellement les activités auparavant exercées par le Fonds et qu'il n'y a pas eu de changement de propriété. Le 18 novembre 2010, Chorus a constitué Commandité Aviation Inc. en tant que commandité d'une nouvelle société en commandite appelée Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz » ou la « Société en commandite »). Le 5 janvier 2011, la quasi-totalité des actifs de Jazz Air S.E.C. a été transférée à la Société en commandite. La société aérienne préalablement exploitée par Jazz Air S.E.C. est maintenant exploitée par la Société en commandite. Le 28 février 2011, Chorus a constitué trois filiales en propriété exclusive en vertu de la LCSA, soit Chorus Leasing I Inc., Chorus Leasing II Inc. et Chorus Leasing III Inc. (collectivement, les « sociétés de location »). Les sociétés de location ont été établies uniquement aux fins d'acquisition de 15 appareils à turbopropulseurs Q400 NextGen (les « appareils Q400 »).

Toute mention de Chorus ou de la Société dans le présent rapport de gestion renvoie, selon le contexte, à Chorus et au Fonds, la société qu'elle remplace, ainsi qu'à leurs filiales actuelles et anciennes (la Société en commandite, la Fiducie, Jazz Air S.E.C., Commandité Gestion Jazz Air Inc., Commandité Aviation Inc., 7503695 Canada Inc. et les sociétés de location), collectivement, à Chorus et à au moins une de ses filiales actuelles ou anciennes, à au moins une des filiales actuelles ou anciennes de Chorus ou à Chorus elle-même.

Chorus dresse ses états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada, tels qu'ils sont énoncés dans le *Manuel de l'ICCA*. En 2010, le *Manuel de l'ICCA* a été remanié de manière à y intégrer les IFRS et à exiger des entreprises ayant une obligation d'information du public qu'elles appliquent ces normes pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011, et fournissent les chiffres correspondants pour 2010. Chorus a donc commencé à présenter son information conformément à ce référentiel comptable dans ses états financiers consolidés intermédiaires non audités pour le premier trimestre de 2011. Dans le présent rapport de gestion, « PCGR canadiens » s'entend des PCGR en vigueur au Canada avant l'adoption des IFRS, et les termes « PCGR » et « IFRS » renvoient aux principes comptables généralement reconnus au Canada après l'adoption des IFRS.

En raison de l'adoption des IFRS, certaines pratiques en matière de résultat opérationnel présentées auparavant selon les PCGR canadiens pourraient ne plus s'appliquer selon les IFRS. En particulier, la comptabilisation des régimes de retraite et des autres avantages du personnel, de l'amortissement, des frais de maintenance des appareils, des regroupements d'entreprises et des impôts différés se trouve modifiée notablement du fait du basculement aux IFRS. Il y a lieu de se reporter à la section 15, « Méthodes comptables, y compris la transition aux IFRS », du présent rapport de gestion pour obtenir un complément d'information.

Le rapport de gestion suivant, qui présente une analyse de la situation financière et des résultats des activités opérationnelles de Chorus, doit être lu à la lumière des états financiers consolidés audités de Chorus et des notes y afférentes pour les exercices clos les 31 décembre 2011 et 2010. La direction a dressé les présents états financiers consolidés en IFRS. Le présent rapport de gestion est en date du 20 février 2012.

Le résultat et les flux de trésorerie de Chorus sont exposés à certains risques. Pour une description de ces risques, voir la section 18, « Facteurs de risque ».

Sauf si le contexte s'y oppose, tous les montants sont indiqués en milliers de dollars canadiens.

Mise en garde concernant les énoncés prospectifs

Ce rapport de gestion contient des énoncés prospectifs. Ces derniers se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions comme « prévoit », « croit », « pourrait », « estime », « s'attend à », « a l'intention de », « peut », « planifie », « projette », « suppose » et d'autres termes et expressions analogues, y compris des verbes au futur et au conditionnel, ainsi qu'à la mention d'hypothèses. Ces énoncés peuvent porter, entre autres, sur des observations concernant des stratégies, des attentes, des activités prévues ou des actions à venir.

Les énoncés prospectifs découlent d'analyses et d'autres renseignements fondés sur la prévision de résultats à venir, l'estimation de montants qu'il est actuellement impossible de déterminer et d'autres événements incertains. Puisque, de par leur nature, les énoncés prospectifs reposent sur des hypothèses, y compris celles qui sont énoncées ci-après, ils sont assujettis à des incertitudes et à des risques importants. Les prévisions, projections et énoncés prospectifs ne sont donc pas entièrement fiables en raison, notamment, de l'évolution des circonstances externes et des incertitudes générales inhérentes au secteur. Ces énoncés mettent en jeu des risques connus et inconnus, des incertitudes et d'autres facteurs susceptibles de faire différer sensiblement les résultats, le rendement ou les réalisations réels de ceux qui sont exposés dans les énoncés prospectifs. Les résultats indiqués dans les énoncés prospectifs pourraient différer sensiblement des résultats réels en raison de divers facteurs incluant, sans toutefois s'y limiter, les risques inhérents à la relation entre la Société en commandite et Air Canada ou Thomas Cook, les risques inhérents au secteur du transport, les prix de l'énergie, les conditions du secteur, du marché, du crédit et de l'économie en général, la concurrence, les questions et coûts d'assurance, les questions d'approvisionnement, les conflits armés, les attentats terroristes, les épidémies, les calamités naturelles, les fluctuations de la demande en raison du caractère saisonnier des activités, la capacité de réduire les charges opérationnelles et les effectifs, la capacité d'obtenir du financement, les relations de travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, les restructurations, les enjeux en matière de retraite, les taux de change et d'intérêt, le niveau d'endettement et les clauses restrictives relatives aux dettes futures, la dilution pour les actionnaires de Chorus, l'incertitude liée au paiement des dividendes, la gestion de la croissance, l'évolution de la législation, les faits nouveaux ou procédures réglementaires défavorables, les litiges ou poursuites en cours ou à venir intentés par des tiers, ainsi que les facteurs indiqués dans le rapport de gestion. Les énoncés prospectifs que renferme ce rapport représentent les attentes de Chorus en date du 20 février 2012 et pourraient changer après cette date. Cependant, Chorus n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces énoncés prospectifs en raison de nouveaux éléments d'information ou d'événements futurs ou pour quelque autre motif que ce soit, sauf dans la mesure où la réglementation en valeurs mobilières applicable l'y contraint.

2. GÉNÉRALITÉS

Chorus a été établie afin d'acquérir et de détenir, directement ou indirectement, des participations dans la Société en commandite et dans son commandité, Commandité Aviation Inc., dans 7503695 Canada Inc. et dans les sociétés de location, ainsi que d'autres participations qu'elle peut acheter à l'occasion. Chorus exploite la plus importante société de transport aérien régional et la deuxième société de transport aérien en importance au Canada après Air Canada pour ce qui est du parc aérien. Chorus fait partie intégrante de la présence d'Air Canada sur les marchés canadien et transfrontalier. Chorus et Air Canada sont parties au contrat d'achat de capacité (« CAC »), aux termes duquel Air Canada achète actuellement la plus grande partie de la capacité du parc de Chorus à des tarifs préétablis. En vertu du CAC, Chorus fournit des services à destination et en provenance de marchés à faible densité de population et de marchés à forte densité de population hors des périodes de pointe partout au Canada, de même qu'à destination et en provenance de certaines régions des États-Unis. Au 31 décembre 2011, Chorus exploitait pour Air Canada un service régulier de transport de passagers qui prévoit environ 781 départs par jour de semaine à destination de 56 villes du Canada et de 27 villes des États-Unis grâce à 126 appareils visés. Chorus et Air Canada ont relié leurs réseaux régional et principal respectifs en vue de mieux servir les passagers en correspondance et d'alimenter les liaisons du réseau principal d'Air Canada.

Aux termes du CAC, Chorus exploite des vols au nom d'Air Canada sous la marque « Air Canada Express », qui a remplacé « Air Canada Jazz ». Air Canada a la responsabilité de l'établissement des horaires, de la tarification, de la distribution des produits, du stock de places, de la commercialisation et de la publicité ainsi que du service à la clientèle dans certains aéroports qu'elle dote en personnel ou administre directement. Air Canada a droit à tous les produits associés à l'exploitation des appareils visés. Chorus perçoit des honoraires déterminés en fonction de certaines variables, dont le nombre d'heures cale à cale, d'heures de vol, de cycles (nombre de décollages et d'atterrissages) et de passagers transportés, en plus de certains tarifs variables et fixes liés à la propriété des appareils. En outre, Chorus a le droit de se faire rembourser certains coûts refacturés liés, entre autres, au carburant, aux redevances de navigation, aux droits d'atterrissage et aux redevances aéroportuaires, ainsi que certains autres coûts. Chaque trimestre, Chorus peut aussi recevoir des paiements incitatifs pour l'atteinte de certains objectifs de rendement liés à la

punctualité, à la réalisation de vols dans des conditions contrôlables, à la manutention sans faille des bagages et à la satisfaction globale de la clientèle. Chorus dépend économiquement et commercialement d'Air Canada et de certaines de ses filiales, puisque ces entités, outre le fait qu'elles représentent la principale source de produits de Chorus, lui fournissent d'importants services. Chorus est directement touchée par la solidité financière et opérationnelle d'Air Canada de même que par sa position concurrentielle et sa capacité de maintenir des liquidités suffisantes (voir la section 18, « Facteurs de risque »).

Chorus exploite aussi, pour le compte de Thomas Cook, des appareils 757-200 de Boeing vers diverses destinations soleil au départ de villes-portes canadiennes pendant la saison hivernale (de novembre à avril), en vertu d'une entente de services aériens. En novembre 2011, Chorus a entamé sa deuxième saison de vols en vertu de l'entente de services aériens qui, conformément à ses modalités, demeurera en vigueur pendant trois autres saisons hivernales, sous réserve de prorogation future.

Chorus connaît généralement une demande plus forte pour ses services aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile, et une demande plus faible aux premier et quatrième trimestres. Toutefois, du fait de l'ajout de vols exploités pour Thomas Cook, la demande des premier et troisième trimestres de l'année civile devrait désormais dépasser celle des deuxième et quatrième trimestres. Cette nouvelle répartition de la demande est essentiellement causée par le nombre élevé de voyageurs d'agrément qui se déplacent de préférence en été en vertu du CAC avec Air Canada et par le nombre élevé de voyageurs d'agrément qui privilégient les destinations soleil durant la saison hivernale en vertu de l'entente de services aériens conclue avec Thomas Cook. Chorus a des coûts fixes substantiels qui ne fluctuent pas vraiment selon la demande des passagers à court terme. Les produits qu'elle réalise varient peu selon les coefficients d'occupation.

En 2010, Chorus a signé avec Bombardier Inc. une entente d'achat constituant une commande ferme de 15 appareils Q400 et une option sur 15 autres appareils. Le 8 mars 2011, Chorus et Air Canada ont convenu de modifier le CAC (la « deuxième convention de modification ») pour faciliter l'acquisition et la location des appareils Q400. En vertu de la deuxième convention de modification, Air Canada a accepté que les appareils Q400 soient achetés par une ou plusieurs des sociétés de location filiales de Chorus, qui les loueront ensuite à Jazz à titre d'appareils visés. Les parties se sont aussi entendues sur le moment de la mise en service commercial de l'appareil Q400 en fonction des dates de livraison prévues.

En 2011, Chorus a conclu neuf différentes conventions de financement avec Exportation et développement Canada (« EDC »), qui s'est engagée à financer la majeure partie du prix d'achat des neuf appareils Q400 devant être livrés. Chaque emprunt est assorti d'une échéance de 12 ans et porte intérêt à taux fixe. Chorus doit effectuer des remboursements de capital et des versements d'intérêt égaux sur la durée jusqu'à l'échéance (voir la section 10, « Situation de trésorerie et sources de financement »).

Le 18 octobre 2011, Chorus et Bombardier Inc. ont signé un ordre de modification visant les dates de livraison prévues dans l'entente d'achat initiale. Chorus a pris livraison des neuvième et dixième appareils Q400 avant le 31 décembre 2011. L'entente initiale prévoyait la livraison respective des neuvième et dixième Q400 en janvier et février 2012. Pour financer le dixième appareil, Chorus a émis à un tiers un billet ne portant pas intérêt, de 48 jours, pour financer la période-relais entre le 16 décembre 2011, date d'achat de l'appareil, et le 2 février 2012, date prévue du prélèvement sur le financement à long terme d'EDC. Le billet, dont le montant de capital s'élève à 23,0 M\$, est garanti par une sûreté de premier rang grevant le dixième Q400. Le 2 février 2012, Chorus a remboursé le billet et a effectué un prélèvement sur la facilité d'EDC afin de financer le dixième Q400, livré en décembre 2011. L'emprunt à terme est remboursable par versements semestriels de 1,0 M\$ US, échoit en février 2024 et est garanti par un appareil Q400 et deux moteurs PWA 150A.

Le huitième appareil devait être mis en service par Air Canada avant la date prévue, ce qui a fait monter temporairement à 126 le nombre d'appareils visés au 31 décembre 2011. Au 1^{er} janvier 2012, le nombre d'appareils visés s'est établi de nouveau à 125, un CRJ100 ayant été retiré du parc aérien. Chorus continuera d'utiliser les neuvième et dixième appareils comme appareils de rechange jusqu'à leur date respective d'entrée en service, soit le 1^{er} février 2012 et le 1^{er} mars 2012.

3. FAITS SAILLANTS DU QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2011

- Réception de cinq appareils Q400
- 97 108 heures cale à cale facturables
- 67 665 départs
- Résultat opérationnel de 25,3 M\$
- Résultat net de 22,7 M\$
- Résultat net ajusté¹⁾ de 19,6 M\$
- Résultat avant intérêts, impôts, amortissements et désuétude¹⁾ de 38,0 M\$
- Flux de trésorerie disponibles¹⁾ de 29,4 M\$

Principales données financières

(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action ou par part)	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre		
	2011 \$	2010 \$	2011 \$	2010 \$	2009 ³⁾ \$
Produits des activités ordinaires	407 742	392 675	1 664 467	1 486 166	1 473 900
Résultat opérationnel	25 320	18 071	101 947	86 785	88 774
Résultat net	22 674	(11 882)	68 135	55 888	92 638
Total de l'actif	773 429	523 793	773 429	523 793	1 266 471
Total des passifs non courants	319 155	152 006	319 155	152 006	159 270
Résultat avant intérêts, impôts, amortissements et désuétude¹⁾	37 960	28 343	146 086	128 674	159 086
Dividendes/distributions déclarés	18 602	18 489	74 408	73 776	102 787
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	29 375	20 498	106 842	98 056	139 266
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	41 339	23 281	152 969	112 133	130 089
Par action ou par part²⁾					
Résultat opérationnel	0,20	0,15	0,83	0,71	0,73
Résultat net	0,18	(0,10)	0,55	0,46	0,76
Dividendes/distributions déclarés	0,15	0,15	0,60	0,60	0,84
Flux de trésorerie disponibles					
Encaisse distribuable	0,24	0,17	0,87	0,80	1,14

1) Mesures non conformes aux PCGR. Voir la section 7, « Indicateurs de rendement ».

2) Calculé selon un nombre moyen pondéré d'actions ou de parts de Chorus.

3) L'information pour 2009 est présentée selon les PCGR canadiens (avant l'adoption des IFRS). Par conséquent, il se peut que l'information financière ne soit pas comparable à celle des périodes subséquentes.

Principales données statistiques

Le tableau suivant présente des données statistiques pour les trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2011 et 2010 :

	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2011	2010	Variation %	2011	2010	Variation %
Départs	67 665	68 538	(1,3)	277 629	274 457	1,2
Heures cale à cale	95 868	96 291	(0,4)	394 999	375 851	5,1
Heures cale à cale facturables	97 108	98 817	(1,7)	401 477	381 537	5,2
Sièges-milles offerts (« SMO ») (en milliers)	1 459 392	1 497 201	(2,5)	6 285 922	5 501 190	14,3
Charges opérationnelles (en milliers de dollars)	382 422	374 604	2,1	1 562 520	1 399 381	11,7
Coût par siège-mille offert (« CSMO ») (en ¢)	26,20	25,02	4,7	24,86	25,44	(2,3)
CSMO, compte non tenu du carburant (en ¢)	19,75	19,38	1,9	18,32	20,00	(8,4)
Nombre d'appareils en service (à la fin de la période) ¹⁾	139	134	3,7	139	134	3,7
Salariés équivalents temps plein (« SETP ») (à la fin de la période)	4 777	4 694	1,8	4 777	4 694	1,8

1) Voir la section 4, « Parc aérien »

4. PARC AÉRIEN

Au 31 décembre 2011, le parc aérien en exploitation de Chorus était constitué de 139 appareils en service, dont 59 jets régionaux et 74 appareils à turbopropulseurs, ainsi que six appareils 757-200 de Boeing.

Le tableau qui suit présente le parc aérien en exploitation de Chorus au 31 décembre 2011 :

	Nombre d'appareils en service au 31 décembre 2011	Âge moyen des appareils en service	Nombre d'appareils détenus	Nombre d'appareils en location-financement	Nombre d'appareils en location simple	Nombre d'appareils en service au 31 décembre 2010
Jets régionaux CRJ100 de Canadair	17	16,3	–	–	17	22
Jets régionaux CRJ200 de Canadair	26	9,5	–	–	26	26
Jets régionaux CRJ705 de Canadair	16	6,4	–	–	16	16
DHC-8-300 de De Havilland	28	21,4	19	7	2	28
DHC-8-100 de De Havilland	36	23,7	29	–	7	36
Q400 de Bombardier	10	0,3	10	–	–	–
757-200 de Boeing	6	13,9	–	–	6	6
Total des appareils en service	139	15,6	58	7	74	134

Chorus exploite deux Dash-8-100, deux Dash-8-300 et un CRJ200 affecté aux vols nolisés ainsi que six appareils 757-200 affectés à Thomas Cook. Ces appareils sont pris en compte dans le tableau ci-dessus.

Le 1^{er} juillet 2011, après la mise en service du deuxième appareil Q400, le nombre d'appareils visés s'est de nouveau établi à 125, soit le nombre minimum garanti, après s'être temporairement élevé à 126 (voir l'analyse à la section 2, « Généralités »). À la livraison de chaque appareil Q400, un CRJ100 sera retiré du parc d'appareils visés, de sorte que le nombre d'appareils demeurera égal au nombre minimum garanti d'appareils visés. Cinq appareils CRJ100 ont été restitués au bailleur en 2011.

La deuxième saison d'activité de Thomas Cook a débuté en novembre 2011. Les six appareils 757-200 de Boeing étaient en service à la fin de l'exercice, en prévision de la saison hivernale 2011-2012. La saison hivernale s'achèvera à la fin de mars 2012, et un premier appareil 757-200 de Boeing sera restitué au bailleur, suivi des appareils restants d'ici la fin d'avril 2012.

5. ANALYSE DU QUATRIÈME TRIMESTRE

Une comparaison détaillée des résultats des activités opérationnelles de Chorus pour le trimestre clos le 31 décembre 2011 par rapport à ceux du trimestre clos le 31 décembre 2010 est présentée ci-après.

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestre clos le 31 décembre 2011 \$	Trimestre clos le 31 décembre 2010 \$	Variation \$	Variation %
Produits opérationnels	407 742	392 675	15 067	3,8
Charges opérationnelles				
Salaires et avantages du personnel	102 108	92 699	9 409	10,2
Carburant pour avions	94 243	84 514	9 729	11,5
Dotation aux amortissements	12 640	10 272	2 368	23,1
Restauration et fournitures connexes	3 993	4 196	(203)	(4,8)
Matériel, fournitures et services pour la maintenance des appareils	35 112	37 480	(2 368)	(6,3)
Redevances aéroportuaires et redevances de navigation	49 238	51 033	(1 795)	(3,5)
Frais de location d'appareils	27 199	28 721	(1 522)	(5,3)
Services d'escale	28 318	31 539	(3 221)	(10,2)
Autres	29 571	34 150	(4 579)	(13,4)
Total des charges opérationnelles	382 422	374 604	7 818	2,1
Résultat opérationnel	25 320	18 071	7 249	40,1
Produits (charges) non opérationnels				
Charges nettes d'intérêts	(3 266)	(1 722)	(1 544)	89,7
Profit à la cession d'immobilisations corporelles	143	159	(16)	(10,1)
Profit de change	5 779	281	5 498	1,956,6
Perte sur des passifs dérivés	–	(8 892)	8 892	100,0
	2 656	(10 174)	12 830	126,1
Résultat net avant impôts sur le résultat différés	27 976	7 897	20 079	254,3
Charge d'impôts sur le résultat différés	(5 302)	(19 779)	14 477	73,2
Résultat net de la période	22 674	(11 882)	34 556	290,8

Produits opérationnels

Les produits opérationnels ont augmenté de 15,0 M\$ ou de 3,8 %, passant de 392,7 M\$ à 407,7 M\$. Cette augmentation est attribuable en grande partie à la hausse de 4,1 M\$ ou 2,7 %, c'est-à-dire de 154,3 M\$ à 158,4 M\$, des coûts refacturés, dont une tranche de 9,6 M\$ est liée au carburant, et elle est contrebalancée par une diminution des redevances aéroportuaires et des redevances de navigation, ainsi que des frais de dégivrage. Les produits passagers, compte non tenu des coûts refacturés, ont progressé de 11,1 M\$ ou de 4,7 %, essentiellement en raison de l'appréciation du dollar américain, d'une augmentation de 2,5 M\$ des incitatifs gagnés aux termes du CAC avec Air Canada et des hausses de taux appliquées en vertu du CAC (qui tient compte de deux appareils visés supplémentaires). Ces facteurs ont été compensés par une diminution des heures cale à cale facturables. Les autres produits des activités ordinaires ont diminué de 0,2 M\$.

Charges opérationnelles

Les charges opérationnelles sont passées de 374,6 M\$ à 382,4 M\$, soit une hausse de 7,8 M\$ ou de 2,1 %. Les coûts contrôlables ont augmenté de 3,7 M\$ ou 1,7 %, ce qui s'explique surtout par les coûts associés à l'accroissement de la capacité, dont une somme de 0,8 M\$ liée à la mise en service des appareils Q400, qui est constituée des salaires et des avantages des équipages ainsi que des frais de formation.

- Les salaires et avantages du personnel se sont accrus de 9,4 M\$ en raison de la hausse du nombre de SETP nécessaires pour faciliter l'accroissement de la capacité, de la majoration des salaires et des échelles salariales aux termes des nouvelles conventions collectives, de la charge de retraite relevée par suite de la révision de l'évaluation actuarielle, et de l'augmentation de la charge de rémunération incitative.
- Les coûts du carburant pour avions ont monté de 9,7 M\$ à cause d'une hausse de 15,9 M\$ du prix du carburant aux termes du CAC, qui s'explique essentiellement par l'augmentation de 16,2 M\$ du prix du carburant. Ces facteurs ont été contrebalancés par un recul de la consommation de carburant et par l'absence de carburant attribuable à Thomas Cook pour le trimestre, correspondant respectivement à des montants de 0,3 M\$ et de 6,2 M\$. Depuis le 1^{er} novembre 2011, Chorus ne traite plus de carburant pour Thomas Cook. Au quatrième trimestre de 2010, Chorus a comptabilisés des produits et des coûts refacturés de 6,2 M\$ au titre des vols effectués pour Thomas Cook.
- La dotation aux amortissements a augmenté de 2,4 M\$ en raison de l'achat d'appareils Q400 et la hausse des révisions majeures, ces facteurs ayant été contrebalancés par le fait que la période d'amortissement de certains actifs est terminée et que les dépenses d'investissement au titre des pièces durables pour les appareils et d'autre matériel ont diminué.
- Les frais de maintenance des appareils ont reculé de 2,4 M\$ sous l'effet de la baisse de 1,3 M\$ des autres coûts liés à la maintenance et d'une diminution des heures cale à cale en vertu du CAC équivalant à 1,8 M\$. Ces facteurs ont été neutralisés par l'incidence de 0,7 M\$ relative à l'appréciation du dollar américain sur certains achats de matériel.
- Les redevances aéroportuaires et redevances de navigation ont diminué de 1,8 M\$, ce qui s'explique par la baisse générale des tarifs découlant des changements dans l'affectation des appareils, qui a été atténuée par la mise en service des appareils Q400.
- Les frais de location d'appareils ont baissé de 1,5 M\$ en raison surtout de nouveaux contrats de location visant certains appareils et de la restitution d'appareils CRJ. Ces facteurs ont été annulés en partie par l'appréciation du dollar américain.
- Les coûts des services d'escale ont baissé de 3,2 M\$ à cause des changements dans l'affectation des appareils, de la baisse du nombre de départs et d'une diminution des coûts de dégivrage des appareils.
- Les autres charges ont diminué de 4,6 M\$ principalement grâce à la baisse des frais indirects et des honoraires, facteurs contrebalancés par l'ajout des appareils Q400.

Produits (charges) non opérationnels

Les produits non opérationnels se sont établis à 2,7 M\$, en progression de 12,8 M\$. Cette variation est attribuable en grande partie à un profit de change de 5,8 M\$ (dont une tranche de 3,1 M\$ s'explique par un profit de change latent sur la dette à long terme et les contrats de location-financement) attribuable à la variation de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain, à l'absence de perte sur les passifs dérivés pour le trimestre. Ces facteurs ont été compensés par l'augmentation des charges d'intérêts (voir la section 15, « Méthodes comptables, y compris la transition aux IFRS »).

6. ANALYSE DE L'EXERCICE À CE JOUR

Une comparaison détaillée des résultats des activités opérationnelles de Chorus pour l'exercice clos le 31 décembre 2011 par rapport à ceux de l'exercice clos le 31 décembre 2010 est présentée dans le tableau qui suit.

(en milliers de dollars canadiens)	Exercice clos le 31 décembre 2011 \$	Exercice clos le 31 décembre 2010 \$	Variation \$	Variation %
Produits opérationnels	1 664 467	1 486 166	178 301	12,0
Charges opérationnelles				
Salaires et avantages du personnel	399 606	356 996	42 610	11,9
Carburant pour avions	410 735	299 341	111 394	37,2
Dotation aux amortissements	44 139	41 889	2 250	5,4
Restauration et fournitures connexes	15 587	13 890	1 697	12,2
Matériel fournitures et services pour la maintenance des appareils	152 301	154 152	(1 851)	(1,2)
Redevances aéroportuaires et redevances de navigation	198 130	193 233	4 897	2,5
Frais de location d'appareils	106 471	115 602	(9 131)	(7,9)
Services d'escale	116 032	107 524	8 508	7,9
Autres	119 519	116 754	2 765	2,4
Total des charges opérationnelles	1 562 520	1 399 381	163 139	11,7
Résultat opérationnel	101 947	86 785	15 162	17,5
Produits (charges) non opérationnels				
Charge d'intérêts montant net	(10 076)	(8 524)	(1 552)	(18,2)
Profit à la cession d'immobilisations corporelles	682	747	(65)	(8,7)
Perte de change	(4 176)	(417)	(3 759)	(901,4)
Perte sur des passifs dérivés	–	(9 008)	9 008	()
Perte latente sur du papier commercial adossé à des actifs	547	–	547	100,0
	(13 023)	(17 202)	4 179	24,3
Résultat net avant impôts différés	88 924	69 583	19 341	27,8
Charge d'impôt différé	(20 789)	(13 695)	(7 094)	51,8
Résultat net de l'exercice	68 135	55 888	12 247	21,9

Produits opérationnels

Les produits opérationnels se sont appréciés de 178,3 M\$ ou de 12,0 %, passant de 1 486,2 M\$ à 1 664,5 M\$. Cette appréciation est attribuable en grande partie à la hausse de 128,8 M\$ ou 23,8 %, soit de 541,8 M\$ à 670,6 M\$, des coûts refacturés, dont une tranche de 110,9 M\$ est liée au carburant. Les produits passagers, compte non tenu des coûts refacturés, ont progressé de 48,7 M\$ ou de 5,2 %, essentiellement en raison de la hausse des heures cale à cale facturables aux termes du CAC et du nombre de départs, d'une hausse de 0,2 M\$ des incitatifs gagnés aux termes du CAC avec Air Canada, des nouveaux produits réalisés aux termes de l'entente conclue avec Thomas Cook et d'augmentations tarifaires en vertu du CAC (qui tiennent compte de deux appareils visés supplémentaires). Ces facteurs ont été contrebalancés par la dépréciation du dollar américain, qui a aussi fait baisser de 1,2 M\$ les produits visés par le taux de majoration. Les autres produits des activités ordinaires ont augmenté de 0,8 M\$.

Charges opérationnelles

Les charges opérationnelles sont passées de 1 399,4 M\$ à 1 562,5 M\$, soit une hausse de 163,1 M\$ ou de 11,7 %. Les coûts contrôlables ont augmenté de 34,3 M\$ ou 4,0 %, ce qui s'explique surtout par les coûts associés à l'accroissement de la capacité, dont une somme de 2,9 M\$ liée à la mise en service des appareils Q400, qui est constituée des salaires et des avantages des équipages ainsi que des frais de formation.

- Les salaires et avantages du personnel se sont accrus de 42,6 M\$ en raison de la majoration des salaires et des échelles salariales aux termes des nouvelles conventions collectives, de la charge de retraite relevée par suite de la révision de l'évaluation actuarielle, de la hausse du nombre de SETP nécessaires pour faciliter l'accroissement de la capacité et de l'augmentation de la charge de rémunération incitative.
- Les coûts du carburant pour avions ont monté de 111,4 M\$ à cause d'une hausse de 92,0 M\$ du prix du carburant aux termes du CAC, qui s'explique essentiellement par une augmentation de 85,1 M\$ du prix du carburant et un accroissement des heures cale à cale correspondant à 6,9 M\$, ces facteurs ayant été contrebalancés par le recul du taux de combustion. Depuis le 1^{er} novembre 2011, Chorus ne traite plus de carburant pour Thomas Cook. En 2011, les coûts du carburant liés à Thomas Cook comprenaient 25,5 M\$ pour les vols de janvier à avril, et en 2010, ces coûts incluaient 6,2 M\$ pour les vols de novembre et décembre, soit une variation nette globale de 19,3 M\$ sur un an.
- La dotation aux amortissements a augmenté de 2,3 M\$ en raison de l'achat d'appareils Q400 et la hausse des révisions majeures, ces facteurs ayant été contrebalancés par le fait que la période d'amortissement de certains actifs a pris fin et que les dépenses d'investissement au titre des pièces durables pour les appareils et d'autre matériel ont diminué.
- Les frais de maintenance des appareils ont reculé de 1,9 M\$ sous l'effet de l'incidence de 4,0 M\$ qu'a eue la dépréciation du dollar américain sur certains achats de matériel et de la baisse de 5,1 M\$ des autres coûts liés à la maintenance aux termes du CAC. Ces facteurs ont été compensés par des charges de 7,2 M\$ liées à la hausse des heures cale à cale.
- Les redevances aéroportuaires et redevances de navigation ont progressé de 4,9 M\$, ce qui s'explique par le nombre de départs visés par l'entente avec Thomas Cook, l'augmentation des coûts visés par le CAC attribuable à l'accroissement des heures cale à cale et du nombre de départs ainsi que l'augmentation des tarifs découlant de la mise en service des appareils Q400, facteurs contrebalancés par des changements dans l'affectation des appareils et par une diminution générale des tarifs qui a découlé d'un changement dans la structure des frais d'utilisation des aéroports.
- Les frais de location d'appareils ont baissé de 9,1 M\$ surtout grâce à la dépréciation du dollar américain, de nouveaux contrats de location visant certains appareils et du retour d'appareils CRJ. Ces facteurs ont été annulés en partie par l'affectation de six avions Boeing supplémentaires aux vols exploités pour le compte de Thomas Cook.
- Les coûts des services d'escale ont monté de 8,5 M\$ à cause du nombre de départs visés par l'entente avec Thomas Cook et de l'augmentation des coûts visés par le CAC attribuables à l'accroissement du nombre de départs, des changements dans l'affectation des appareils et de la modification de la structure de ces coûts, ces facteurs ayant été compensés par une baisse des frais de dégivrage.
- Les autres charges ont augmenté de 2,8 M\$, principalement en raison de la hausse des frais liés aux équipages (comme les frais de mise en place et les indemnités journalières), des coûts associés à la mise en service des appareils Q400, ainsi que des frais indirects.

Charges non opérationnelles

Les charges non opérationnelles se sont établies à 13,0 M\$, en baisse de 4,2 M\$. Cette variation est attribuable en grande partie à l'absence au cours de l'exercice considéré de perte sur les passifs dérivés et à un profit sur le papier

commercial adossé à des actifs (voir la section 15, « Méthodes comptables, y compris la transition aux IFRS »). Ces facteurs ont été contrebalancés par une perte de change de 4,2 M\$ (dont une tranche de 3,5 M\$ s'explique par une perte de change latente sur la dette à long terme et les contrats de location-financement) attribuable à la variation de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain et à l'augmentation des charges d'intérêts.

7. INDICATEURS DE RENDEMENT

Chorus utilise certaines mesures financières hors PCGR, décrites ci-après, pour évaluer son rendement opérationnel et l'aider à prendre des décisions relativement aux dividendes à verser aux actionnaires. Ces mesures ne sont pas reconnues aux fins de la présentation des états financiers selon les IFRS et n'ont pas de sens normalisé. Il est donc peu probable qu'elles soient comparables à des mesures similaires que présentent d'autres entités ouvertes.

Résultat avant intérêts, impôts, amortissements et désuétude

Le résultat avant intérêts, impôts, amortissements et désuétude est une mesure financière hors PCGR qui est couramment utilisée dans tous les secteurs pour donner un aperçu des résultats opérationnels avant la charge d'intérêts, le produit d'intérêts, l'amortissement, les profits et pertes liés aux immobilisations corporelles ainsi que les autres produits et charges non opérationnels. La direction est d'avis que le résultat avant intérêts, impôts, amortissements et désuétude aide les investisseurs à comparer le rendement de Chorus d'une manière uniforme, sans égard à l'amortissement, lequel, de par sa nature, est un élément hors trésorerie et peut varier de façon importante en fonction des méthodes comptables utilisées et de divers facteurs non opérationnels tels que le coût historique. Le résultat avant intérêts, impôts, amortissements et désuétude ne doit pas être utilisé comme mesure exclusive des flux de trésorerie, puisqu'il ne tient pas compte de la croissance du fonds de roulement, des dépenses d'investissement, des remboursements sur la dette et des autres rentrées et sorties de fonds, éléments présentés dans les tableaux des flux de trésorerie qui font partie des états financiers de Chorus.

Flux de trésorerie disponibles

Avant que Chorus ne soit convertie de fiducie de revenu en société par actions, l'encaisse distribuable était un indicateur de rendement clé utilisé par la direction pour évaluer le rendement continu du Fonds. L'encaisse distribuable n'est pas une mesure couramment utilisée pour évaluer le rendement d'une société ouverte. La direction estime néanmoins que les actionnaires connaissent bien ce terme, et elle a calculé les flux de trésorerie disponibles pour remplacer l'encaisse distribuable qu'elle présentait auparavant.

Le tableau ci-dessous présente un rapprochement des flux de trésorerie disponibles et du résultat avant intérêts, impôts, amortissements et dépréciation :

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2011 \$	2010 ⁽⁶⁾ \$	2011 \$	2010 ⁽⁶⁾ \$
Résultat opérationnel	25 320	18 071	101 947	86 785
Dotation aux amortissements	8 948	7 385	30 920	29 871
Révisions majeures	3 692	2 887	13 219	12 018
Total – dotation aux amortissements	12 640	10 272	44 139	41 889
Résultat avant impôts, intérêts, amortissements et dépréciation	37 960	28 343	146 086	128 674
Marge du résultat avant impôts, intérêts, amortissements et dépréciation (%) ⁽¹⁾	9,3	7,3	8,8	8,7
Résultat avant impôts, intérêts, amortissements et dépréciation	37 960	28 343	146 086	128 674
Charges non opérationnelles ⁽²⁾	(465)	(1 760) ⁽³⁾	(9 506)	(8 999) ⁽³⁾
Dépenses d'investissement, exclusion faite des achats d'appareils Q400	(5 253)	(3 665)	(13 505)	(11 899)
Coût des révisions majeures inscrit à l'actif ⁽⁴⁾	(2 867)	(2 420)	(16 233)	(9 720)
Investissements de maintien ⁽⁵⁾	(8 120)	(6 085)	(29 738)	(21 619)
Flux de trésorerie disponibles	29 375	20 498	106 842	98 056
Dividendes déclarés	18 602	18 489	74 408	73 776
Ratio de distribution – dividendes déclarés/ Flux de trésorerie disponibles (%)	63,3	90,2	69,6	75,2

- 1) La marge du résultat avant impôts, intérêts, amortissements et dépréciation se calcule en divisant le résultat avant impôts, intérêts, amortissements et dépréciation par les produits opérationnels.
- 2) Sont exclus un profit de change latent de 3,1 M\$ et une perte de change latente de 3,5 M\$ sur la dette à long terme et les contrats de location-financement, respectivement pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2011 (profits de change latents de 0,5 M\$ et de 0,8 M\$ pour les périodes correspondantes de 2010).
- 3) La perte de 8,9 M\$ sur les passifs dérivés (perte de 9,0 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2010) a été supprimée des ajustements découlant des IFRS, puisqu'il s'agissait d'un élément hors trésorerie transitoire dans la structure de fiducie de revenu qui a été éliminé au moment de la conversion de Chorus en société par actions le 31 décembre 2010.
- 4) Au cours du trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2011, respectivement 6 (y compris les reports de la période précédente) et 29 révisions majeures ont été effectuées, contre 4 et 18 pour les mêmes périodes en 2010.
- 5) Excluent toutes les dépenses d'investissement liées à l'achat des appareils Q400 parce qu'elles ne sont pas traitées comme des investissements de maintien (voir la section 10, « Situation de trésorerie et sources de financement »).
- 6) La section 15, « Méthodes comptables, y compris la transition aux IFRS », fait un rapprochement entre les résultats de 2010 selon les PCGR canadiens et ces mêmes résultats selon les IFRS.

En raison de la nature des produits des activités ordinaires sous-jacents liés au CAC (voir la section 12, « Instruments financiers et gestion des risques »), les profits et les pertes de change latents sur la dette à long terme et les contrats de location-financement n'auront aucune incidence sur les flux de trésorerie futurs. En conséquence, Chorus a exclu la tranche latente des profits et des pertes de change sur la dette à long terme et les contrats de location-financement du calcul des flux de trésorerie disponibles.

Le tableau ci-dessous présente un rapprochement des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles et des flux de trésorerie disponibles :

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2011 \$	2010 \$	2011 \$	2010 \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	41 339	23 281	152 969	112 133
Investissements de maintien, déduction faite du profit à la cession	(7 977)	(5 926)	(29 056)	(20 872)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	(3 040)	3 363	(13 702)	10 346
Amortissement des frais de location d'appareils payés d'avance et des frais connexes	(524)	(478)	(1 975)	(1 895)
Rémunération fondée sur des actions	(498)	-	(2 206)	(764)
Accroissement de la composante passif des débetures convertibles	(400)	(405)	(1 567)	(1 589)
Autres	475	663	2 379	697
Flux de trésorerie disponibles	29 375	20 498	106 842	98 056

Résultat net ajusté

Le résultat net ajusté s'obtient en ajustant le résultat net en fonction des profits et pertes de change latents, s'il en est, sur la dette à long terme et les contrats de location-financement. Cet ajustement reflète plus fidèlement le résultat du point de vue opérationnel.

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2011 \$	2010 \$	Variation %	2011 \$	2010 \$	Variation %
Résultat net de la période	22 674	(11 882)	290,8	68 135	55 888	21,9
(Profit) perte de change latent	(3 121)	(478)	552,9	3 517	(805)	536,9
Résultat net ajusté	19 553	(12 360)	258,2	71 652	55 083	30,1
Résultat net ajusté par action, de base	0,16	(0,10)	260,0	0,58	0,45	28,9
Résultat net ajusté par action, dilué	0,15	(0,10)	260,0	0,57	0,45	26,7

8. DONNÉES FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES

Le tableau ci-dessous présente les résultats financiers trimestriels de Chorus, ainsi que ses principales statistiques opérationnelles pour les huit derniers trimestres. Toutes les informations sont présentées selon les IFRS.

	4T 2011	3T 2011	2T 2011	1T 2011	4T 2010	3T 2010	2T 2010	1T 2010
Produits opérationnels (en milliers de dollars)	407 742	411 660	402 046	443 019	392 675	379 109	359 010	355 372
Charges opérationnelles (en milliers de dollars)	382 422	380 566	378 086	421 446	374 604	352 133	333 114	339 530
Résultat opérationnel (en milliers de dollars)	25 320	31 094	23 960	21 573	18 071	26 976	25 896	15 842
Total des charges (produits) non opérationnels (en milliers de dollars)	(2 656)	12 564	925	2 190	10 174	(3 191)	10 612	(393)
Charge (recouvrement) d'impôt différé (en milliers de dollars)	5 302	4 620	6 140	4 727	19 779	4	(5 924)	(164)
Résultat net (en milliers de dollars)	22 674	13 910	16 895	14 656	(11 882)	30 163	21 208	16 399
Résultat net ajusté ¹⁾	19 553	21 535	16 240	14 324	(12 360)	29 635	21 942	15 866
Heures cale à cale facturables	97 108	102 431	97 632	104 306	98 817	99 390	93 585	89 745
Sièges-milles offerts (en milliers)	1 459 392	1 487 874	1 460 612	1 878 044	1 497 201	1 425 130	1 345 703	1 233 156
Coût par siège-mille offert (« CSMO ») (en ¢)	26,20	25,58	25,89	22,44	25,02	24,71	24,75	27,53
CSMO, compte non tenu du carburant (en ¢)	19,75	18,68	18,83	16,54	19,38	19,26	19,45	22,20
Résultat avant impôts, intérêts, amortissements et désuétude ¹⁾ (en milliers de dollars)	37 960	42 954	33 885	31 287	28 343	37 361	36 048	26 922
Flux de trésorerie disponibles ²⁾ (en milliers de dollars)	29 375	29 101	23 257	25 109	20 498	29 782	29 475	18 301
Flux de trésorerie disponibles ²⁾ par action ou par part (en \$)	0,24	0,24	0,19	0,21	0,17	0,25	0,24	0,15
Dividendes/distributions déclarés par action ou par part (en \$)	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15
Résultat net par action ou par part, de base (en \$)	0,18	0,11	0,14	0,12	(0,10)	0,25	0,17	0,13
Résultat net par action ou par part, dilué (en \$)	0,18	0,11	0,13	0,12	(0,10)	0,20	0,17	0,11
Résultat net ajusté par action ou par part, de base ¹⁾	0,16	0,17	0,13	0,12	(0,10)	0,24	0,18	0,13

1) Mesure hors PCGR.

2) Auparavant, « résultat distribuable ». Mesure hors PCGR.

9. RÉGIMES DE RETRAITE

Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite

Le tableau ci-dessous présente des projections relatives aux obligations de Chorus quant à la capitalisation de ses régimes de retraite de 2012 à 2016 :

(en milliers de dollars canadiens)	2012 \$	2013 \$	2014 \$	2015 \$	2016 \$
Régimes de retraite à prestations définies – services rendus au cours de la période	19 800	20 300	21 000	21 400	21 800
Régimes de retraite à prestations définies – services passés	14 300	9 400	9 100	9 100	9 100
Régimes de retraite à cotisations définies	10 500	11 000	11 600	11 800	12 000
Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite	44 600	40 700	41 700	42 300	42 900

Les obligations projetées au titre de la capitalisation qui sont indiquées dans le tableau ci-dessus ont trait aux régimes de retraite à prestations définies et à cotisations définies dont Chorus est le promoteur. Les régimes de retraite à prestations définies comprennent le régime de retraite enregistré à prestations définies à l'intention des pilotes de Chorus ainsi qu'un régime complémentaire de retraite non enregistré à prestations définies destiné aux cadres admissibles dont Chorus est le promoteur. Les régimes de retraite à cotisations définies comprennent un certain nombre de régimes auxquels Chorus verse des cotisations pour les salariés admissibles.

Les besoins de capitalisation estimatifs au titre du régime de retraite enregistré à l'intention des pilotes de Chorus sont fondés sur l'évaluation actuarielle projetée de ce régime au 1^{er} janvier 2012 et sur une estimation de la masse salariale des pilotes sur la période de projection. Les obligations projetées au titre de la capitalisation du régime complémentaire de retraite à l'intention des cadres admissibles sont fondées sur une politique de capitalisation adoptée par Chorus et sur l'évaluation actuarielle de ce régime du 1^{er} janvier 2012.

Pour calculer ces besoins de capitalisation, Chorus s'est fondée sur les évaluations actuarielles projetées pour 2012 plutôt que sur les évaluations actuarielles du 1^{er} janvier 2011 déposées relativement au régime (à partir desquelles Chorus a calculé les besoins de capitalisation des périodes précédentes). Les évaluations projetées donnent une estimation plus précise de ce passif, car elles rendent compte, entre autres, de la diminution de 100 points de base des taux des obligations du gouvernement du Canada (qui sont utilisés pour calculer les obligations au titre des services passés) au début et à la fin de 2011 ainsi que les faibles rendements des actifs des régimes en 2011.

L'évaluation actuarielle du régime de retraite enregistré à l'intention des pilotes de Chorus au 1^{er} janvier 2012 est fondée sur la valeur lissée des actifs du régime, valeur selon laquelle les profits et pertes de placement sont amortis sur cinq ans. La valeur lissée des actifs ne doit pas dépasser 110 % de leur valeur marchande.

L'évolution des conditions économiques, soit principalement le rendement des placements effectués à même les actifs des régimes et la variation des taux d'intérêt, aura une incidence sur la situation financière de ces régimes et, par conséquent, sur les cotisations requises dans l'avenir. Ces projections sont revues tous les ans (voir la rubrique « Mise en garde concernant les énoncés prospectifs » à la section 1, « Introduction », de ce rapport de gestion).

10. SITUATION DE TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Chorus continue de générer un résultat opérationnel positif et de tirer des flux de trésorerie de ses activités opérationnelles. Au 31 décembre 2011, la trésorerie et les équivalents de trésorerie de Chorus totalisaient 108,1 M\$, en hausse de 42,2 M\$ comparativement au 31 décembre 2010, en raison principalement d'un changement de la fréquence des paiements de dividendes (qui passe de mensuelle à trimestrielle), du calendrier des paiements de taxes à la consommation, des paiements d'intérêt sur les débentures et de la hausse du résultat opérationnel. À l'heure actuelle, Chorus s'attend à générer suffisamment de flux de trésorerie pour financer ses dividendes (qui sont déclarés au gré du conseil), les investissements de maintien prévus et le coût financier des débentures convertibles (voir la rubrique « Mise en garde concernant les énoncés prospectifs » à la section 1, « Introduction »). La direction a évalué certaines facettes des activités et de la situation financière de Chorus et a conclu qu'en date du présent rapport, aucun changement n'avait eu d'incidence négative importante sur la situation de trésorerie de la Société (voir la section 18, « Facteurs de risque », et la rubrique « Mise en garde concernant les énoncés prospectifs » à la section 1, « Introduction »).

Tableau des flux de trésorerie

Le tableau ci-dessous présente un aperçu des flux de trésorerie de Chorus pour les périodes indiquées :

	Trimestres clos les		Exercices clos les	
	2011	2010	2011	2010
(en milliers de dollars canadiens)	\$	\$	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux				
Activités opérationnelles				
Résultat net de la période	22 674	(11 882)	68 135	55 888
Charges (crédits) opérationnels hors trésorerie	15 625	38 526	71 132	66 591
Variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement opérationnel	3 040	(3 363)	13 702	(10 346)
	41 339	23 281	152 969	112 133
Activités de financement				
Dividendes/distributions	(18 602)	(24 632)	(55 806)	(79 919)
Remboursement des obligations découlant de contrats de location-financement	(731)	(673)	(2 756)	(2 639)
Dette à long terme	77 760	–	171 153	–
Remboursement de la dette à long terme	(1 271)	–	(1 271)	(115 000)
Autres	–	4	–	(136)
	57 156	(25 301)	111 320	(197 694)
Activités d'investissement				
Acquisition d'immobilisations corporelles	95 815	(6 085)	(222 448)	(21 619)
Acomptes pour l'achat d'appareils, déduction faite des acomptes déjà imputés	11 420	(3 401)	14 432	(26 067)
Actifs destinés à la vente	1 867	–	(12 956)	–
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	143	159	682	747
Augmentation des liquidités soumises à restrictions	(4 998)	(8 812)	(1 827)	(8 812)
Investissement à long terme	–	–	–	(16 351)
	(87 383)	(18 139)	(222 117)	(72 102)
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie au cours de la période	11 112	(20 159)	42 172	(157 663)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période	96 956	86 055	65 896	223 559
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	108 068	65 896	108 068	65 896

Activités opérationnelles

Chorus a continué de dégager des flux de trésorerie positifs de ses activités opérationnelles, soit respectivement 41,3 M\$ et 153,0 M\$ pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2011, contre 23,3 M\$ et 112,1 M\$ pour les périodes correspondantes de 2010. La hausse constatée pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2011 s'explique par la croissance du résultat net et la progression des comptes créditeurs, facteurs neutralisés par l'augmentation des créances.

Activités de financement

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2011 comprennent les dividendes respectifs de 18,6 M\$ et de 55,8 M\$ versés aux actionnaires, des montants respectifs de 0,7 M\$ et de 2,8 M\$ au titre du règlement d'obligations découlant de contrats de location-financement, un remboursement de 1,3 M\$ sur les emprunts à long terme et les produits reçus d'emprunts à long terme de 77,8 M\$ et de 171,2 M\$ (voir les explications ci-après).

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2010 comprenaient des distributions respectives de 24,6 M\$ et de 79,9 M\$ aux porteurs de parts, des montants respectifs de 0,7 M\$ et de 2,6 M\$ au titre du règlement d'obligations découlant de contrats de location-financement et un remboursement de 115,0 M\$ sur la dette à long terme comptabilisée à l'exercice clos le 31 décembre 2010.

Activités d'investissement

Les activités d'investissement du trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2011 comprennent des dépenses d'investissement respectives de 95,8 M\$ et de 222,4 M\$, incluant les achats d'appareils Q400 (sauf l'achat du dixième appareil Q400, car il s'agit d'une opération hors trésorerie financée par un billet qui, en tant que telle, n'a pas été inscrite au tableau des flux de trésorerie de l'exercice clos le 31 décembre 2011), des acomptes pour l'achat d'appareils (déduction faite des acomptes imputés) s'élevant respectivement à 11,4 M\$ et à 14,4 M\$ et découlant de la commande d'appareils Q400, des actifs détenus pour la vente de 13,0 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2011, ainsi qu'une variation à la hausse de 5,0 M\$ pour le trimestre et de 1,8 M\$ pour l'exercice des liquidités soumises à restrictions au titre de lettres de crédit. Les dépenses d'investissement sont constituées des révisions majeures, de l'achat de pièces de rechange pour les appareils, d'autres achats nécessaires au soutien des activités courantes et de l'acquisition d'appareils Q400. Les actifs détenus pour la vente ont trait à des pièces de rechange pour les appareils Q400 qui ont été acquises et sont conservées en vue de la vente en prévision de la conclusion d'un contrat d'approvisionnement avec un tiers (voir la rubrique « Mise en garde concernant les énoncés prospectifs » à la section 1, « Introduction », de ce rapport de gestion).

Les activités d'investissement du trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2010 comprenaient des dépenses d'investissement respectives de 6,1 M\$ et de 21,6 M\$, des acomptes respectifs de 3,4 M\$ et de 26,1 M\$ pour l'achat d'appareils par suite de la commande d'appareils à turbopropulseurs Q400 NextGen, des liquidités soumises à restrictions liées à des lettres de crédit de 8,8 M\$, et un placement de 16,4 M\$ dans LARAH pour l'exercice clos le 31 décembre 2010. Les dépenses d'investissement étaient constituées des investissements affectés au renouvellement des pièces durables pour les appareils et à d'autres achats nécessaires au soutien des activités courantes.

Obligations contractuelles et autres engagements

Le tableau qui suit présente, pour les exercices 2012 à 2016 et par la suite, les remboursements en trésorerie du capital et des intérêts de la dette ainsi que les loyers minimaux futurs aux termes de contrats de location simple visant du matériel volant et des installations de base.

	Paiements exigibles par période						
	Total \$	2012 \$	2013 \$	2014 \$	2015 \$	2016 \$	Après cinq ans \$
Débetures convertibles ¹⁾	103 070	7 620	7 620	87 830	–	–	–
Dette à long terme	215 292	18 112	18 112	18 112	18 112	18 112	124 732
Contrats de location financement	13 936	3 625	3 625	3 625	3 061	–	–
Contrats de location simple Air Canada et sa filiale ²⁾	786 235	89 329	80 080	79 665	77 056	70 142	389 963
Contrats de location simple Autres tiers	68 314	13 011	10 916	9 744	8 599	4 132	21 912
	1 186 847	131 697	120 353	198 976	106 828	92 386	536 607

- 1) Pour de plus amples renseignements, voir la section « Débetures convertibles » ci-après.
- 2) Des appareils visés par certains contrats de location conclus avec des bailleurs principaux par Air Canada Capital Ltd. ou Air Canada ont ensuite été sous-loués à Chorus. Ces locations sont comprises dans les données présentées sous le poste « Air Canada et sa filiale » dans le tableau ci-dessus. Pour obtenir des précisions, se reporter à la section 13, « Dépendance économique ».
- 3) Une partie importante des loyers est payable en dollars américains.

Le 30 avril 2010, Chorus a signé avec Bombardier Inc. une entente d'achat constituant une commande ferme de 15 appareils Q400 et des options sur 15 autres appareils. Au 31 décembre 2011, Chorus avait reçu 10 appareils Q400.

Aux termes de l'entente d'achat avec Bombardier, des paiements antérieurs à la livraison devaient être versés tous les mois. Au 31 décembre 2011, Chorus avait effectué tous les paiements antérieurs à la livraison.

En 2007 ainsi qu'en 2010, Chorus a conclu des ententes d'application générale avec des bailleurs qui régissent trois des contrats de location d'appareils et qui s'appliqueront à tout contrat semblable conclu dans l'avenir avec les mêmes bailleurs. Au 31 décembre 2011, Chorus respectait les clauses restrictives relatives à la cession d'actifs corporels prévues dans ces ententes d'application générale.

Dette à long terme

En 2011, Chorus a conclu neuf différentes conventions de financement avec Exportation et développement Canada (« EDC »), qui s'est engagée à financer la majeure partie du prix d'achat des neuf appareils Q400 devant être livrés. Chaque emprunt est assorti d'une échéance de 12 ans et porte intérêt à taux fixe. Le montant résiduel du prix d'achat qu'EDC n'a pas financé l'a été par les acomptes que Chorus a déjà versés au fabricant et par le fonds de roulement. Au 31 décembre 2011, la valeur comptable nette des immobilisations corporelles données en garantie du financement d'EDC s'établissait à 189,9 M\$.

La dette à long terme est constituée des éléments suivants :

	31 décembre 2011 \$
<i>(en milliers de dollars canadiens)</i>	
Montant de 173 158 \$ dû aux termes de neuf emprunts à terme, remboursables en versements semestriels allant de 979 \$ à 1 032 \$, dont des intérêts fixes à un taux moyen pondéré de 3,674 %, venant à échéance entre mai 2023 et décembre 2023, chacun garanti par un appareil Dash-8-402 (« Q400 ») et deux moteurs PWA 150A	173 158 ¹⁾
Moins la partie courante	11 853
	161 305

1) Le financement d'EDC est payable en dollars américains.

En vertu de la convention de financement conclue avec EDC, à partir du deuxième trimestre de 2011, le « Groupe Jazz » (actuellement composé de Jazz et des sociétés de location) devra avoir un ratio de levier financier ajusté maximal de 2,25:1 et un ratio de couverture des intérêts ajusté minimal de 1,66:1. Au 31 décembre 2011, le Groupe Jazz respectait ces clauses restrictives. Si le Groupe Jazz ne se conforme pas à l'un de ces ratios pendant la période applicable, cette non-conformité serait considérée comme un cas de défaut en vertu de la convention de financement, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable significative sur Chorus.

La convention de financement conclue avec EDC contient aussi plusieurs clauses restrictives pour Jazz à titre de preneur des appareils Q400, notamment les suivantes :

- une clause de liquidation des immobilisations corporelles;
- une clause de maintien des activités en vertu de la clause restrictive du CAC.

Jazz respecte ces deux clauses de continuité.

Aux fins de garantie supplémentaire en vertu des conventions de financement, les contrats de location d'appareils conclus entre Jazz et les sociétés de location ont été attribués à EDC. Chorus Aviation Inc. a également fourni une garantie avec droit de recours limité à EDC et donné les actions émises des sociétés de location à EDC en nantissement de cette garantie.

Débetures convertibles

Les débetures portent intérêt au taux de 9,50 % par année, payable chaque semestre à terme échu le 30 juin et le 31 décembre de chaque année à compter du 30 juin 2010, et viendront à échéance le 31 décembre 2014 (la « date d'échéance »). Les débetures sont convertibles au gré de leur porteur en actions de Chorus en tout temps avant 17 h (heure de l'Est) à la date d'échéance ou à la date de rachat fixée, selon la première éventualité, au prix de conversion de 5,25 \$ la part (le « prix de conversion »). Les débetures ne pourront être rachetées qu'après le 31 décembre 2012, sauf en cas de changement de contrôle de Chorus ou de défaut aux termes de la convention régissant les débetures. Après le 31 décembre 2012, mais avant le 31 décembre 2013, les débetures pourront être rachetées en totalité ou en partie au gré de Chorus à un prix correspondant à leur montant en capital majoré de l'intérêt couru, pourvu que le cours moyen pondéré en fonction du volume des actions ne soit pas inférieur à 125 % du prix de conversion. À compter du 31 décembre 2013, mais avant la date d'échéance, les débetures pourront être rachetées en totalité ou en partie au gré de Chorus à un prix correspondant à leur montant en capital majoré de l'intérêt couru. Sous réserve de l'approbation des organismes de réglementation, Chorus peut s'acquitter de son obligation de rembourser le montant en capital des débetures lors du rachat ou à l'échéance, en totalité ou en partie, par la livraison du nombre d'actions correspondant au montant dû divisé par 95 % du cours des actions au moment en question, majoré de l'intérêt couru en trésorerie. Le placement a été fait dans l'ensemble des provinces et des territoires du Canada.

Le 14 décembre 2010, une tranche de 6,0 M\$ du capital des billets, ayant un coût de passif amorti de 5,5 M\$ et une valeur de passif dérivé de 0,9 M\$, a été convertie en 1 150 476 parts.

Au moment de l'émission, les débetures ont été divisées entre leurs composantes passif et leurs composantes conversion aux fins comptables. En 2010, antérieurement à l'arrangement, les composantes conversion des débetures étaient considérées comme des instruments remboursables au gré du porteur et étaient comptabilisées comme un passif dérivé incorporé, dans l'état de la situation financière. Lors de la comptabilisation initiale, le dérivé incorporé a été comptabilisé à la juste valeur, et la différence entre le produit reçu, déduction faite des coûts de transaction, et la valeur du dérivé incorporé a été attribuée à la composante passif. Le dérivé incorporé avait été évalué à la valeur de marché en 2010. Par suite de l'arrangement du 31 décembre 2010, la caractéristique de conversion de la débenture a pris la forme d'une composante capitaux propres et a donc été transférée depuis les passifs à long terme vers les capitaux propres, à la juste valeur du moment, nette d'impôts.

Le tableau suivant ventile les débetures en leurs composantes passif et capitaux propres :

(en milliers de dollars canadiens)	Coût d'emprunt %	Dette \$	Passif dérivé \$	Capitaux propres \$	Total \$
Au 1 ^{er} janvier 2010	9,5	77 607	5 000	–	82 607
Coûts de transaction		(140)	–	–	(140)
Charge de désactualisation		1 589	–	–	1 589
Perte sur un passif dérivé		–	9 008	–	9 008
Conversions de débetures		(5 515)	(878)	–	(6 393)
Reclassement d'un dérivé en capitaux propres		–	(13 130)	13 130	–
Incidence fiscale du reclassement d'un dérivé en capitaux propres		–	–	(3 633)	(3 633)
Au 31 décembre 2010		73 541	–	9 497	83 038
Charge de désactualisation		1 567	–	–	1 567
Au 31 décembre 2011		75 108	–	9 497	84 605

Les coûts de transaction sont incorporés à l'actif, portés en déduction des composantes passif et capitaux propres des débetures et amortis sur la durée de vie des débetures selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2011, la charge d'intérêts a totalisé 9,2 M\$ (9,7 M\$ en 2010), ce qui comprend un accroissement des intérêts de 1,6 M\$ (1,6 M\$ en 2010).

Ententes et garanties non comptabilisées

Chorus conclut des baux immobiliers et des contrats d'exploitation en vertu desquels elle obtient une licence lui donnant le droit d'utiliser certaines installations ou de mener des activités dans certains aéroports, et ce, dans la plupart des villes qu'elle dessert. Dans le cadre de ce type d'opération commerciale, il est fréquent que Chorus, à titre de preneur à bail, convienne de dégager le bailleur et d'autres tierces parties de toute responsabilité délictuelle découlant de l'utilisation ou de l'occupation, par Chorus, des installations louées ou utilisées sous licence. Dans certains cas, ce dégagement s'étend aux obligations connexes découlant de la négligence des parties couvertes, mais exclut généralement les obligations liées à leur négligence grave ou à leur inconduite volontaire. Par ailleurs, Chorus indemnise habituellement ces parties en cas de responsabilité environnementale découlant de son utilisation ou de son occupation des installations louées ou utilisées sous licence.

En vertu de contrats de financement ou de location d'appareils, Chorus dégage habituellement les parties accordant le financement, les fiduciaires agissant en leur nom et d'autres tierces parties ou les bailleurs de toute obligation découlant de la fabrication, de la conception, de la propriété, du financement, de l'utilisation, de l'exploitation et de la maintenance des appareils et de toute responsabilité délictuelle, que cette responsabilité découle ou non de la négligence des parties, mais les contrats excluent généralement les obligations découlant de leur négligence grave ou de leur inconduite volontaire. En outre, dans le cadre d'opérations de financement ou de location d'appareils, y compris celles

portant sur des baux adossés, Chorus accorde habituellement une indemnisation relativement à certaines incidences fiscales.

Quand Chorus, à titre de client, conclut des contrats de services techniques avec des fournisseurs de services, soit essentiellement ceux dont l'exploitation d'une société aérienne constitue la principale activité, elle convient à l'occasion de dégager le fournisseur de services de toute obligation découlant de réclamations de tiers, que ces obligations découlent ou non de la négligence du fournisseur de services, mais les contrats excluent les obligations liées à la négligence grave ou à l'inconduite volontaire du fournisseur de services.

Chorus a l'obligation d'indemniser ses administrateurs et ses dirigeants, dans les limites permises par la loi, à l'égard des réclamations ou des pertes (y compris les montants versés au titre des réclamations) survenant dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions.

Le montant maximal à payer en vertu des dégagements de responsabilité mentionnés ci-dessus ne peut être raisonnablement estimé. Chorus souscrit des assurances, ou en est autrement le bénéficiaire, eu égard à divers risques auxquels l'exposent ses activités (y compris la responsabilité délictuelle et certaines obligations contractuelles). Chorus prévoit que ses assurances couvriront la plupart des indemnités découlant de la responsabilité délictuelle et certaines obligations contractuelles décrites précédemment.

Investissements de maintien

Chorus engage des investissements de maintien de ses activités ou de sa capacité de production. Elle classe ses dépenses d'investissement selon trois catégories : améliorations locatives (qui comprend les améliorations apportées aux appareils loués), appareils (qui comprend les appareils, le système de communication lié aux appareils, le matériel et l'outillage, les articles durables et les moteurs, et les révisions majeures) et installations et bâtiments lui appartenant.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2011, les investissements de maintien ont été de 29,7 M\$ (21,6 M\$ en 2010), comparativement aux dépenses prévues de 30,0 M\$, ce qui comprend 16,2 M\$ pour l'inscription à l'actif du coût des révisions majeures et 13,5 M\$ pour les programmes de modification du parc aérien en cours, pour les remplacements de trains d'atterrissage et de pièces de rechange dans les flottes de DHC-8-100, DHC-8-300 et Q400, pour l'amélioration des installations et pour les mises à jour technologiques qui favoriseront l'amélioration des processus. La direction prévoit que les investissements de maintien s'établiront à quelque 30,0 M\$ pour l'exercice qui prendra fin le 31 décembre 2012 (voir la rubrique « Mise en garde concernant les énoncés prospectifs » à la section 1, « Introduction »).

Actions

Au 15 février 2012, les actions ordinaires émises et en circulation de Chorus, de même que les actions ordinaires pouvant être émises aux termes de débentures convertibles, s'établissaient comme suit :

Nombre d'actions

	15 février 2012	31 décembre 2010
Actions ordinaires émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	13 198 139	43 698 611
Actions à droit de vote de catégorie B	110 817 332	80 316 860
Total des actions ordinaires émises et en circulation	124 015 471	124 015 471
Actions ordinaires pouvant être émises		
Débentures convertibles ¹⁾	15 278 095	15 278 095
Total des actions ordinaires en circulation et pouvant être émises	139 293 566	139 293 566

1) En supposant l'exercice de toutes les débentures convertibles en circulation.

11. TRANSACTIONS AVEC DES PARTIES LIÉES

Au 31 décembre 2011, Chorus n'était partie à aucune transaction avec des parties liées selon la définition qu'en donne le *Manuel de l'ICCA* (IFRS), sauf celles visant des membres clés de la direction dans le cadre normal de leur contrat de travail ou convention d'administrateur.

12. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES

Les instruments financiers de Chorus comprennent ce qui suit : trésorerie et équivalents de trésorerie, créances, placement à long terme, PCAA, comptes créditeurs et charges à payer, billet à payer, obligations en vertu de contrats de location-financement, dette à long terme et débentures convertibles.

Chorus est exposée à certains risques découlant du recours aux instruments financiers, à savoir les risques de taux d'intérêt, de crédit, de liquidité et de change.

Risque de taux d'intérêt

Les placements inclus dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie de Chorus portent intérêt aux taux en vigueur sur le marché, taux qui sont appelés à fluctuer, l'objectif de Chorus étant de détenir ces soldes dans des placements très liquides. Au 31 décembre 2011, les placements de Chorus étaient constitués d'acceptations bancaires et de billets de dépôt bancaire émis par trois banques de l'Annexe 1.

Chorus utilisait auparavant des swaps de taux d'intérêt pour couvrir son exposition aux variations des taux d'intérêt de sa facilité de crédit. L'encours de cette facilité a été remboursé en totalité en 2010; par conséquent, il n'existe actuellement aucun swap de taux d'intérêt.

Les neuf emprunts à terme souscrits auprès d'EDC portent intérêt à taux fixe. Par conséquent, la dette n'est pas exposée à la volatilité des taux d'intérêt.

Une variation de 1 % du taux d'intérêt aurait une incidence négligeable sur le résultat net de Chorus.

Risque de crédit

Chorus est exposée au risque de crédit du fait des éléments suivants : la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les liquidités soumises à restrictions, les dépôts, les clients, y compris les créances en souffrance. Chorus gère le risque de crédit lié à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie en s'assurant que les contreparties sont des gouvernements, des banques et des sociétés auxquels des agences de notation internationales ont accordé des notations élevées. Conformément à sa politique de placement, Chorus investit sa trésorerie excédentaire dans des bons du Trésor du Canada, des titres de créance à court terme du gouvernement fédéral et de gouvernements provinciaux, des acceptations bancaires, des dépôts à terme de banques de l'Annexe 1 et de banques de l'Annexe 2 notées R-1 (élevé), et du papier commercial noté R-1 (élevé).

L'exposition maximale au risque de crédit pour la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les liquidités soumises à restrictions, les dépôts et les créances clients et autres créances est proche du montant inscrit à l'état de la situation financière.

Aucun actif financier n'est en souffrance, à part les créances clients. Les créances clients, qui totalisaient 73,1 M\$ au 31 décembre 2011 (75,8 M\$ au 31 décembre 2010), sont présentées déduction faite de la provision pour créances irrécouvrables, dont le montant a été estimé par la direction en fonction des résultats passés et de son évaluation de la conjoncture économique et des débiteurs en question. Le montant de cette provision n'a pas changé par rapport à celui de l'exercice précédent et il est considéré négligeable. Au 31 décembre 2011, des créances de 67,8 M\$ (71,8 M\$ en 2010) n'étaient ni en souffrance ni dépréciées, des créances de 5,3 M\$ (4,0 M\$ en 2010) étaient en souffrance mais non dépréciées, et les créances dépréciées représentaient 0,02 M\$ (0,02 M\$ en 2010). Chorus tente toujours de recouvrir la totalité des créances en souffrance auprès des entités concernées. Sur le total des créances, quelque 63,2 M\$ (64,6 M\$ en 2010) sont liés à une seule société, Air Canada. Par conséquent, Chorus est directement exposée

à la situation d'Air Canada du point de vue financier et opérationnel. Chorus estime ne pas être exposée à un risque de concentration de crédit important, sauf en ce qui concerne Air Canada.

Risque de liquidité

Des prévisions de flux de trésorerie sont établies pour chacune des entités opérationnelles de Chorus et ensuite regroupées. Chorus surveille les prévisions de ses besoins en trésorerie pour les périodes à venir. Ces prévisions tiennent compte des besoins en trésorerie des activités opérationnelles de Chorus, de ses plans de financement par emprunt et du respect des cibles internes pour les ratios concernant la situation financière.

Chorus a pour objectif de maintenir assez de liquidités pour satisfaire à ses obligations en temps opportun. Elle s'assure que ses soldes de trésorerie et les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles lui permettent de satisfaire à ses besoins en trésorerie. Des lettres de crédit totalisant environ 10,6 M\$ (8,8 M\$ au 31 décembre 2010) ont été émises pour garantir les contrats de service au sol, de vols nolisés et de redevances aéroportuaires, de paiements au titre de la location des locaux et des appareils, et certains avantages du personnel.

Chorus a une participation ne lui donnant pas le contrôle, ni le droit de vote dans LARAH, qui est une société fermée. Le moment d'un événement touchant la liquidité (tel qu'un PAPE ou une vente autorisée) échappe entièrement à la volonté de Chorus. Il existe un risque que Chorus ne puisse réaliser un rendement sur son placement dans LARAH dans un délai raisonnable. Chorus n'est nullement tenue d'effectuer un autre placement dans LARAH.

Risque de change

Chorus génère des produits et engage des dépenses en dollars américains et canadiens, et à ce titre, elle est exposée aux fluctuations du cours du change. Chorus gère son exposition au risque de change en facturant ses services dans la monnaie dans laquelle la dépense a été engagée. Par conséquent, elle est exposée au risque de change surtout en raison des fluctuations des montants libellés en dollars américains figurant dans l'état de la situation financière au titre de la trésorerie, des créances, des comptes créditeurs et, en particulier, des obligations découlant de contrats de location-financement et de la dette à long terme, lesquelles sont à long terme et peuvent de ce fait donner lieu à des profits ou pertes latents plus importants. Chorus atténue ce risque de change en maintenant un solde en dollars américains, qu'elle utilise pour régler ses passifs libellés en dollars américains et qu'elle renouvelle au moyen de produits des activités ordinaires libellés en dollars américains. Au 31 décembre 2011, les actifs et les passifs libellés en dollars américains se chiffraient respectivement à 40,5 M\$ et à 270,4 M\$. Une fluctuation de 0,01 \$ du taux de change du dollar américain aurait fait varier d'environ 2,3 M\$ le profit ou la perte latent.

Juste valeur des instruments financiers

La valeur comptable de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des créances, des comptes créditeurs et charges à payer, des dividendes à payer et de la dette résultant d'un billet inscrit dans l'état de la situation financière se rapproche de la juste valeur de ces instruments financiers, puisqu'ils sont exigibles immédiatement ou qu'ils échoient à court terme. Les méthodes et hypothèses utilisées pour estimer la juste valeur des autres actifs financiers et passifs financiers sont les suivantes :

- Papier commercial adossé à des actifs

Le PCAA classé au niveau 3 est un titre financier pour lequel il n'y a actuellement pas de marché actif. L'évaluation est fondée sur le peu d'information commerciale disponible, les dates d'échéance et le rendement attendu du capital investi sur une base actualisée. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2011, un profit sur évaluation de 0,5 M\$ (néant en 2010) a été comptabilisé.

- Placement à long terme

La juste valeur du placement dans LARAH a été évaluée au moyen de probabilités appliquées à divers scénarios élaborés par la Société. Les prévisions de trésorerie sont établies pour cinq ans en fonction de l'information financière historique et des projections de la direction de LARAH, et comprennent d'autres hypothèses raisonnablement possibles. Les principales hypothèses des modèles de flux de trésorerie tiennent

compte de la croissance des produits des activités ordinaires selon les tendances de croissance de 2011 et des marges opérationnelles fondées sur des tendances historiques, ajustées en fonction des risques et des incertitudes liés aux plans opérationnels de LARAH. Les scénarios prévoient un taux de croissance final de 3 %, fixé en fonction des taux de croissance moyens à long terme des transporteurs aériens d'appoint et des marchés locaux. Des taux d'actualisation de 8,9 % à 11,3 % sont appliqués aux flux de trésorerie. Le résultat du calcul de la juste valeur est équivalent au coût initial du placement; par conséquent, aucun ajustement de la juste valeur n'a été comptabilisé. La fourchette des autres justes valeurs raisonnablement possibles au 31 décembre 2011 est de 11,5 M\$ à 21,6 M\$.

- Dette à long terme

Au 31 décembre 2011, la juste valeur des emprunts à terme à taux fixe se montait à 179,7 M\$. La juste valeur a été calculée par actualisation des flux de trésorerie futurs de la dette à long terme pertinente au taux de rendement à l'échéance estimatif d'instruments d'emprunt similaires.

- Contrats de location-financement

Les remboursements que Chorus s'est engagée à effectuer ont été actualisés aux taux d'intérêt de marché pertinents, applicables à la clôture de l'exercice. Les taux d'intérêt utilisés pour calculer la juste valeur sont fonction de la variation du taux sans risque au 31 décembre 2011 par rapport aux taux sans risque en vigueur au moment de l'établissement des contrats de location.

- Débentures convertibles

Les débentures convertibles de Chorus sont cotées à la Bourse de Toronto et leur juste valeur a été déterminée au moyen des cours acheteurs en vigueur la dernière journée de Bourse de l'exercice.

13. DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE

CAC

Les arrangements aux termes du CAC sont fondés sur des éléments variant en fonction de différentes mesures, dont le nombre d'heures cale à cale, d'heures de vol, de cycles (nombre de décollages et d'atterrissages), de passagers et d'appareils visés. Les tarifs applicables à ces mesures sont fixés pour des périodes annuelles et varient selon le type d'appareil. De plus, Air Canada doit rembourser à Chorus certains coûts refacturés, notamment les frais liés au carburant, au dégivrage, aux redevances de navigation, aux droits d'atterrissage et redevances aéroportuaires, à l'approvisionnement de station, aux frais de fin de station, à l'assurance responsabilité à l'égard des passagers et à la réinstallation des employés mutés. Comme ces frais sont nécessaires pour exploiter les appareils visés, leur remboursement est compris dans les produits des activités ordinaires de Chorus. Chorus touche aussi certains paiements incitatifs trimestriels pour la ponctualité, la réalisation de vols dans des conditions contrôlables, la manutention des bagages et d'autres mesures de la satisfaction de la clientèle.

Modifications apportées au CAC

Le 22 septembre 2009, Chorus et Air Canada ont conclu la convention de modification du CAC en vue d'y étayer certaines modifications, notamment celles qui sont présentées ci-après.

La convention de modification du CAC repousse l'échéance initiale du CAC, soit du 31 décembre 2015 au 31 décembre 2020, et rend plus certain le nombre d'heures cale à cale annuelles de vol par Chorus. Aux termes de la convention de modification du CAC, Air Canada s'est engagée à déployer des efforts raisonnables sur le plan commercial pour offrir à Chorus un nombre minimal de 375 000 heures cale à cale annuelles totales, mesurées en fonction de la somme des 12 horaires mensuels fournis par Air Canada à Chorus pour une année civile (les « heures cale à cale livrées annuelles »). De plus, Air Canada et Chorus ont convenu que la garantie d'utilisation quotidienne moyenne minimale (la « garantie d'utilisation minimale ») par appareil, selon les heures cale à cale, ne fera pas en sorte que le nombre d'heures cale à cale annuelles soit inférieur à 339 000, même si le nombre d'appareils visés sera ramené temporairement à 123 appareils, puis

réduit de façon permanente pour s'établir à 125, sous réserve du droit non récurrent d'Air Canada de modifier la garantie d'utilisation minimale dans les circonstances décrites ci-après.

En plus d'établir le nombre minimal annuel d'heures cale à cale sur lequel la garantie d'utilisation minimale est fondée, la convention de modification du CAC prévoit qu'Air Canada aura le droit de modifier la garantie d'utilisation minimale à compter de janvier 2016 si sa part du marché canadien pour la période de 12 mois du 1^{er} octobre 2014 au 30 septembre 2015 diminue d'un pourcentage fixe comparativement à sa part du marché canadien pour la période de 12 mois du 1^{er} août 2008 au 31 juillet 2009. Advenant une telle diminution, la convention de modification du CAC exige qu'Air Canada et Chorus conviennent d'une garantie d'utilisation minimale modifiée au plus tard le 17 novembre 2015, à défaut de quoi Air Canada aura le droit de la modifier unilatéralement en avisant Chorus au plus tard le 20 novembre 2015. La convention de modification du CAC prévoit que Chorus aura le droit de signifier à Air Canada au plus tard le 18 décembre 2015 son intention d'accepter la garantie d'utilisation minimale modifiée ou d'exercer son droit de résilier le CAC en date du 31 décembre 2016.

La convention de modification du CAC a également eu pour effet de modifier les tarifs établis pour la période de tarification commençant le 1^{er} janvier 2009 et se terminant le 31 décembre 2011 (la « période de tarification 2009-2011 »). Les tarifs négociés assurent un taux de majoration de 16,72 % des coûts contrôlables de Chorus. Toutefois, aux termes de la convention de modification du CAC, Air Canada et Chorus ont convenu que le taux de majoration des coûts contrôlables de 16,72 % s'appliquerait uniquement du 1^{er} janvier 2009 au 31 juillet 2009. Le 1^{er} août 2009, les tarifs modifiés convenus sont entrés en vigueur et permettent à Chorus d'appliquer un taux de majoration de 12,50 % à ses coûts contrôlables.

Après l'expiration de la période de tarification 2009-2011, la convention de modification du CAC a établi les trois périodes de tarification restantes de la durée initiale du CAC : i) du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2014, ii) du 1^{er} janvier 2015 au 31 décembre 2017 et iii) du 1^{er} janvier 2018 au 31 décembre 2020. Avant le début de chaque période de tarification, Chorus et Air Canada déterminent les tarifs devant être facturés par Chorus durant chaque période (conformément à un processus de rajustement des tarifs énoncé dans le CAC). Le CAC prévoit qu'Air Canada et Chorus examineront les tarifs pour la période de tarification suivante et concluront une entente écrite à leur sujet. Les éléments de chaque tarif qui doivent être pris en compte dans le cadre de ce processus sont mentionnés dans les annexes du CAC et sont fondés sur les coûts que Chorus prévoit engager. Si Chorus et Air Canada ne peuvent s'entendre au sujet des nouveaux tarifs, la question sera soumise à l'arbitrage conformément au CAC.

La convention de modification du CAC prévoit également des rajustements du taux de majoration des coûts contrôlables dans certaines circonstances. À compter du 1^{er} janvier 2010, si les heures cale à cale livrées annuelles sont inférieures à 375 000, le taux de majoration des coûts contrôlables sera augmenté, jusqu'à concurrence d'un maximum de 16,72 %, pour indemniser Chorus pour la hausse des coûts unitaires et la perte de marge attribuable à la réduction du nombre d'heures de vol. Par contre, si les heures cale à cale livrées annuelles sont supérieures à 375 000, le taux de majoration des coûts contrôlables de 12,50 % s'appliquera uniquement aux charges contrôlables fixes de Chorus, et le taux de majoration des coûts contrôlables de 12,50 % sera ramené à 5 % des charges contrôlables variables de Chorus pour les heures cale à cale en sus de 375 000.

Le taux de majoration des coûts contrôlables peut être réduit par suite de la comparaison des coûts contrôlables de Chorus à ceux d'un groupe d'exploitants comparables (le « groupe comparable »). Aux termes du CAC, cette comparaison devait être effectuée en 2010 (d'après l'information provenant de l'année civile 2009 de Chorus – la « comparaison de 2009 »), puis en 2016 (d'après l'information provenant de l'année civile 2015 de Chorus – la « comparaison de 2015 »). Si la comparaison de 2009 révèle que la différence en pourcentage entre les coûts unitaires de Chorus et la médiane des coûts contrôlables unitaires, rajustée en fonction de la distance cale à cale, du groupe comparable a augmenté comparativement à la différence en pourcentage de ces coûts pour la période de 12 mois commençant le 1^{er} juillet 2006 et se terminant le 30 juin 2007, le taux de majoration des coûts contrôlables sera réduit en conséquence, et la réduction prendra effet en date du 1^{er} janvier 2010 et sera appliquée jusqu'au 31 décembre 2020 (sauf si, par suite de la comparaison de 2015, il est réduit de nouveau) et il sera ramené à 12,50 % ou, s'il est inférieur, au pourcentage qui correspond à 16,72 % moins la variation du taux de majoration des coûts contrôlables résultant de la comparaison de 2009. Si la comparaison de 2015 indique que la différence en pourcentage entre les coûts contrôlables de Chorus et la médiane des coûts unitaires contrôlables, rajustée en fonction de la distance cale à cale, du groupe comparable a augmenté comparativement à la différence en pourcentage établie durant la comparaison de 2009, le taux de majoration des coûts contrôlables alors en vigueur sera réduit en fonction des résultats de la comparaison de 2015, et la réduction prendra effet en date du 1^{er} janvier 2016 et sera applicable jusqu'au 31 décembre

2020. La comparaison des coûts unitaires de Chorus par rapport à la médiane des coûts unitaires contrôlables, rajustée en fonction de la distance cale à cale, sera rajustée au besoin pour refléter les différences qui existent entre Chorus et le groupe comparable en ce qui concerne le type et la taille des parcs aériens, l'utilisation des appareils, la monnaie, le déploiement géographique et la croissance par rapport à Chorus.

Chorus et Air Canada ne sont pas parvenues à une entente en 2010 au sujet des résultats de la comparaison de 2009. Le 3 février 2011, elles se sont entendues pour faire trancher de façon définitive par voie d'arbitrage la question de la comparaison de 2009 (l'« arbitrage »). Le 3 octobre 2011, Air Canada a présenté sa demande en arbitrage (la « demande d'AC »). Dans celle-ci, Air Canada cherche à obtenir une déclaration statuant que la méthode appropriée de comparaison des coûts unitaires de Chorus à la médiane rajustée des coûts unitaires contrôlables des groupes comparables doit être fondée sur la « composante d'inducteur de coûts unitaires » ou « CICU ». Elle cherche également à obtenir une déclaration statuant que l'application appropriée de la méthode fondée sur la CICU aux fins de la comparaison de 2009 aurait pour effet de ramener de 12,50 % à 9,54 % le taux de majoration des coûts contrôlables avec prise d'effet en janvier 2010. Selon Air Canada, si le taux de majoration des coûts contrôlables passait de 12,50 % à 9,54 %, Chorus serait tenue de rembourser à Air Canada une somme de 26,0 M\$ qui lui a été versée en 2010. Air Canada souhaite obtenir une ordonnance obligeant Chorus à lui verser cette somme ou toute autre somme jugée appropriée par l'arbitre, de même que tout autre montant reflétant l'incidence de l'ajustement du taux de majoration des coûts contrôlables sur les paiements versés à Chorus par Air Canada en 2011. La demande d'AC allègue également que la formule utilisée pour le calcul du taux de majoration compensatoire devrait être ajustée pour rendre compte de la baisse du taux de majoration des coûts contrôlables, le cas échéant.

Le 7 novembre 2011, Chorus a présenté sa défense et demande reconventionnelle en arbitrage (la « demande de Chorus »). Dans sa demande, Chorus affirme que les dispositions pertinentes du CAC prévoient que la méthode privilégiée pour la comparaison des coûts unitaires et de la médiane des coûts contrôlables unitaires du groupe comparable doit être fondée sur le « coût par siège-mille offert » ou « CSMO ». Chorus affirme en outre que, si la méthode fondée sur le CSMO est appliquée de concert avec les normalisations et rajustements appropriés, il ne sera pas nécessaire d'ajuster le taux de majoration des coûts contrôlables par suite de la comparaison de 2009. Par conséquent, Chorus n'est pas tenue de rembourser à Air Canada quelque montant que ce soit au titre des paiements versés en 2010 ou en 2011, et son taux de majoration des coûts contrôlables demeurera à 12,50 %, et ce, au moins jusqu'à la comparaison de 2015. Subsidiairement, Chorus affirme que, même si les arbitres jugent que la méthode fondée sur le CSMO n'est pas appropriée, la méthode fondée sur la CICU mise de l'avant par Air Canada dans sa demande ne constitue pas une « mesure comparable de rechange reconnue par le marché » (*alternate market recognized benchmark*) selon la définition donnée à cette expression dans le CAC. Subsidiairement encore, la demande de Chorus affirme que, même si les arbitres jugent que la méthode fondée sur la CICU constitue une « mesure comparable de rechange reconnue par le marché », son application correcte de concert avec les normalisations et rajustements appropriés ne donnerait lieu à aucun ajustement du taux de majoration des coûts contrôlables, contrairement à ce qu'allègue Air Canada. Selon Chorus, le CAC ne prévoit aucun rajustement de la formule de calcul du taux de majoration des coûts contrôlables par suite du rajustement du taux de majoration des coûts contrôlables en raison de la comparaison de 2009. L'audition de l'arbitrage a été fixée à juin 2012.

Bien que Chorus estime que la méthode qu'elle a proposée pour la comparaison de 2009 est juste et raisonnable et conforme aux dispositions pertinentes du CAC, rien ne garantit que cette méthode sera ultimement celle qui sera retenue dans le cadre du processus d'arbitrage. Si la méthode de Chorus n'est pas retenue dans le cadre du processus d'arbitrage, les résultats opérationnels, la situation financière et la liquidité pourraient être très défavorablement touchés par toute réduction du taux de majoration des coûts contrôlables qui pourrait en résulter.

Chorus n'a comptabilisé aucun montant en 2010 ni en 2011 au titre de cette demande, la direction ayant conclu qu'il est peu probable que la demande d'Air Canada soit fructueuse, et que l'incidence financière possible, s'il en est, ne peut être estimée d'une manière suffisamment fiable.

La convention de modification du CAC prévoit la modification du plan relatif au parc d'appareils long-courrier, qui reflète l'engagement d'Air Canada et de Chorus de renouveler le parc d'appareils visés. Air Canada et Chorus ont convenu de réduire le parc d'appareils visés en passant de 133 appareils à 125 (le « nombre minimum garanti d'appareils visés »). La réduction du nombre d'appareils visés pour le ramener au nombre minimum garanti d'appareils visés est terminée depuis avril 2010. (Voir la section 4, « Parc aérien » pour un complément d'analyse.)

Le premier appareil Q400 a été livré le 26 mai 2011 et a été mis en service le 7 juin 2011. Le 1^{er} juillet 2011, après la mise en service du deuxième appareil Q400, le nombre d'appareils visés s'est de nouveau établi à 125, soit le nombre minimum garanti. À la livraison de chaque appareil Q400, un CRJ100 sera retiré du parc d'appareils, de sorte que le nombre d'appareils demeurera égal au nombre minimum garanti d'appareils visés.

Le 8 mars 2011, Chorus et Air Canada ont convenu de modifier le CAC (la « deuxième convention de modification ») afin de faciliter l'acquisition et la location d'appareils Q400. En vertu de la deuxième convention de modification, Air Canada a accepté que les appareils Q400 soient achetés par une ou plusieurs des sociétés de location filiales de Chorus, qui les loueront ensuite à Jazz Aviation S.E.C. à titre d'appareils visés. Les parties se sont aussi entendues sur le moment de la mise en service commercial des appareils Q400 en fonction des dates de livraison prévues.

Aux termes de la convention de modification du CAC, Air Canada et Chorus se sont également entendues, en date du 1^{er} août 2009, pour traiter le loyer facturé à Chorus pour cinq des appareils CRJ100 comme un coût refacturé.

Aux termes du CAC, Chorus et Air Canada ont convenu de revoir les tarifs détaillés (sous réserve des modalités du contrat) pour la période du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2014. Les nouveaux tarifs seront rétroactifs au 1^{er} janvier 2012. Des négociations concernant l'établissement des nouveaux tarifs sont en cours.

Contrat de services cadre

Aux termes d'un contrat de services cadre intervenu le 24 septembre 2004 entre Chorus et Air Canada, cette dernière fournit certains services à Chorus moyennant rétribution. Il s'agit notamment de services liés aux technologies de l'information, à la formation en langue française, aux services de demandes d'indemnité d'assurance et aux affaires environnementales.

Le contrat de services cadre demeurera en vigueur jusqu'à la résiliation ou à l'expiration du CAC, mais un service donné peut être modifié ou résilié plus tôt aux termes du contrat de services cadre.

Autres

Air Canada procure à Chorus certaines fournitures obtenues auprès de tiers, soit essentiellement du carburant, et recouvre par la suite les montants auprès de Chorus. Comme ces opérations et ces soldes ne représentent qu'une méthode de règlement des opérations dans le cours normal des activités, ils n'ont pas été présentés séparément. Les Services au sol d'Air Canada, division d'Air Canada, fournissent des services de manutention au sol.

La quasi-totalité des comptes clients exigibles auprès d'Air Canada se rapporte à des soldes impayés aux termes du CAC.

Les comptes créditeurs et charges à payer sont payables selon des modalités commerciales normales et résultent des services fournis par l'entité concernée.

Chorus conclut un nombre considérable d'opérations avec Air Canada et sa filiale. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2011, les opérations avec Air Canada et sa filiale représentent 94,6 % des produits opérationnels de Chorus (97,8 % pour l'exercice clos le 31 décembre 2010). Pour ces mêmes exercices, environ 10,6 % et 12,7 % des charges opérationnelles de Chorus ont été engagées respectivement auprès d'Air Canada et de sa filiale.

14. ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Pour dresser les états financiers conformément aux IFRS la direction doit formuler des estimations, porter des jugements et formuler des hypothèses qui lui semblent raisonnables compte tenu des informations dont elle dispose. Ces estimations, jugements et hypothèses ont une incidence sur les montants présentés au titre des actifs et des passifs, sur les informations à fournir sur les actifs et passifs éventuels à la date des états financiers et sur les montants présentés au titre des produits et des charges pour la période. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations (voir la rubrique « Mise en garde concernant les énoncés prospectifs » à la section 1, « Introduction »). Une description des principales méthodes comptables de Chorus est donnée à la note 3 afférente aux états financiers consolidés de Chorus du 31 décembre 2011.

Avantages futurs du personnel

Les principales méthodes comptables que Chorus applique au régime de retraite à prestations définies à l'intention des pilotes, au régime complémentaire de retraite des cadres de Chorus, qui est également un régime de retraite à prestations définies (collectivement, les « prestations de retraite »), et aux autres avantages du personnel, s'établissent comme suit :

- Le coût des prestations de retraite des membres du personnel est établi par calculs actuariels selon la méthode des unités de crédit projetées, d'après les taux d'intérêt du marché et les meilleures estimations de la direction quant au rendement attendu des placements des régimes, à l'augmentation des salaires et à l'âge du départ à la retraite des membres du personnel. Les obligations sont attribuées à la période commençant à la date d'adhésion du membre du personnel au régime et se terminant à sa cessation d'emploi, à son décès ou à son départ à la retraite, selon la première de ces éventualités. Les écarts actuariels liés aux prestations de retraite sont comptabilisés intégralement, dans la période au cours de laquelle ils se produisent, en autres éléments du résultat global ou en résultats non distribués, sans reclassement au compte de résultat dans les périodes ultérieures. Le coût des services rendus au cours de la période, la part comptabilisée du coût des services passés, s'il y a lieu, le rendement attendu des actifs du régime et les intérêts sur le passif au titre des prestations de retraite sont inclus dans le poste Salaires et avantages du personnel du compte de résultat.
- Les autres avantages du personnel se composent de deux catégories d'avantages :
 - Les prestations médicales et dentaires offertes aux membres du personnel lorsqu'ils se trouvent en congé d'invalidité longue durée et les prestations versées aux membres du personnel en Ontario au titre de la Commission de la santé et de la sécurité au travail sont désignées collectivement « autres avantages à long terme ». Les écarts actuariels se rapportant à cette composante des autres avantages du personnel seront imputés aux charges opérationnelles dans la période au cours de laquelle ils se produisent.
 - Les congés de maladie rémunérés sont versés à certains membres du personnel au moment du départ à la retraite ou juste avant. Les écarts actuariels se rapportant à cette composante des autres avantages du personnel seront comptabilisés en autres éléments du résultat global dans la période au cours de laquelle ils se produisent.
- Le coût des autres avantages du personnel est déterminé par calculs actuariels selon la méthode des unités de crédit projetées (le cas échéant), d'après les taux d'intérêt du marché et les meilleures estimations de la direction quant à l'âge du départ à la retraite des membres du personnel, au taux de croissance du coût des soins de santé, aux augmentations de salaire et à l'inflation en général, pour chaque catégorie d'avantages.
- Le rendement attendu des actifs du régime se fonde sur le taux de rendement à long terme attendu des actifs du régime et la juste valeur des actifs du régime. Il est raisonnable de croire que l'estimation faite par la direction du taux de rendement à long terme puisse varier à mesure que la direction continuera d'évaluer les placements et stratégies et par suite de l'évolution des marchés des capitaux.
- Les coûts des services passés découlant des modifications du régime à prestations définies et du régime complémentaire de retraite des cadres sont comptabilisés immédiatement en résultat net, sauf si les

modifications du régime sont conditionnelles à la poursuite de l'emploi pendant une certaine période (la « période d'acquisition des droits »). Dans ce cas, les coûts des services passés sont comptabilisés sur la période d'acquisition des droits.

- Le régime de retraite enregistré est assujéti à des exigences de financement minimal. Le passif au titre des exigences de financement minimal est déterminé en fonction des exigences de financement minimal projetées, à partir des prévisions actuarielles. Le passif au titre des exigences de financement minimal et toute réévaluation ultérieure de ce passif sont comptabilisés en autres éléments du résultat global, sans reclassement ultérieur dans le résultat net.
- La date d'évaluation des actifs et des obligations de chaque régime est le 31 décembre. Les obligations de retraite sont attribuées à la période commençant à la date d'adhésion du membre du personnel au régime et se terminant à sa cessation d'emploi, à son décès ou à son départ à la retraite, selon la première de ces éventualités. Les obligations se rapportant aux autres avantages du personnel sont attribuées à la période commençant à la date d'adhésion du membre du personnel ou à la date de début de son invalidité (selon le cas) et se terminant à son départ à la retraite, à la fin de son invalidité ou à l'âge de 65 ans (selon le cas), selon la première de ces éventualités.
- Chorus offre également plusieurs régimes de retraite à cotisations définies. Le coût des régimes de retraite à cotisations définies est comptabilisé en charges lorsque les cotisations sont exigibles.

Les hypothèses suivantes ont été utilisées pour évaluer l'obligation au titre des prestations constituées et la charge de retraite ou l'obligation au titre des prestations de retraite nettes constatées pour l'exercice :

- Le taux d'actualisation retenu pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées et la charge de retraite a été établi à partir des taux d'intérêt du marché, à la date d'évaluation, pour des titres de créance de qualité supérieure dont les flux de trésorerie correspondent au calendrier et au montant des versements prévus au titre des prestations. Il est raisonnable de croire que ces taux puissent changer à l'avenir en raison de l'évolution des taux d'intérêt sur le marché.
- L'hypothèse de Chorus concernant le taux de rendement prévu des actifs à long terme est fonction de la conjoncture économique à la date d'évaluation et de la composition du portefeuille d'actifs des régimes. De concert avec les actuaires, la direction analyse les prévisions de rendement à long terme de chaque catégorie d'actifs ainsi que la stratégie de répartition des actifs que Chorus a adoptée. Ces facteurs servent à déterminer le taux moyen de rendement prévu des placements effectués en vue du financement des prestations de retraite. Même si l'analyse prend en compte les rendements récents et passés des placements, le taux hypothétique retenu est avant tout un taux prospectif à long terme. Cette hypothèse peut changer à mesure que la direction poursuit son évaluation des placements et des stratégies futurs et par suite de changements sur le marché des capitaux.
- Le taux de croissance du coût des soins de santé utilisé pour établir les coûts des autres avantages futurs du personnel est tiré de l'expérience récente du secteur jumelée aux attentes à long terme. L'hypothèse à l'égard du taux de croissance moyen pondéré utilisé pour les régimes de soins de santé est de 6,9 % par année en 2011 et de 4,5 % par année en 2030 et par la suite.
- Tout écart entre les résultats réels et les hypothèses formulées par la direction donnera lieu à un profit actuariel net ou à une perte actuarielle nette qui est comptabilisé chaque période par le biais des autres éléments du résultat global.

Le tableau suivant présente les hypothèses utilisées pour évaluer les obligations au titre des prestations de ce régime ainsi que la charge de retraite ou l'obligation au titre des prestations de retraite nettes.

	Exercices terminés les 31 décembre	
	2011	2010
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées		
• Taux d'actualisation	4,3 % – 5,4 %	4,9 % – 5,7 %
• Taux de croissance de la rémunération	5,0 %	5,0 %
• Taux initial de croissance du coût des soins de santé	6,1 %	6,9 %
• Taux final de croissance du coût des soins de santé	4,5 %	4,5 %
• Exercice au cours duquel le taux final est atteint	2030	2030
Hypothèses relatives à la moyenne pondérée utilisées pour déterminer la charge de retraite		
• Taux d'actualisation	4,9 % – 5,7 %	5,8 % – 6,8 %
• Taux de rendement à long terme prévu des actifs	6,2 %	6,3 %
• Taux de croissance de la rémunération	5,0 %	5,0 %
• Taux initial de croissance du coût des soins de santé	6,9 %	7,0 %
• Taux final de croissance du coût des soins de santé	4,5 %	4,5 %
• Exercice au cours duquel le taux final est atteint	2030	2030

Juste valeur du placement à long terme dans LARAH

- La direction s'appuie sur son jugement pour déterminer la juste valeur de son placement à long terme dans LARAH.

15. MÉTHODES COMPTABLES, Y COMPRIS LA TRANSITION AUX IFRS

Les principales méthodes comptables de Chorus sont décrites à la note 3 des états financiers consolidés de Chorus au 31 décembre 2011.

Normes comptables publiées mais non encore appliquées

Chorus ne prévoit pas adopter les normes nouvelles et modifiées qui suivent de façon anticipée, mais plutôt de les adopter aux dates d'entrée en vigueur indiquées ci-après.

IFRS 9, *Instruments financiers*

L'IASB a publié IFRS 9, *Instruments financiers* (« IFRS 9 »), qui s'applique aux périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2015 et dont l'adoption anticipée est permise. IFRS 9 établit de nouvelles exigences de classement et d'évaluation des instruments financiers. Chorus continue d'évaluer l'incidence d'IFRS 9 sur ses résultats et sa situation financière consolidés.

IFRS 10, *États financiers consolidés*

L'IASB a publié IFRS 10, *États financiers consolidés* (« IFRS 10 »), qui s'applique aux périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2013. Cette norme remplace certaines sections d'IAS 27, *États financiers consolidés et individuels* (« IAS 27 »), portant sur la consolidation ainsi que l'intégralité de l'interprétation du Standing Interpretations Committee (« SIC ») SIC-12. IFRS 10 définit la notion de contrôle et explique quand et comment une entité doit être consolidée dans un jeu d'états financiers. IAS 27 a été modifiée pour tenir compte d'IFRS 10 et ne porte dorénavant que sur les états financiers individuels. Chorus continue d'évaluer l'incidence d'IFRS 10 sur ses résultats et sa situation financière consolidés.

IFRS 11, *Partenariats*

L'IASB a publié IFRS 11, *Partenariats* (« IFRS 11 »), qui s'applique aux périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2013. IFRS 11 remplace IAS 31, *Participation dans des coentreprises*, et SIC-13, *Entités contrôlées conjointement – apports non monétaires par des coentrepreneurs*. Au moyen d'une évaluation des droits et des obligations, IFRS 11 établit des principes de détermination du type de partenariat et fournit des directives quant aux activités de communication de l'information financière pour les entités ayant une participation dans des partenariats contrôlés conjointement. IAS 28, *Participations dans des entreprises associées et des coentreprises* (« IAS 28 »), a été modifiée pour tenir compte des directives fournies dans IFRS 10 et IFRS 11. À l'heure actuelle, cette norme n'a aucune incidence sur les états financiers consolidés de Chorus.

IFRS 12, *Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités*

L'IASB a publié IFRS 12, *Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités* (« IFRS 12 »), qui s'applique aux périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2013. Cette norme exige la présentation d'informations considérablement étoffées sur les participations d'une entité dans des filiales, partenariats, sociétés associées et entités structurées non consolidées. Elle permet aux utilisateurs des états financiers d'évaluer la nature et les risques liés aux participations dans d'autres entités ainsi que les incidences de ces participations sur la situation financière et la performance. Chorus continue d'évaluer l'incidence d'IFRS 12 sur ses résultats et sa situation financière consolidés.

IFRS 13, *Évaluation de la juste valeur*

L'IASB a publié IFRS 13, *Évaluation de la juste valeur* (« IFRS 13 »), qui s'applique aux périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2013. Cette norme explique ce qu'est la juste valeur, fournit des directives, dans un cadre commun à toutes les IFRS, concernant l'évaluation de la juste valeur et répertorie les informations devant être fournies quant à l'évaluation de la juste valeur. Chorus continue d'évaluer l'incidence d'IFRS 13 sur ses résultats et sa situation financière consolidés.

Modifications apportées à des normes

Des modifications ont été apportées à la norme IAS 19, *Avantages du personnel*, et s'appliqueront aux périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2013. La norme révisée exige la comptabilisation immédiate des profits et pertes actuariels dans les autres éléments du résultat global et rejette toute autre possibilité. Certaines autres modifications ont aussi été apportées aux exigences de comptabilisation, d'évaluation et de classement. La méthode comptable actuellement suivie par Chorus en matière de comptabilisation des profits et pertes actuariels dans les autres éléments du résultat global est cohérente avec les modifications apportées à la norme. Chorus poursuit son évaluation de l'incidence des autres modifications apportées à IAS 19 sur ses résultats et sa situation financière consolidés.

La norme IFRS 7, *Instruments financiers : Informations à fournir*, a été modifiée afin d'y ajouter des obligations d'information concernant les opérations de transfert et les expositions aux risques liés aux transferts d'actifs financiers et l'effet des risques sur la situation financière de l'entité, en particulier ceux qui ont trait à la titrisation d'actifs financiers. Cette modification s'applique aux périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} juillet 2011 et son application anticipée est permise. Chorus poursuit son évaluation de l'incidence des autres modifications apportées à IFRS 7 sur ses résultats et sa situation financière consolidés.

La norme IAS 12, *Impôts sur le résultat*, a été modifiée de façon à introduire une exception à l'actuel principe d'évaluation des actifs ou des passifs d'impôt différé générés par des immeubles de placement évalués à la juste valeur. Du fait de cette modification, il existe une présomption réfutable que la valeur comptable de l'immeuble de placement sera recouvrée par voie de vente lorsqu'on évalue le mode de recouvrement ou de règlement prévu. L'interprétation SIC-21, *Impôt sur le résultat – Recouvrement des actifs non amortissables réévalués*, cessera de s'appliquer aux immeubles de placement comptabilisés à la juste valeur. La modification incorpore aussi dans IAS 12 les autres indications contenues auparavant dans l'interprétation SIC-21, qui est retirée. La modification s'applique aux périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} juillet 2012 et son application anticipée est permise. Chorus poursuit son

évaluation de l'incidence des autres modifications apportées à IAS 12 sur ses résultats et sa situation financière consolidés.

La norme IAS 1, *Présentation des états financiers*, a été modifiée de façon à imposer aux entités de présenter les composantes d'autres éléments du résultat global dans deux catégories selon qu'ils sont susceptibles ou non d'être reclassés ultérieurement. Les entités qui choisissent de présenter ces composantes avant effets d'impôt liés seront tenues de présenter les impôts relatifs aux deux catégories séparément. La modification s'applique pour les périodes annuelles ouvertes à compter du 1^{er} juillet 2012 et son adoption anticipée est permise. Chorus poursuit son évaluation de l'incidence des autres modifications apportées à IAS 1 sur ses résultats et sa situation financière consolidés.

Transition aux Normes internationales d'information financière (IFRS)

Avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2011, comme il est décrit plus avant dans ses états financiers consolidés audités pour les exercices clos les 31 décembre 2011 et 2010, Chorus a commencé à présenter ses résultats financiers selon les IFRS.

Le tableau ci-dessous présente certaines des mesures clés de Chorus pour l'exercice clos le 31 décembre 2010 selon les IFRS, par comparaison avec celles qui avaient déjà été présentées selon les PCGR canadiens.

(en milliers de dollars canadiens)	PCGR canadiens \$	Exercice 2010	
		Ajustement \$	IFRS \$
Produits opérationnels	1 486 166	–	1 486 166
Charges opérationnelles, avant amortissement de l'actif relatif au CAC	1 395 313	4 068	1 399 381
Résultat opérationnel, avant amortissement de l'actif relatif au CAC	90 853	(4 068)	86 785
Amortissement de l'actif relatif au CAC	32 192	(32 192)	–
Résultat opérationnel	58 661	28 124	86 785
Charges non opérationnelles	(8 113)	(9 089)	(17 202)
Recouvrement (charge) d'impôt différé	75 270	(88 965)	(13 695)
Résultat net	125 818	(69 930)	55 888
Indicateurs de rendement			
Résultat avant impôts, intérêts, amortissements et désuétude	120 724	7 950	128 674
Flux de trésorerie disponibles	99 826	(1 770)	98 056
CSMO	25,36	0,08	25,44
CSMO, compte non tenu du carburant	19,92	0,08	20,00

Répercussions de l'adoption des IFRS sur les mesures clés :

- Aucune variation des produits opérationnels.
- Augmentation de 4,1 M\$ des charges opérationnelles avant amortissement de l'actif relatif au CAC en raison de l'inscription à l'actif du coût des révisions majeures, qui a fait augmenter la dotation aux amortissements de 12,0 M\$ et baisser les salaires et avantages sociaux et les frais de maintenance de 9,7 M\$, de la comptabilisation de pertes actuarielles de 2,1 M\$ au titre des autres avantages à long terme et de la réduction des autres charges de 0,3 M\$.
- Baisse de 32,2 M\$ pour l'amortissement de l'actif relatif au CAC en vertu des IFRS. En 2007, en vertu des PCGR canadiens, Chorus a comptabilisé l'acquisition de Jazz Air S.E.C. en utilisant le cours des parts du Fonds comme

estimation de la juste valeur de l'opération. La différence entre ce montant et la valeur comptable nette des actifs de Jazz Air S.E.C. a été attribuée à la juste valeur des actifs identifiables, dont l'actif incorporel au titre du CAC, et le solde a été attribué au goodwill. En vertu des IFRS, il est permis de comptabiliser ce regroupement d'entreprises comme une transaction entre entités sous contrôle commun en utilisant la valeur comptable de Jazz Air S.E.C. à l'époque. Avec ce choix de méthode comptable, il n'y a pas de comptabilisation de l'actif incorporel au titre du CAC (de 676,0 M\$ au 1^{er} janvier 2010 en vertu des PCGR canadiens) et, par conséquent, il n'y a plus d'amortissement annuel de l'actif relatif au CAC (qui était de 32,2 M\$ par année en vertu des PCGR canadiens). Ce choix de méthode comptable donne une image plus claire de l'entité en exploitation sous-jacente de Chorus, soit Jazz Aviation S.E.C., et réduira la volatilité des résultats présentés à l'avenir. Dans le rapport de gestion précédent, Chorus a calculé et présenté le résultat net ajusté, qui éliminait essentiellement l'incidence sur les résultats de l'amortissement de l'actif relatif au CAC et faisait donc ressortir les résultats opérationnels de l'entreprise. Le traitement comptable prévu par les IFRS donne le même résultat.

- Augmentation de 9,1 M\$ des charges non opérationnelles en raison des fluctuations de la juste valeur de dérivés en vertu des IFRS. Ces dérivés étaient classés comme capitaux propres en vertu des PCGR canadiens et n'ont pas été réévalués.
- Augmentation de 8,0 M\$ du résultat avant intérêts, impôts, amortissements et désuétude, surtout en raison de l'inscription à l'actif du coût des révisions majeures, qui a fait augmenter la dotation aux amortissements.
- Aucune incidence importante sur les flux de trésorerie disponibles.

Les tableaux ci-après font le rapprochement entre le résultat avant intérêts, impôts, amortissements et désuétude et les flux de trésorerie disponibles selon les IFRS et ces mêmes mesures comme elles ont déjà été présentées selon les PCGR canadiens.

	Trimestre clos le 31 décembre 2011	Trimestre clos le 31 décembre 2010		
	IFRS \$	IFRS \$	Ajustement \$	PCGR canadiens \$
(en milliers de dollars canadiens)				
Résultat opérationnel	25 320	18 071	(5 851)	12 220
Ajouter :				
Dotation aux amortissements	8 948	7 385	-	7 385
Révisions majeures	3 692	2 887	(2 887)	-
Amortissement de l'actif relatif au CAC	-	-	8 048	8 048
Total – dotation aux amortissements	12 640	10 272	5 161	15 433
Résultat avant impôts, intérêts, amortissements et désuétude	37 960	28 343	(690)	27 653
Marge du résultat avant impôts, intérêts, amortissements et désuétude (%) ¹⁾	9,3	7,3	-	7,0
Résultat avant impôts, intérêts, amortissements et désuétude	37 960	28 343	(690)	27 653
Retrancher :				
Charges non opérationnelles ²⁾	(465)	(10 652)	8 892	(1 760)
Passifs dérivés ³⁾	-	8 892	(8 892)	-
Total – charges non opérationnelles	(465)	(1 760)	-	(1 760)
Retrancher :				
Dépenses d'investissement	(5 253)	(3 665)	-	(3 665)
Coût des révisions majeures inscrit à l'actif ⁴⁾	(2 867)	(2 420)	2 420	-
Total – charges au titre des investissements de maintien	(8 120)	(6 085)	2 420	(3 665)
Flux de trésorerie disponibles	29 375	20 498	1 730	22 228
Dividendes déclarés	18 602	18 489	-	18 489
Ratio de distribution (%)	63,3	90,2	-	83,2

- 1) La marge du résultat avant intérêts, impôts, amortissements et désuétude se calcule en divisant le résultat avant intérêts, impôts, amortissements et désuétude par les produits opérationnels.
- 2) Ne tient pas compte d'un montant de 3,1 M\$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2011, découlant d'un profit de change latent sur la dette à long terme et les contrats de location-financement (profit de change latent de 0,5 M\$ en 2010).
- 3) La perte sur les passifs dérivés a été supprimée des ajustements découlant des IFRS, puisqu'il s'agissait d'un élément hors trésorerie transitoire dans la structure de fiducie de revenu qui a été éliminé au moment de la conversion de Chorus en société par actions le 31 décembre 2010.
- 4) Exclut toutes les dépenses d'investissement liées à l'achat des appareils Q400 parce qu'elles ne sont pas comptabilisées comme des investissements de maintien.

	Exercice clos le 31 décembre 2011	Exercice clos le 31 décembre 2010			
		IFRS \$	IFRS \$	Ajustement \$	PCGR canadiens \$
(en milliers de dollars canadiens)					
Résultat opérationnel	101 947	86 785	(28 124)	58 661	
Ajouter :					
Dotation aux amortissements	30 920	29 871	–	29 871	
Révisions majeures	13 219	12 018	(12 018)	–	
Amortissement de l'actif relatif au CAC	–	–	32 192	32 192	
Total – dotation aux amortissements	44 139	41 889	20 174	62 063	
Résultat avant impôts, intérêts, amortissements et désuétude	146 086	128 674	(7 950)	120 724	
Marge du résultat avant impôts, intérêts, amortissements et désuétude (%) ¹⁾	8,8	8,7	–	8,1	
Résultat avant impôts, intérêts, amortissements et désuétude	146 086	128 674	(7 950)	120 724	
Retrancher :					
Charges non opérationnelles ²⁾	(9 506)	(18 007)	9 008	(8 999)	
Passifs dérivés ³⁾	–	9 008	(9 008)	–	
Total – charges non opérationnelles	(9 506)	(8 999)	–	(8 999)	
Retrancher :					
Dépenses d'investissement	(13 505)	(11 899)	–	(11 899)	
Coût des révisions majeures inscrit à l'actif ⁴⁾	(16 233)	(9 720)	9 720	–	
Total – charges au titre des investissements de maintien	(29 738)	(21 619)	9 720	(11 899)	
Flux de trésorerie disponibles	106 842	98 056	1 770	99 826	
Dividendes déclarés	74 408	73 776	–	73 776	
Ratio de distribution (%)	69,6	75,2	–	73,9	

- 1) La marge du résultat avant intérêts, impôts, amortissements et désuétude se calcule en divisant le résultat avant intérêts, impôts, amortissements et désuétude par les produits opérationnels.
- 2) Ne tient pas compte d'un montant de 3,5 M\$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2011, découlant d'une perte de change latente sur la dette à long terme et les contrats de location-financement (profit de change latent de 0,8 M\$ en 2010).
- 3) Le profit sur les passifs dérivés a été supprimé des ajustements découlant des IFRS, puisqu'il s'agissait d'un élément hors trésorerie transitoire dans la structure de fiducie de revenu qui a été éliminé au moment de la conversion de Chorus en société par actions le 31 décembre 2010.
- 4) Exclut toutes les dépenses d'investissement liées à l'achat des appareils Q400 parce qu'elles ne sont pas comptabilisées comme des investissements de maintien.

Le tableau ci-dessous présente un état consolidé de la situation financière au 1^{er} janvier 2010 selon les PCGR canadiens, les ajustements transitoires en IFRS ainsi qu'un état consolidé de la situation financière selon les IFRS.

(en milliers de dollars canadiens)	1 ^{er} janvier 2010		
	PCGR canadiens \$	Ajustement \$	IFRS \$
Actif			
Actifs courants			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	223 559	–	223 559
Liquidités soumises à restrictions	–	–	–
Créances – comptes clients et autres créances	59 044	–	59 044
Pièces de rechange, matériel et fournitures	40 755	–	40 755
Charges payées d'avance	19 909	–	19 909
Total des actifs courants	343 267	–	343 267
Immobilisations corporelles	202 994	13 829	216 823
Actifs incorporels	682 479	(675 786)	6 693
Placement à long terme	–	–	–
Impôts sur le résultat différés	–	45 115	45 115
Autres actifs	37 731	(8 507)	29 224
	1 266 471	(625 349)	641 122
Passif			
Passifs courants			
Comptes créditeurs et charges à payer	179 216	–	179 216
Dividendes à payer	6 143	–	6 143
Partie courante des obligations découlant de contrats de location-financement	2 681	–	2 681
Dette à long terme	114 706	–	114 706
Total des passifs courants	302 746	–	302 746
Obligations découlant de contrats de location-financement	15 097	–	15 097
Débtures convertibles	78 180	(573)	77 607
Impôts sur le résultat différés	13 294	(13 294)	–
Autres passifs à long terme	52 699	32 747	85 446
	462 016	18 880	480 896
Capitaux propres	804 455	(644 229)	160 226
	1 266 471	(625 349)	641 122

Répercussions de l'adoption des IFRS sur l'état de la situation financière :

- Aucune variation des actifs courants ni des passifs courants.
- Augmentation de 13,8 M\$ des immobilisations corporelles en raison de l'inscription à l'actif du coût des révisions majeures effectuées sur les appareils qui appartiennent à Chorus ou qui sont visés par des contrats de location-financement.

- Baisse de 675,8 M\$ des actifs incorporels pour les raisons suivantes :
 - Chorus a décidé de comptabiliser l'acquisition de Jazz Air S.E.C. comme une transaction entre entités sous contrôle commun en vertu des IFRS. L'actif incorporel au titre du CAC n'est pas comptabilisé comme il l'était en vertu des PCGR canadiens. Des précisions à ce sujet sont données ci-dessus sous le titre « Répercussions de l'adoption des IFRS sur les mesures clés ».
 - En vertu des PCGR canadiens, Chorus a appliqué la comptabilité « nouveau départ » le 30 septembre 2004. Comme il n'y a pas de norme équivalente selon les IFRS, le goodwill de 6,7 M\$ qui avait été éliminé du bilan à l'adoption de la comptabilité « nouveau départ » a été réinscrit à l'état de la situation financière en vertu des IFRS. Les actifs incorporels de 6,3 M\$ que représentent le nom commercial et le permis d'exploitation et qui avaient été établis du fait de l'adoption de la comptabilité « nouveau départ » ne sont pas pris en compte dans le cadre de la transition aux IFRS. L'augmentation de 0,4 M\$ des actifs incorporels et du goodwill est comptabilisée en résultats non distribués.

- Augmentation de l'actif d'impôt différé attribuable aux facteurs suivants :
 - La transition des PCGR canadiens aux IFRS entraîne des différences dans les valeurs comptables totalisant 3,0 M\$.
 - Le taux d'impôt de Chorus selon la structure de fiducie de revenu en vertu des IFRS suppose l'utilisation du taux d'impôt marginal des particuliers le plus élevé dans la province où les activités sont exercées, soit la Nouvelle-Écosse, pour calculer le solde d'impôt différé. Lors de la transition, l'actif d'impôt a ainsi été accru de 23,6 M\$. Au moment de la conversion en société par actions au quatrième trimestre de 2010, Chorus a calculé l'impôt différé en utilisant les taux d'impôt des sociétés quasi adoptés, comme le prescrit la *Loi de l'impôt sur le revenu* du Canada.
 - En vertu des IFRS, les actifs et les passifs d'impôt différé ne sont pas comptabilisés s'ils sont générés par la comptabilisation initiale du goodwill ou la comptabilisation initiale d'un actif ou d'un passif dans une transaction qui n'est pas un regroupement d'entreprises et qui, au moment de la transaction, n'a d'incidence ni sur le résultat comptable, ni sur le résultat fiscal. L'exemption relative à la comptabilisation initiale a donné lieu à une augmentation de l'actif d'impôt de 31,9 M\$ au moment de la transition des PCGR canadiens aux IFRS.

- Diminution des autres actifs imputable au fait que le régime de retraite à prestations définies, qui était comptabilisé à titre d'actif en vertu des PCGR canadiens, est devenu un passif en vertu des IFRS en raison de la comptabilisation d'un passif supplémentaire au titre des exigences de financement minimal en vertu d'IFRIC 14.

- Augmentation des autres passifs à long terme attribuable aux facteurs suivants :
 - Les obligations au titre des régimes de retraite à prestations définies et des autres avantages sociaux futurs ont augmenté en raison de la comptabilisation de pertes actuarielles non amorties de 10,2 M\$ lors de la transition aux IFRS. En outre, il y a eu une augmentation de 22,2 M\$ des exigences de financement minimal du régime de retraite à prestations définies.
 - En raison des caractéristiques des parts du Fonds en vertu d'une structure de fiducie de revenu en 2010, une tranche de 7,4 M\$ de la composante capitaux propres des débetures convertibles et du RILT en vertu des PCGR canadiens a été reclassée au passif à long terme en vertu des IFRS et est réévaluée à chaque période de présentation de l'information financière. À la conversion en société par actions le 31 décembre 2010, les passifs sont devenus fixes et ont été reclassés dans les capitaux propres.

En raison des ajustements indiqués ci-dessus, les capitaux propres d'ouverture de Chorus ont baissé de 644,2 M\$.

Le tableau ci-dessous présente le compte consolidé de résultat en vertu des IFRS pour les quatre trimestres de 2010 et l'exercice entier :

(en milliers de dollars canadiens)	T1 2010 \$	T2 2010 \$	T3 2010 \$	T4 2010 \$	Exercice 2010 \$
Produits opérationnels					
Passagers	353 808	357 615	377 541	390 620	1 479 584
Autres	1 564	1 395	1 568	2 055	6 582
	355 372	359 010	379 109	392 675	1 486 166
Charges opérationnelles					
Salaires et avantages du personnel	89 081	84 193	91 023	92 699	356 996
Carburant pour avions	65 822	71 373	77 632	84 514	299 341
Dotation aux amortissements	11 080	10 152	10 385	10 272	41 889
Restauration et fournitures connexes	3 026	3 190	3 478	4 196	13 890
Matériel, fournitures et services pour la maintenance des appareils	39 120	37 362	40 190	37 480	154 152
Redevances aéroportuaires et redevances de navigation	44 984	47 588	49 628	51 033	193 233
Frais de location d'appareils	29 330	29 129	28 422	28 721	115 602
Services d'escale	30 147	22 472	23 366	31 539	107 524
Autres	26 940	27 655	28 009	34 150	116 754
	339 530	333 114	352 133	374 604	1 399 381
Résultat opérationnel	15 842	25 896	26 976	18 071	86 785
Produits (charges) non opérationnels					
Produit d'intérêts	127	67	160	269	623
Charge d'intérêts	(3 026)	(2 184)	(1 946)	(1 991)	(9 147)
Profit à la cession d'immobilisations corporelles	335	149	104	159	747
Profit (perte) de change	(350)	(1 311)	963	281	(417)
Profit (perte) sur les passifs dérivés	3 307	(7 333)	3 910	(8 892)	(9 008)
	393	(10 612)	3 191	(10 174)	(17 202)
Résultat avant impôts différés	16 235	15 284	30 167	7 897	69 583
Recouvrement (charge) d'impôt différé	164	5 924	(4)	(19 779)	(13 695)
Résultat net de la période	16 399	21 208	30 163	(11 882)	55 888

Le tableau ci-dessous présente le tableau consolidé des flux de trésorerie en vertu des IFRS pour les quatre trimestres de 2010 et l'exercice entier :

(en milliers de dollars canadiens)	T1 2010 \$	T2 2010 \$	T3 2010 \$	T4 2010 \$	Exercice 2010 \$
Flux de trésorerie liés aux					
Activités opérationnelles					
Résultat net de la période	16 399	21 208	30 163	(11 882)	55 888
Charges (crédits) opérationnels hors trésorerie					
Dotation aux amortissements	11 080	10 152	10 385	10 272	41 889
Amortissement des frais de location d'appareils payés d'avance et des frais connexes	469	465	483	478	1 895
Profit à la cession d'immobilisations corporelles	(335)	(149)	(104)	(159)	(747)
Perte (profit) de change	(533)	734	(528)	(478)	(805)
Charge (recouvrement) d'impôt différé	(164)	(5 924)	4	19 779	13 695
Accroissement de la composante passif des débetures convertibles	387	396	401	405	1 589
Autres	338	689	(1 061)	(663)	(697)
Perte (profit) sur des passifs dérivés	(3 307)	7 333	(3 910)	8 892	9 008
Rémunération fondée sur des actions	764	–	–	–	764
	25 098	34 904	35 833	26 644	122 479
Variation nette des soldes hors trésorerie du fonds de roulement opérationnel	(4 233)	(4 773)	2 023	(3 363)	(10 346)
	20 865	30 131	37 856	23 281	112 133
Activités de financement					
Remboursement des obligations découlant de contrats de location-financement	(647)	(650)	(669)	(673)	(2 639)
Remboursement de la dette à long terme	(115 000)	–	–	–	(115 000)
Débetures convertibles, déduction faite des frais de financement différés	(140)	–	–	–	(140)
Dividendes/distributions	(18 429)	(18 429)	(18 429)	(24 632)	(79 919)
Émission d'actions	–	–	–	4	4
	(134 216)	(19 079)	(19 098)	(25 301)	(197 694)
Activités d'investissement					
Acquisition d'immobilisations corporelles	(5 174)	(4 028)	(6 332)	(6 085)	(21 619)
Acomptes pour l'achat d'appareils	–	(19 644)	(3 022)	(3 401)	(26 067)
Placement à long terme	–	(16 351)	–	–	(16 351)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	335	149	104	159	747
Augmentation des liquidités soumises à restrictions	–	–	–	(8 812)	(8 812)
	(4 839)	(39 874)	(9 250)	(18 139)	(72 102)
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie au cours de la période	(118 190)	(28 822)	9 508	(20 159)	(157 663)
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de la période	223 559	105 369	76 547	86 055	223 559
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de la période	105 369	76 547	86 055	65 896	65 896

16. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Contrôles et procédures de communication de l'information et contrôle interne sur l'information financière

Les contrôles et procédures de communication de l'information de Chorus ont été conçus de manière à fournir l'assurance raisonnable que toute l'information pertinente est présentée au comité sur la politique relative à la communication de l'information afin de permettre la prise, en temps opportun, de décisions appropriées concernant l'information à communiquer au public.

La direction a procédé à une évaluation de la conception et de l'efficacité des contrôles et des procédures de communication de l'information de Chorus, sous la supervision du chef de la direction et du chef des finances. D'après cette évaluation, le chef de la direction et le chef des finances ont conclu qu'au 31 décembre 2011, les contrôles et procédures de communication de l'information de Chorus, tels qu'ils sont définis par le *Règlement 52-109 sur l'attestation de l'information présentée dans les documents annuels et intermédiaires des émetteurs*, sont efficaces pour assurer que l'information qui est appelée à être présentée dans les rapports déposés auprès des autorités en valeurs mobilières canadiennes ou soumis à ces dernières est consignée, traitée, résumée et communiquée dans les délais prescrits.

Le contrôle interne sur l'information financière a été conçu d'après le cadre de référence établi dans le document *Internal Control – Integrated Framework* publié par le Committee of Sponsoring Organizations (« COSO ») de la Treadway Commission de manière à fournir l'assurance raisonnable que l'information financière présentée par Chorus est fiable et que les états financiers qu'elle diffuse dans le public sont préparés conformément aux IFRS.

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des finances, a évalué l'efficacité de notre contrôle interne sur l'information financière en utilisant le cadre de référence dont il est fait mention précédemment. D'après cette évaluation, le chef de la direction et le chef des finances ont conclu à l'efficacité du contrôle interne sur l'information financière au 31 décembre 2011.

En raison de leurs limites inhérentes, le contrôle interne sur l'information financière et les contrôles de communication de l'information ne peuvent fournir qu'une assurance raisonnable, et ils pourraient ne pas prévenir ou déceler toutes les inexactitudes. En outre, les projections quant à l'évaluation de l'efficacité dans des périodes futures sont assujetties au risque que les contrôles deviennent inadéquats en raison des changements de conjoncture ou que le degré de conformité aux méthodes et aux procédures se détériore.

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2011, il ne s'est produit aucun changement qui a eu ou qui serait raisonnablement susceptible d'avoir une incidence importante sur le contrôle interne qu'exercent Chorus ou la Société en commandite sur l'information financière.

Le comité d'audit, des finances et du risque du conseil d'administration de Chorus a passé en revue ce rapport de gestion et les états financiers consolidés de Chorus pour l'exercice clos le 31 décembre 2011, et le conseil d'administration de Chorus a approuvé ces documents avant leur publication.

17. PERSPECTIVES

Les paragraphes ci-après contiennent de l'information prospective (voir la rubrique « Mise en garde concernant les énoncés prospectifs » à la section 1, « Introduction »).

Les heures cale à cale facturables réelles de 2011 se sont révélées plus élevées que prévu en raison de la hausse des heures cale à cale découlant des vols prévus en vertu du CAC et de la baisse du nombre d'annulations de vols effectués en vertu du CAC au quatrième trimestre de 2011.

Selon le calendrier d'hiver 2011-2012 et les hypothèses de planification reçus d'Air Canada, ainsi que les plans de services aériens pour Thomas Cook pour la saison hivernale 2011-2012, Chorus prévoit facturer de 385 000 à 400 000 heures cale à cale pour l'exercice qui prendra fin le 31 décembre 2012.

18. FACTEURS DE RISQUE

Risques liés à la relation avec Air Canada

Dépendance envers Air Canada

Chorus est directement touchée par la force financière et opérationnelle et la position concurrentielle d'Air Canada. Si cette force venait à diminuer, cela pourrait avoir une incidence défavorable sur la capacité d'Air Canada de payer la totalité des montants qu'elle doit à Chorus. De plus, si la position concurrentielle d'Air Canada venait à gravement faiblir, cela pourrait influencer sur l'utilisation des appareils visés.

Ces dernières années, Air Canada, à l'instar d'autres transporteurs réseaux, a subi d'importantes pertes opérationnelles et pourrait continuer à en subir dans l'avenir. Les activités, les résultats opérationnels et la situation financière d'Air Canada sont exposés à un certain nombre de risques, notamment les suivants :

- Air Canada a contracté d'importants engagements visant des dépenses d'investissement, notamment pour l'acquisition de nouveaux appareils; les coûts du carburant, qui continuent de fluctuer et ont récemment atteint des sommets historiques, constituent une part importante des charges opérationnelles d'Air Canada;
- les conflits ou les interruptions de travail peuvent avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière d'Air Canada;
- le secteur du transport aérien est extrêmement concurrentiel, ce qui peut entraîner une baisse des tarifs;
- les facteurs de risque décrits à la rubrique « Risques liés au secteur d'activité ».

Air Canada est seule à vendre les places à bord des appareils visés de Chorus et est seule responsable de l'établissement des horaires, des itinéraires, de la fréquence des vols et des tarifs de Chorus. Si Air Canada ne met pas en marché de façon efficace et concurrentielle les lignes de Chorus, l'utilisation des appareils visés pourrait s'en trouver réduite, ce qui diminuerait la marge bénéficiaire de Chorus. Ces facteurs pourraient avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de Chorus (se reporter à la section 12, « Instruments financiers et gestion des risques », en ce qui concerne le risque de crédit lié à Air Canada en tant que client).

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

Liquidité

Air Canada a d'importants besoins permanents en capital et en trésorerie et a entre autres, au cours des 36 derniers mois, émis de nouveaux titres de capitaux propres, a conclu ou a modifié des facilités de crédit et a tenté de diminuer ou de comprimer les coûts prévus dans les ententes avec ses fournisseurs de main-d'œuvre et autres parties prenantes afin d'améliorer sa situation de trésorerie. Rien ne garantit que ces mesures procurent à Air Canada des liquidités suffisantes pour lui permettre de poursuivre ses activités à long terme. Si Air Canada était incapable de satisfaire à ses besoins en trésorerie, cela pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de Chorus. Cette incidence pourrait se faire sentir si Air Canada était incapable de payer les sommes dues à Chorus en vertu du CAC, si l'utilisation des appareils visés était réduite sous le minimum contractuel ou si Air Canada manquait d'une autre façon à ses obligations aux termes du CAC ou d'autres contrats conclus avec Chorus.

Résiliation du CAC

La quasi-totalité des produits des activités ordinaires actuels de Chorus découle du CAC conclu avec Air Canada, qui couvre actuellement tout le parc aérien en exploitation de Chorus (sauf quatre appareils Dash-8, un appareil CRJ200 et six appareils Boeing 757-200). La convention de modification du CAC a reporté l'échéance initiale du CAC du 31 décembre 2015 au 31 décembre 2020. Le CAC sera renouvelé automatiquement pour deux périodes de cinq ans supplémentaires, sauf si une partie donne à l'autre partie un avis de son intention de ne pas le renouveler durant

l'année qui précède la fin de la durée initiale ou de toute période de renouvellement. En outre, chaque partie a le droit de résilier le CAC à tout moment advenant un cas de défaut, et ce, notamment dans les situations suivantes :

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

Si le CAC est résilié, les produits des activités ordinaires et le résultat net de Chorus s'en trouveraient réduits de beaucoup, voire éliminés, sauf si Chorus peut conclure des arrangements de remplacement satisfaisants. Rien ne garantit que Chorus réussisse à conclure de telles ententes ou des ententes aussi avantageuses pour elle que le CAC. Si le CAC est résilié ou que Chorus est incapable de conclure d'importantes ententes de remplacement advenant la résiliation du CAC, cela pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats opérationnels et sa situation financière.

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

Le CAC prévoit que, à son expiration ou à sa résiliation, sauf si cette résiliation découle d'un défaut de Chorus ou d'Air Canada, tous les contrats de location conclus par Chorus et Air Canada (ou un membre du même groupe qu'Air Canada) relativement aux appareils visés et aux moteurs de rechange seront automatiquement résiliés, et qu'Air Canada (ou le membre du même groupe qu'Air Canada) aura le droit de reprendre possession des appareils visés et des moteurs de rechange. Rien ne garantit que Chorus soit en mesure de remplacer les appareils dans ces circonstances. Si elle peut les remplacer, rien ne garantit qu'elle puisse le faire à des conditions aussi favorables pour elle que celles de ses contrats de location actuels avec Air Canada (ou un membre du même groupe qu'Air Canada). Si Chorus est incapable de remplacer les appareils à des conditions raisonnables, cela pourrait avoir une incidence défavorable importante sur sa capacité d'offrir des vols réguliers et nolisés à des transporteurs, ce qui nuirait grandement à ses activités, à ses résultats opérationnels et à sa situation financière.

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

La convention de modification du CAC prévoit également qu'Air Canada aura le droit de modifier la garantie d'utilisation minimale si sa part du marché canadien pour la période de 12 mois allant du 1^{er} octobre 2014 au 30 septembre 2015

diminue d'un pourcentage fixe comparativement à sa part du marché canadien pour la période de 12 mois allant du 1^{er} août 2008 au 31 juillet 2009. Si une telle diminution se produit, la convention de modification du CAC exige qu'Air Canada et Chorus conviennent d'une garantie d'utilisation minimale modifiée au plus tard le 17 novembre 2015, à défaut de quoi Air Canada aura le droit de la modifier unilatéralement en donnant à Chorus un avis au plus tard le 20 novembre 2015. La convention de modification du CAC prévoit que Chorus aura le droit de signifier à Air Canada au plus tard le 18 décembre 2015 son intention d'accepter la garantie d'utilisation minimale modifiée ou d'exercer son droit de résilier le CAC en date du 31 décembre 2016.

Rien ne garantit que Chorus et Air Canada puissent, s'il y a lieu, convenir d'une garantie d'utilisation minimale modifiée ni que, si les parties n'arrivent pas à s'entendre et qu'Air Canada modifie unilatéralement la garantie d'utilisation minimale, cette garantie soit acceptable pour Chorus. Si le CAC est résilié, les produits et le résultat net de Chorus diminueront sensiblement ou seront éliminés, sauf si Chorus est en mesure de conclure des ententes commerciales de remplacement satisfaisantes. Rien ne garantit que Chorus réussisse à conclure de telles ententes ou que ces ententes soient aussi avantageuses pour elle que le CAC. La résiliation du CAC ou l'impossibilité de conclure des ententes commerciales de remplacement satisfaisantes aurait une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de Chorus.

À l'expiration ou à la résiliation du CAC, Chorus peut perdre son accès aux installations aéroportuaires de certaines villes clés où Air Canada lui fournit des installations ou d'autres services. Chorus peut également perdre son accès à ces installations si Air Canada ne parvient pas à y avoir elle-même accès dans l'avenir. Air Canada loue auprès d'autorités aéroportuaires la plupart des installations aéroportuaires situées dans les principales destinations canadiennes de Chorus. Aux termes du CAC, Chorus a actuellement le droit d'utiliser ces installations pour remplir ses obligations envers Air Canada à l'égard du CAC. Tous les créneaux de décollage ou d'atterrissage que Chorus utilise pour ses vols réguliers sont au nom d'Air Canada. Par conséquent, à l'expiration ou à la résiliation du CAC, Chorus peut perdre son accès à ces installations et à ces créneaux. Chorus peut devoir conclure des ententes de rechange pour utiliser les mêmes installations ou d'autres installations aéroportuaires et créneaux à des tarifs plus élevés. Rien ne garantit que Chorus ait accès à d'autres installations aéroportuaires ou créneaux ou qu'elle y ait accès à de bonnes conditions. L'incapacité de Chorus d'obtenir un accès convenable à des installations aéroportuaires ou à des créneaux d'aéroport suffisants ou la capacité d'y avoir accès uniquement à des coûts beaucoup plus élevés aurait une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de Chorus.

Niveaux d'utilisation réduits

Même si, aux termes du CAC, Air Canada doit atteindre certains niveaux d'utilisation minimaux des appareils de Chorus, c'est Air Canada qui détermine, à son gré, les liaisons que Chorus assure. Si Air Canada est incapable de remplir à une capacité suffisante ses propres appareils ou si elle peut exploiter une ligne ou utiliser d'autres fournisseurs à un coût concurrentiel comparativement à celui de Chorus, ou pour toute autre raison, Air Canada pourrait réduire les vols de Chorus aux niveaux d'utilisation minimaux ou exiger que Chorus assure des vols qui entraînent une sous-utilisation de la capacité des appareils de Chorus ou rendent plus difficile la réalisation des objectifs cibles. Toute réduction ou exigence de la sorte ferait vraisemblablement baisser les produits gagnés par Chorus aux termes du CAC, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de Chorus. Même si Chorus obtenait quand même des produits minimaux garantis, si ses appareils étaient sous-utilisés par Air Canada, elle perdrait la capacité de toucher une marge sur les frais opérationnels directs des vols qui auraient par ailleurs été réalisés à supposer que les appareils de Chorus aient été plus utilisés. Chorus perdrait également l'occasion de recevoir une prime de rendement. La garantie d'utilisation quotidienne moyenne minimale ne s'appliquera pas si Chorus n'atteint pas le nombre minimal d'heures cale à cale en raison de son propre manquement ou de son incapacité à fournir suffisamment de capacité.

Aux termes du CAC, Air Canada et Chorus ont convenu que la garantie d'utilisation minimale ne sera pas inférieure à 339 000 heures cale à cale annuelles, même en tenant compte de la réduction du nombre d'appareils visés indiquée à la section 13, « Dépendance économique », sous réserve du droit d'Air Canada de modifier une fois la garantie d'utilisation minimale dans les circonstances décrites ci-dessus.

Force majeure

Les obligations d'Air Canada et de Chorus aux termes du CAC (sauf les obligations financières) seront suspendues si un cas de force majeure empêche la partie en cause de remplir ses obligations aux termes du CAC. En outre, Air Canada et Chorus comprennent qu'un cas de force majeure peut indirectement faire en sorte qu'une partie soit en

défaut des termes d'une convention collective à laquelle elle est partie. Si un cas de force majeure survient pendant la durée du CAC, Air Canada et Chorus peuvent décider d'en renégocier certaines conditions, y compris les taux des frais que doit payer Air Canada, les garanties d'achat de capacité minimale, des éléments des plans d'exploitation triennaux, annuels ou saisonniers et du plan à long terme concernant le parc aérien alors en vigueur, notamment le nombre d'heures cale à cale, les départs, les SMO, les aéroports où Chorus exercera ses activités et le nombre d'appareils visés. Ces changements aux conditions du CAC, qu'ils soient temporaires ou à long terme, pourraient avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de Chorus.

Remplacement de services fournis par Air Canada aux termes du CAC et du contrat de services cadre (le « CSC »)

Air Canada fournit un certain nombre d'importants services à Chorus, y compris la vente de billets, les services de réservation et de centre d'appels, les codes de désignation, les technologies de l'information, le dégivrage, l'utilisation de l'éthylèneglycol, l'achat de carburant ainsi que les services de traitement des passagers, de manutention des appareils et d'acheminement du trafic. Si le CAC n'est pas renouvelé après la première échéance ou les périodes de renouvellement subséquentes ou s'il est par ailleurs résilié, Chorus devra soit exercer ces fonctions à l'interne, soit engager des tiers pour les exercer. Rien ne garantit que Chorus puisse remplacer ces services de manière économique ou en temps opportun. En outre, aux termes du CSC, Air Canada fournit certains services à Chorus moyennant rétribution. Il s'agit notamment de services liés aux technologies de l'information, à la formation en langue française, aux demandes d'indemnité d'assurance et aux affaires environnementales. Si le CSC est résilié, Chorus devra soit exercer ces fonctions à l'interne, soit engager des tiers pour les exercer. Rien ne garantit que Chorus puisse remplacer ces services de manière économique ou en temps opportun. L'incapacité de Chorus de remplacer ces services de manière économique ou en temps opportun pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats opérationnels et sa situation financière.

Modification des frais et coûts

Chorus reçoit des frais d'Air Canada, lesquels sont calculés selon divers paramètres fondés sur les coûts contrôlables estimatifs de Chorus pour chaque année civile comprise dans la période applicable, majorés d'un pourcentage préétabli. Le pourcentage de majoration correspond à une marge déterminée sur les produits des vols réguliers estimatifs de Chorus pour chaque année civile comprise dans la période applicable. Air Canada est chargée d'établir le calendrier et le prix des vols et prend en charge le risque de fluctuation des tarifs, du nombre de passagers et du prix du carburant. Si ces coûts contrôlables excèdent l'estimation de Chorus, cette dernière peut réaliser moins de profits que prévu ou même subir des pertes aux termes du CAC. Par conséquent, elle peut être incapable de générer des flux de trésorerie suffisants pour rembourser ses dettes à temps. L'un de ces événements pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de Chorus.

Pour les périodes débutant en 2009 et en 2012, Chorus et Air Canada ont établi et établiront les taux pour les trois années suivantes. Rien ne garantit l'exactitude de l'estimation des frais futurs qui a été et qui sera utilisée dans la négociation de ces nouveaux taux.

La convention de modification du CAC a également eu pour effet de modifier les tarifs établis pour la période de tarification de 2009-2011. Les tarifs négociés et reflétés dans la convention de modification des tarifs ont été établis de façon à permettre à Chorus d'atteindre une marge cible des coûts contrôlables de 14,32 %, qui correspond à un taux de majoration des coûts contrôlables de 16,72 % sur les coûts contrôlables de Chorus. Toutefois, aux termes de la convention de modification du CAC, Air Canada et Chorus ont convenu que le taux de majoration des coûts contrôlables de 16,72 % s'appliquerait uniquement du 1^{er} janvier 2009 au 31 juillet 2009. Le 1^{er} août 2009, les taux modifiés convenus sont entrés en vigueur afin de permettre à Chorus d'atteindre une marge cible des coûts contrôlables de 11,11 %, ce qui correspond à un taux de majoration de 12,50 % sur les coûts contrôlables de Chorus. Si les coûts contrôlables excèdent les estimations de Chorus, les profits de Chorus pourraient diminuer et elle pourrait subir des pertes aux termes du CAC et ne pas être en mesure de générer suffisamment de liquidités pour rembourser ses dettes à temps. L'un de ces événements pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de Chorus.

La convention de modification du CAC prévoit également des rajustements du taux de majoration des coûts contrôlables dans certaines circonstances. À compter du 1^{er} janvier 2010, si les heures cale à cale livrées annuelles sont inférieures à 375 000, le taux de majoration des coûts contrôlables sera augmenté, jusqu'à concurrence de 16,72 %, pour indemniser Chorus pour la hausse des coûts unitaires et la perte de marge attribuable à la réduction du nombre d'heures de vol. Si les heures cale à cale livrées annuelles sont supérieures à 375 000, le taux de majoration

des coûts contrôlables de 12,50 % s'appliquera uniquement aux charges contrôlables fixes de Chorus et le taux de majoration des coûts contrôlables de 12,50 % sera ramené à 5 % sur les charges contrôlables variables de Chorus.

Le taux de majoration des coûts contrôlables peut également être réduit par suite de la comparaison de 2009 et de la comparaison de 2015. Si la comparaison de 2009 révèle que la différence exprimée en pourcentage entre les coûts contrôlables de Chorus et ceux du groupe de comparaison a augmenté comparativement à la période de 12 mois du 1^{er} juillet 2006 au 30 juin 2007, le taux de majoration des coûts contrôlables sera, pour la période du 1^{er} janvier 2010 au 31 décembre 2020, alors ramené à 12,50 % ou au pourcentage correspondant à la différence entre 16,72 % et l'augmentation décrite ci-dessus, si celui-ci est inférieur (sauf s'il est réduit de nouveau par suite de la comparaison de 2015). Si la comparaison de 2015 révèle que la différence exprimée en pourcentage entre les coûts contrôlables de Chorus et ceux du groupe de comparaison a augmenté comparativement à la différence exprimée en pourcentage établie durant la comparaison de 2009, le taux de majoration des coûts contrôlables alors en vigueur sera réduit en proportion des résultats de la comparaison de 2015, pour la période allant du 1^{er} janvier 2016 au 31 décembre 2020. Toute réduction du taux de majoration des coûts contrôlables pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de Chorus (pour un résumé de l'état d'avancement de la procédure d'arbitrage en cours entre Chorus et Air Canada concernant la comparaison de 2009, voir la section 13, « Dépendance économique »).

Clauses de portée de l'Association des pilotes d'Air Canada (« APAC ») et transaction concernant les avions à réaction légers

La convention collective d'Air Canada conclue avec l'APAC et la transaction concernant les avions à réaction légers conclue par Air Canada, Chorus, l'APAC et l'Air Line Pilots Association (« ALPA ») limitent le nombre de jets régionaux que Chorus peut exploiter aux termes du CAC. La transaction concernant les avions à réaction légers empêche également Chorus d'exploiter des appareils CRJ705 qui contiennent plus de 75 sièges, toutes classes confondues, et prévoit le ratio minimal de SMO qu'Air Canada doit assurer par rapport aux SMO assurés par Chorus selon le CAC. Ces restrictions peuvent entraîner une réduction du niveau de capacité qu'Air Canada achète de Chorus aux termes du CAC, empêcher cette dernière d'augmenter sa part du marché ou entraver l'expansion du parc aérien de Chorus, ce qui réduirait de façon importante les possibilités de croissance, les produits opérationnels et le résultat net de Chorus. L'un ou l'autre de ces événements pourrait avoir une incidence importante sur les activités de Chorus, ses résultats opérationnels et sa situation financière. Chorus ne peut garantir qu'une convention collective future d'Air Canada ne contiendra pas des restrictions semblables ou plus sévères.

Diminution du nombre d'appareils visés

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

Ententes d'exclusivité

Chorus ne profite d'aucune entente d'exclusivité empêchant Air Canada d'attribuer la totalité ou une partie de ses besoins de capacité régionale à l'interne ou à un autre transporteur aux termes d'un contrat d'achat de capacité ou d'autres formes d'engagements contractuels. Si Air Canada pouvait avoir recours à d'autres transporteurs régionaux, les possibilités d'accroissement des vols de Chorus en vertu du CAC s'en trouveraient réduites.

Différends éventuels avec Air Canada

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

- la comparaison de 2009 et/ou la comparaison de 2015;

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

Chorus pourrait être incapable de résoudre des différends éventuels avec Air Canada et, même si ces différends étaient résolus, le règlement pourrait être conclu à des conditions moins favorables pour Chorus. L'un ou l'autre de ces résultats pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats opérationnels et sa situation financière.

Capacité limitée à profiter d'une amélioration de la conjoncture

Même si les modalités d'achat de capacité et la marge cible prévues dans le CAC réduisent le risque financier de Chorus et l'exposition aux fluctuations de la plupart de ses frais susceptibles d'être volatils, elles limitent également la capacité de Chorus d'augmenter ses produits opérationnels en cas d'amélioration de la conjoncture.

Risques liés à Chorus

Projets de loi C-310, C-541 et C-17

Le 24 novembre 2009, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a fait rapport du projet de loi C-310, *Loi visant l'attribution de certains droits aux passagers aériens*, et a recommandé de ne pas en poursuivre l'étude. Une version révisée du projet de loi C-541, *Loi visant les droits des passagers aériens*, a été présentée en première lecture le 15 juin 2010. Le projet de loi C-541 prévoit des obligations pour les transporteurs aériens lorsqu'un vol est annulé ou retardé, que l'embarquement est refusé ou qu'un aéronef doit attendre au sol avec des passagers à bord. Le projet de loi C-541 est mort au feuilleton lors de la dissolution de la troisième session du quarantième parlement, le 26 mars 2011. Si elle est adoptée dans la forme actuelle prévue par le projet de loi C-541, une telle loi pourrait entraîner des coûts importants pour les transporteurs aériens, y compris Chorus, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de Chorus. Malgré les recommandations du Comité quant au projet de loi C-310, la direction ne peut prévoir si ces projets de loi seront adoptés ou s'ils le seront dans leur forme actuelle ou autrement.

Le 17 octobre 2011, le projet de loi C-17, *Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, a été adopté en première lecture. Si la loi projetée était promulguée, les transporteurs aériens désignés liés par contrat à Air Canada, dont Chorus, seraient tenus de rendre compte au commissaire aux langues officielles et des recours pourraient être intentés contre eux en cas de manquement à la *Loi sur les langues officielles*, qui ne s'applique pas à tous les transporteurs aériens au Canada, ce qui entraînerait des coûts plus importants pour Chorus et pourrait nuire à sa position concurrentielle. Le projet de loi C-17 pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de Chorus.

Employés

Les activités de Chorus exigent une main-d'œuvre importante et un grand nombre de pilotes, d'agents de bord, de mécaniciens et d'autres membres du personnel. Les activités de Chorus nécessitent le recrutement, l'embauche, la formation et la fidélisation de nouveaux salariés. Rien ne garantit que Chorus puisse recruter, engager, former et fidéliser un nombre suffisant de salariés qualifiés pour mettre en œuvre ses plans ou pourvoir les postes vacants. Si Chorus est incapable d'engager et de fidéliser un nombre suffisant de salariés qualifiés à un coût raisonnable, cela pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats opérationnels et sa situation financière.

Frais de main-d'œuvre et relations de travail

Les frais de main-d'œuvre constituent le pourcentage le plus élevé des coûts opérationnels totaux de Chorus qui sont pris en charge par Chorus. Rien ne garantit l'exactitude de l'estimation des frais de main-d'œuvre futurs de Chorus. Si ces coûts excèdent les estimations de Chorus, Chorus pourrait voir ses profits diminuer ou subir des pertes aux termes du CAC.

La plupart des employés de Chorus sont syndiqués et ses conventions collectives ont toutes expiré à la fin du mois de juin 2009. Le 30 août 2009, Chorus a conclu un accord de principe de trois ans avec ses employés de la maintenance et de l'ingénierie qui sont représentés par les TCA. Cet accord a ensuite été ratifié par un vote syndical le 12 septembre 2009. Le 3 décembre 2009, Chorus a conclu un accord de principe de trois ans avec les agents – Service clientèle et le personnel des Services avions, aussi représentés par les TCA. Cet accord a ensuite été ratifié par un vote syndical le 16 décembre 2009. Le 25 mars 2010, Chorus a conclu un accord de trois ans avec ses régulateurs de vol qui sont représentés par la CALDA. Le 25 juin 2010, Chorus a conclu un accord de six ans avec ses pilotes représentés par l'ALPA, accord qui a été ratifié par un vote syndical le 9 juillet 2010. Le 30 juin 2010, Chorus a conclu un accord de six ans avec ses agents de bord représentés par le SAABC, ce qui a été ratifié par un vote syndical le 16 juillet 2010. Le 9 septembre 2010, Chorus a conclu une entente de trois ans avec ses employés de l'Affectation des équipages (représentés par le syndicat des TCA), entente qui a été ratifiée par un vote syndical le 14 septembre 2010.

Rien ne garantit que les conventions collectives puissent être renouvelées sans conflit de travail dans l'avenir et qu'aucun autre conflit de travail n'entraîne l'interruption ou l'arrêt du service de Chorus ni ne compromette autrement la capacité de Chorus d'exercer ses activités, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats opérationnels et sa situation financière. Rien ne garantit que les ententes conclues avec les syndicats d'employés soient assujetties à des modalités conformes aux attentes de Chorus ou à des modalités comparables aux ententes qui ont été conclues par d'autres transporteurs aériens régionaux, et toute entente future pourrait accroître les frais de main-d'œuvre ou avoir autrement une incidence défavorable sur Chorus.

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

Certaines augmentations de la productivité touchant les dispositions relatives au travail et au calendrier comprises dans la convention collective conclue avec l'ALPA, qui permettent à Chorus d'établir pour les pilotes un calendrier de vol comprenant un plus grand nombre d'heures au cours d'un mois donné à leur taux horaire normal, exigent qu'un nombre minimal de 125 appareils soit maintenu dans le parc aérien de Chorus. Si Chorus ne peut maintenir un minimum de 125 appareils dans son parc aérien, cela entraînera la perte des augmentations de productivité, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats opérationnels et sa situation financière.

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

La capacité de Chorus à verser des dividendes ou des avances ou à effectuer d'autres paiements est assujettie, entre autres facteurs, à sa situation de trésorerie, à la législation applicable et aux restrictions contractuelles que contiennent les instruments régissant les dettes. Le niveau d'endettement de Chorus a des conséquences importantes pour les actionnaires, notamment les suivantes : i) la capacité future de Chorus à obtenir du financement supplémentaire pour son fonds de roulement, ses dépenses d'investissement et ses acquisitions peut être limitée; ii) une partie importante des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles peut être affectée au remboursement du capital et au paiement des intérêts sur ses dettes, réduisant ainsi les fonds disponibles pour les activités futures; iii) certains emprunts seront assortis de taux d'intérêt variables, ce qui expose Chorus au risque d'augmentation des taux d'intérêt; iv) Chorus peut être plus sensible aux récessions et sa capacité à faire face à la pression concurrentielle peut être limitée.

L'actuelle situation financière partout dans le monde est caractérisée par une volatilité accrue et par le fait que plusieurs institutions financières ont fait face à d'importants problèmes de liquidité et à d'autres difficultés. L'accès à du nouveau financement public (dans l'éventualité où Chorus y ferait appel) a subi le contrecoup de ces événements, ce qui pourrait nuire à la capacité de Chorus d'obtenir du financement à des conditions acceptables. Si Chorus ne réussit pas à obtenir le financement nécessaire à des modalités acceptables, cela pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats opérationnels et sa situation financière.

Dilution pour les actionnaires

Chorus est autorisée à émettre un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B pour une contrepartie et selon des modalités établies par son conseil d'administration. Les actionnaires n'ont aucun droit préférentiel de souscription à l'égard de ces autres émissions. Chorus peut faire des acquisitions futures ou exécuter des opérations de financement ou autres comportant l'émission de titres de Chorus qui peuvent avoir un effet dilutif et nuire considérablement aux actionnaires actuels.

Incertitude relative au versement des dividendes

Le paiement de dividendes dépend de tous les facteurs qui sont susceptibles d'avoir une incidence négative sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de Chorus et qui pourraient influencer sur sa liquidité et sa capacité de déclarer et de payer des dividendes (que ce soit au niveau actuel, à un nouveau révisé ou pas du tout). Il est également conditionnel, notamment, aux flux de trésorerie produits par Chorus, aux besoins financiers de Chorus et aux résultats des tests de solvabilité applicables ainsi qu'aux restrictions contractuelles (contrats de crédit ou autres contrats).

Niveau d'endettement – risque de refinancement

Le niveau d'endettement de Chorus pourrait de temps à autre compromettre à l'avenir sa capacité d'obtenir du financement supplémentaire au moment voulu pour tirer parti des possibilités d'affaires qui se présentent. Si Chorus ne réussit pas à obtenir le financement nécessaire ou à l'obtenir à des modalités acceptables compte tenu des circonstances, cela pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats opérationnels et sa situation financière.

Diversification et croissance

La direction évalue périodiquement les possibilités de diversification et de croissance et les occasions d'acquisitions d'entreprises qui pourraient, à son avis, être complémentaires pour Chorus. Dans le cadre de ces démarches, la direction effectue un contrôle diligent habituel et effectue une analyse afin de définir et d'évaluer les risques importants. Malgré son examen, la direction risque de ne pas relever tous les risques de cet ordre, de ne pas tirer les synergies attendues de toute initiative ou de ne pas réussir une opération visant la diversification ou la croissance. Toute situation du genre pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les résultats opérationnels et la situation financière de Chorus. De plus, l'incapacité de la direction de gérer l'expansion efficacement pourrait se répercuter défavorablement sur l'entreprise, les activités et les perspectives de Chorus.

Dépendance envers le personnel clé

Le succès de Chorus est tributaire des capacités, de l'expérience, de la connaissance du secteur et des efforts personnels des membres de sa haute direction et d'autres employés clés et de l'aptitude de Chorus à attirer et à conserver un personnel compétent. Comme Chorus cherche à se diversifier ou à prendre de l'expansion, la tâche de la direction et des employés de Chorus pourrait s'alourdir, ce qui pourrait mettre en péril les niveaux de productivité et de conservation du personnel. De plus, il se peut que Chorus ne soit pas en mesure d'attirer et de retenir à son service du nouveau personnel de direction compétent pour combler ses besoins futurs. La perte de ce personnel clé pourrait nuire considérablement à l'entreprise, aux résultats opérationnels, à la situation financière et aux perspectives d'avenir de Chorus.

Risques liés aux instruments financiers

Pour obtenir une description des risques de taux d'intérêt, de crédit, de liquidité et de change associés aux instruments financiers de Chorus, voir l'analyse présentée à la section 12, « Instruments financiers et gestion des risques ».

Risques liés à Thomas Cook

Le 2 avril 2010, Chorus a conclu une entente de services aériens avec Thomas Cook en vue de l'exploitation d'au moins six appareils 757-200 de Boeing. Le service a débuté le 5 novembre 2010. L'incapacité de Thomas Cook à s'acquitter adéquatement de ses obligations envers Chorus aux termes de cette entente, ou l'arrêt ou d'autres

interruptions imprévus des activités de Thomas Cook pourraient nuire fortement à Chorus ainsi qu'à ses activités, ses résultats opérationnels ou sa situation financière.

Certaines conditions de nature économique et géopolitique régnant dans les pays, autres que le Canada et les États-Unis, vers lesquels Chorus assurera désormais des vols aux termes de l'entente de services aériens pourraient affaiblir les produits générés par les services qu'elle fournit à Thomas Cook. Toute situation du genre et toute incidence défavorable sur les produits qui en découlerait, pourraient avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de Chorus.

De plus, bon nombre des types de risques liés à Air Canada dont il est fait mention dans la présente section, comme ceux ayant trait à la liquidité, à la résiliation de contrats, aux niveaux d'utilisation, aux cas de force majeure, aux estimations de coûts faites par Chorus lors de la conclusion des ententes relatives aux tarifs et aux différends éventuels, s'appliquent également en ce qui a trait à la relation de Chorus avec Thomas Cook.

Risques liés au secteur d'activité

Conjoncture économique et géopolitique

Les résultats opérationnels des sociétés aériennes sont sensibles à la conjoncture économique et géopolitique, qui a une incidence marquée sur la demande de transport aérien. Les tarifs aériens, tout comme la demande de transport aérien, ont beaucoup fluctué dans les années passées et peuvent fluctuer considérablement dans l'avenir. Air Canada n'est pas en mesure de prédire avec certitude les conditions du marché, pas plus qu'elle ne sait d'avance les tarifs qu'elle pourra demander. Les attentes de la clientèle peuvent évoluer rapidement, et la demande de billets à prix abordables peut limiter les possibilités de revenus. Les voyages, et plus particulièrement les voyages d'agrément, représentent une dépense discrétionnaire pour les consommateurs. Un ralentissement de la croissance économique en Amérique du Nord et une instabilité géopolitique dans diverses régions du monde pourraient avoir pour conséquence de faire baisser la demande de transport aérien. En outre, l'appréciation récente et toute appréciation supplémentaire de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain pourraient compromettre l'attrait des voyages transfrontaliers à destination du Canada. Toute situation du genre pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de Chorus.

Coût du carburant

Le coût du carburant représente une dépense importante pour les transporteurs aériens. Les prix du carburant ont augmenté et se sont maintenus près des sommets historiques. S'ils demeurent à ces niveaux ou s'ils augmentent davantage, la demande pour le transport aérien pourrait diminuer en raison des suppléments, et/ou Air Canada pourrait ne pas être en mesure de facturer à ses clients ces coûts supplémentaires en imposant un supplément au titre du carburant. Cette situation serait tout de même susceptible de nuire aux activités, aux résultats opérationnels et à la situation financière de Chorus si Air Canada réduisait la capacité qu'elle utilise ou si, de ce fait, elle était incapable de remplir ses obligations aux termes du CAC.

Incidence de la concurrence sur la nécessité, pour Air Canada, de recourir aux services de Chorus

Le secteur du transport aérien est fortement concurrentiel. Air Canada fait concurrence à d'autres grands transporteurs ainsi qu'à des transporteurs aériens à rabais sur ses lignes, y compris les liaisons assurées par Chorus aux termes du CAC. Certains concurrents pourraient rapidement entrer sur les marchés que Chorus dessert pour Air Canada et provoquer une baisse rapide des tarifs, ce qui diminuerait les avantages économiques que représentent les activités régionales de Chorus pour Air Canada. WestJet a récemment annoncé son intention de lancer un nouveau transporteur court-courrier régional à faible coût. Outre la concurrence traditionnelle entre les transporteurs aériens, le secteur fait face à une concurrence provenant des autres modes de transport par voie terrestre. La vidéoconférence et d'autres méthodes de communication électronique ont également ajouté une nouvelle dimension à la concurrence du secteur, étant donné que les voyageurs d'affaires recherchent des solutions de rechange au transport aérien. Toute situation du genre pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de Chorus.

Incidence de l'intensification de la concurrence dans les secteurs du transport aérien régional et des voyageurs sur les possibilités de diversification et de croissance de Chorus

Outre les limites prévues par le CAC et l'interdiction réglementaire de cabotage, la capacité de Chorus de fournir des services régionaux à un grand transporteur aérien américain est limitée par les liens d'affaires que tous les transporteurs aériens réseaux des États-Unis entretiennent avec d'autres transporteurs régionaux. De plus, bien des transporteurs aériens réseaux sont assujettis à des clauses de portée aux termes de leurs conventions collectives, ce qui limite leur possibilité d'accroître leur parc de jets régionaux. En outre, de nouveaux concurrents peuvent entrer sur le marché du transport aérien régional. Ces concurrents, nouveaux ou anciens, peuvent conclure avec des sociétés aériennes, dont Air Canada, des contrats d'achat de capacité visant des liaisons actuellement exploitées par Chorus. La croissance de la capacité d'autres sociétés de transport aérien sur le marché des jets régionaux augmenterait considérablement la concurrence et pourrait réduire les taux de rendement dans le secteur du transport aérien régional. De même, la plupart des transporteurs aériens réseaux cherchent à réduire les coûts, ce qui peut également rétrécir les marges opérationnelles dans le secteur du transport aérien régional. La concurrence féroce entre les voyageurs et les transporteurs offrant des services de transport aérien peut limiter la capacité d'expansion de Chorus dans ces marchés. Toute situation du genre pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de Chorus.

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

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

Attentats terroristes

Un attentat terroriste (que ce soit au pays ou à l'étranger et qu'il concerne ou non Air Canada, Chorus ou un autre transporteur, le cas échéant) et les mesures de sécurité de plus en plus strictes, comme les restrictions imposées au contenu des bagages à main, pourraient nuire considérablement à la demande en général, et réduire le nombre de passagers empruntant les lignes d'Air Canada et de Chorus. Une telle incidence négative sur la demande serait susceptible de nuire grandement aux activités, aux résultats opérationnels et à la situation financière de Chorus si Air Canada réduisait la capacité qu'elle utilise ou si elle était incapable de remplir ses obligations aux termes du CAC.

Épidémies

La propagation de maladies contagieuses pourrait avoir une incidence défavorable importante sur la demande des passagers pour le transport aérien et sur le nombre de passagers voyageant sur les vols d'Air Canada et de Chorus, surtout si des restrictions concernant les déplacements étaient imposées. Une telle situation pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de Chorus.

Interruptions ou perturbations du service

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

Dépendance envers les technologies

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

Les systèmes technologiques de Chorus sont vulnérables à diverses causes de perturbation, d'interruption ou d'utilisation abusive, comme une catastrophe naturelle, un attentat terroriste, une défaillance des systèmes de télécommunication, un virus, un acte de piratage informatique ou d'autres facteurs liés à la sécurité. Même si Chorus maintient des dispositifs de sûreté et des plans de reprise après sinistre dans lesquels elle continue d'investir, ces mesures peuvent toutefois se révéler insuffisantes ou être mal appliquées. Toute défaillance des moyens technologiques employés par Chorus ou Air Canada pour fournir des services à Chorus par suite, entre autres, d'une panne électrique ou d'une interruption de services de télécommunication ou d'accès Internet, serait susceptible de nuire considérablement à l'exploitation de Chorus et d'avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats opérationnels et sa situation financière.

Nature saisonnière des activités, autres facteurs et résultats précédents

Chorus connaît généralement une demande plus forte pour ses services aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile, et une demande plus faible aux premier et quatrième trimestres. Toutefois, du fait des nouveaux vols exploités pour le compte de Thomas Cook, on s'attend maintenant à ce que la demande des premier et troisième trimestres de l'année civile dépasse celle des deuxième et quatrième trimestres. Cette nouvelle répartition de la demande est essentiellement causée par le nombre élevé de voyageurs d'agrément qui se déplacent de préférence en été en vertu du CAC avec Air Canada et par le nombre élevé de voyageurs d'agrément qui privilégient les destinations soleil durant la saison hivernale en vertu de l'entente de services aériens avec Thomas Cook. Chorus a des coûts fixes substantiels qui ne fluctuent pas vraiment selon la demande des passagers à court terme. Les produits des activités ordinaires de Chorus varient peu selon les coefficients d'occupation.

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

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

Questions d'ordre réglementaire

Le secteur du transport aérien est assujéti à de multiples règlements, tant canadiens qu'étrangers, qui régissent notamment les questions de sûreté, de sécurité, de licence, de concurrence, de niveau de bruit, d'environnement et, dans une certaine mesure, d'établissement des prix. De temps à autre, d'autres lois et règlements peuvent être proposés et de nouvelles décisions, rendues, ce qui pourrait augmenter les exigences ou restrictions applicables aux activités aériennes. L'adoption de règlements ou décisions supplémentaires de la part de Transports Canada, de l'Office des transports du Canada, du Conseil du Trésor et de toute autre entité gouvernementale canadienne ou étrangère serait susceptible de nuire considérablement aux activités, aux résultats opérationnels et à la situation financière de Chorus. Celle-ci ne peut garantir que de nouveaux règlements ne seront pas adoptés, que la législation ne fera pas l'objet de modifications ou que des décisions ne seront pas rendues. L'adoption de ces nouvelles lois, de ces

nouveaux règlements ou de ces modifications et la prise de telles décisions pourraient avoir de lourdes conséquences pour les activités de Chorus, ses résultats opérationnels et sa situation financière.

Chorus est aussi assujettie aux lois du Canada et des États-Unis en matière de protection des renseignements personnels relatifs aux passagers et aux salariés. Le respect de ces régimes de réglementation risque d'entraîner des coûts opérationnels supplémentaires et de nuire fortement aux activités, aux résultats opérationnels et à la situation financière de Chorus.

Environnement et émissions de gaz à effet de serre

À titre de participant du secteur du transport aérien, Chorus est exposée à toute nouvelle réglementation concernant les émissions de gaz à effet de serre par ses appareils. Chorus aurait à engager des frais supplémentaires en vue de se conformer à cette réglementation, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats opérationnels et sa situation financière.

Assurance responsabilité civile contre le risque de guerre

Il se pourrait que le gouvernement du Canada cesse de fournir à Chorus et à certains autres transporteurs au Canada une assurance responsabilité civile contre le risque de guerre. Cette situation pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats opérationnels et la situation financière de Chorus. Si le gouvernement du Canada devait cesser de fournir cette assurance ou la modifier, Chorus et les autres intervenants du secteur n'auraient d'autre choix que d'obtenir cette garantie auprès d'assureurs privés. Les solutions de rechange, comme celle proposée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (« OACI ») et l'IATA, ne se sont pas concrétisées comme prévu, en raison des mesures prises par d'autres pays et du lancement de produits d'assurance complémentaire. Il est peu probable qu'une solution générale soit mise en place dans un avenir immédiat ou rapproché. Comme le gouvernement fédéral américain a déjà mis en place son propre mécanisme d'assurance contre le risque de guerre auquel sont exposés les transporteurs américains, tout régime d'assurance mondiale se trouve privé d'un de ses grands piliers.

Les responsables du marché de l'assurance aviation à Londres ont introduit une nouvelle clause d'exclusion standard portant sur les actes de guerre ou de terrorisme dans leurs contrats d'assurance corps d'aéronef et rechanges, et ont annoncé leur intention d'inclure une exclusion semblable dans leurs contrats d'assurance passagers et responsabilité civile. Ces clauses excluent toute demande d'indemnité résultant de l'usage hostile de bombes sales, d'armes à impulsion électromagnétique ou d'agents biochimiques. Le programme d'assurance du gouvernement du Canada vise à régler ces questions au fur et à mesure qu'elles surviennent, mais le gouvernement canadien n'a pas encore décidé de l'élargir afin qu'il couvre cette exclusion. Sauf s'il l'élargit et jusqu'à ce qu'il le fasse, la perte d'assurance expose Chorus à un nouveau risque non assuré et pourrait faire en sorte que Chorus ne respecte pas certaines exigences réglementaires ou ententes contractuelles, ce qui pourrait nuire fortement à ses activités, à ses résultats opérationnels et à sa situation financière.

Risque d'accident

En raison de la nature de ses activités de base, Chorus s'expose à des poursuites en responsabilité civile, notamment pour des dommages corporels graves ou des décès découlant d'accidents ou de désastres impliquant des aéronefs à bord desquels se trouveraient des clients de Chorus ou des aéronefs d'autres transporteurs dont elle aurait assuré la maintenance ou la réparation. Rien ne garantit que la protection fournie par l'assurance de Chorus suffise à couvrir une ou plusieurs réclamations importantes, et toute insuffisance de fonds pourrait être considérable. En outre, un accident ou un sinistre impliquant un appareil d'Air Canada, de Chorus ou d'un autre transporteur dont Air Canada ou Chorus (ou, auparavant, ACGHS) aurait assuré la maintenance ou la réparation pourrait entacher grandement la réputation de ces entités sur le plan de la sécurité et, par ricochet, nuire aux activités, aux résultats opérationnels et à la situation financière de Chorus.

Risques liés aux actions en justice en cours

En février 2011, Chorus et Air Canada se sont entendues pour faire trancher de façon définitive par voie d'arbitrage la question de la comparaison de 2009 en vertu du CAC (l'« arbitrage ») (se reporter à la section 13, « Dépendance économique », pour une description de l'arbitrage). Si la position de Chorus n'est pas retenue à l'issue du processus d'arbitrage, ses résultats opérationnels, sa situation financière et sa liquidité pourraient s'en trouver défavorablement touchés.

En février 2006, Chorus a entamé des actions en justice devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario (la « Cour de l'Ontario ») contre l'Administration portuaire de Toronto, Porter Airlines Inc. (« Porter ») et d'autres parties défenderesses (collectivement avec Porter, les « parties défenderesses dans l'affaire Porter »), après avoir appris qu'elle serait exclue de l'exploitation de vols au départ de l'aéroport du centre-ville de Toronto (Island). Le 26 octobre 2007, Porter a déposé une demande reconventionnelle à l'endroit de Chorus et d'Air Canada invoquant diverses réclamations en responsabilité délictuelle, y compris des accusations de complot, ainsi que des violations de la loi sur la concurrence et arguant notamment que la relation commerciale entre Chorus et Air Canada contrevenait aux lois canadiennes sur la concurrence, et réclamant 850 000 \$ en dommages-intérêts. Parallèlement aux actions devant la Cour de l'Ontario, Chorus a entamé une procédure de contrôle judiciaire à l'encontre de l'Administration portuaire de Toronto devant la Cour fédérale du Canada (la « Cour fédérale ») portant sur l'accès de Chorus à l'aéroport du centre-ville de Toronto. Les parties défenderesses dans l'affaire Porter ont obtenu le statut d'intervenant et de partie relativement à ces actions. En janvier 2008, Porter a déposé en Cour fédérale une défense et demande reconventionnelle à l'encontre de Chorus et d'Air Canada, comportant des allégations et des demandes de dommages-intérêts semblables à celles de la demande reconventionnelle déposée devant la Cour de l'Ontario. Le 16 octobre 2009, Chorus a abandonné sa poursuite intentée contre les parties défenderesses dans l'affaire Porter et l'Administration portuaire de Toronto devant la Cour de l'Ontario. À la même date, la demande reconventionnelle déposée par Porter devant la Cour de l'Ontario contre Chorus et Air Canada a été suspendue jusqu'à l'issue de la poursuite déposée devant la Cour fédérale. Le 29 mars 2010, Chorus a abandonné sa poursuite devant la Cour fédérale contre l'Administration portuaire de Toronto, dans laquelle les parties défenderesses dans l'affaire Porter étaient intervenues et à laquelle elles étaient devenues parties. Le 14 mai 2010, Porter a retiré la demande reconventionnelle qu'elle avait déposée devant la Cour fédérale. La demande reconventionnelle déposée par Porter devant la Cour de l'Ontario contre Chorus et Air Canada a été rétablie le 22 février 2011. Chorus maintient que la demande reconventionnelle de Porter n'est pas fondée et elle la contestera vigoureusement devant les tribunaux. Si Chorus n'obtient pas gain de cause, elle pourrait devoir payer des dommages-intérêts importants. Il n'est pas possible d'établir une estimation de l'incidence financière éventuelle, des incertitudes relatives au montant ou au calendrier des sorties de trésorerie ou de la possibilité d'un remboursement. Par conséquent, Chorus n'a comptabilisé aucun montant au titre de cette demande.

Chorus est partie à diverses procédures liées à la contestation par les employés des clauses de retraite obligatoire comprises dans certaines conventions collectives, entre autres la convention intervenue entre Jazz Aviation S.E.C. et l'Air Line Pilots Association, dont certaines clauses prévoyant les modalités de retraite applicables aux pilotes exigent que ces derniers prennent leur retraite au plus tard à 65 ans. Certains litiges sont entièrement ou partiellement réglés et d'autres sont en cours. Il est impossible à l'heure actuelle de déterminer avec certitude les obligations qui pourraient découler, pour Chorus, d'un dénouement défavorable.

Risques liés aux débetures convertibles

Questions ayant une incidence sur le cours des débetures convertibles

La Bourse de Toronto a approuvé l'inscription à sa cote des débetures convertibles et des actions devant être émises au moment de leur conversion, de leur rachat ou de leur remboursement. Il n'existe actuellement aucun marché pour la négociation de ces titres. Il peut donc être impossible pour les acquéreurs de revendre les titres achetés aux termes du prospectus simplifié, ce qui peut avoir une incidence sur leur cours sur le marché secondaire, la transparence et la disponibilité de leur cours, leur liquidité et l'étendue des obligations réglementaires de l'émetteur.

Rien ne garantit la création ou le maintien d'un marché de négociation actif ou liquide pour les débetures convertibles. Si un tel marché n'est pas créé ou maintenu, le cours de négociation des débetures convertibles pourrait être défavorablement touché. La question de savoir si les débetures convertibles seront ou non négociées à des cours inférieurs dépend de nombreux facteurs, dont la liquidité des débetures convertibles, les taux d'intérêt en vigueur et les

marchés pour la négociation de titres similaires, le cours des actions de Chorus, la conjoncture économique en général de même que la situation financière, le rendement financier historique et les perspectives futures de Chorus. De plus, les actionnaires subiront une dilution si Chorus décide de racheter des débentures convertibles en circulation et de les échanger contre des actions ou de rembourser le montant en capital des débentures convertibles à l'échéance en émettant des actions supplémentaires.

Risque de crédit et dettes de rang supérieur; absence de protection

La probabilité que les souscripteurs de débentures convertibles reçoivent les paiements qui leur sont dus aux termes des débentures convertibles dépendra de la santé financière et de la solvabilité de Chorus. De plus, les débentures convertibles constituent des obligations non garanties de Chorus et sont subordonnées, quant au droit de paiement, à toutes les dettes de rang supérieur existantes et futures de Chorus. Par conséquent, si Chorus déclare faillite, liquide ses actifs, procède à une restructuration ou conclut certaines autres opérations, ses actifs seront affectés au remboursement de ses obligations à l'égard des débentures convertibles uniquement après le règlement intégral de la totalité de ses dettes de rang supérieur et garanties. Il se pourrait que le reliquat des actifs après ces paiements ne permette pas de rembourser les sommes dues à l'égard d'une partie ou de la totalité des débentures convertibles alors en circulation. Les débentures convertibles sont de plus, effectivement et structurellement, subordonnées aux créances des créanciers (y compris les fournisseurs) des filiales de Chorus, sauf dans la mesure où Chorus est un créancier de ces filiales de rang égal ou supérieur à ces autres créanciers.

Conversion après certaines opérations

Dans le cas de certaines opérations, chaque débenture convertible deviendra convertible en titres, en trésorerie ou en biens pour l'actionnaire, selon la nature et le montant des titres, de la trésorerie ou des biens en lesquels la débenture convertible était convertible immédiatement avant l'opération. Cette modification pourrait réduire sensiblement, voire éliminer la valeur du privilège de conversion associé aux débentures convertibles dans l'avenir. Par exemple, si Chorus était acquise dans le cadre d'une fusion en trésorerie, chaque débenture convertible deviendrait convertible uniquement en trésorerie et ne serait plus convertible en titres dont la valeur varierait en fonction des perspectives futures de Chorus et d'autres facteurs.

19. RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Des renseignements supplémentaires sur Chorus, y compris sa notice annuelle, peuvent être obtenus sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com ou sur le site Web de Chorus à l'adresse www.chorusaviation.ca, sous Investisseurs.

20. GLOSSAIRE

7503695 – 7503695 Canada Inc., société constituée le 14 avril 2010 aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*

Actif relatif au CAC – Actif incorporel constitué des droits de Chorus en vertu du CAC

Actionnaires – Porteurs d'actions

Actions – Actions ordinaires de Chorus Aviation Inc.

Actions à droit de vote – Actions ordinaires à droit de vote de catégorie B de Chorus

Actions à droit de vote variable – Actions ordinaires à droit de vote variable de catégorie A de Chorus

Appareil Q400 – Appareil à turbopropulseurs Q400 NextGen

Appareils en service – Appareils visés par le CAC plus les appareils servant aux vols nolisés et les appareils de Thomas Cook, moins les nouveaux appareils qui ont été livrés, mais qui n'effectuent pas encore de vols commerciaux

Appareils visés – Appareils de Chorus visés par le CAC

Arrangement – Arrangement en vertu de la LCSA mis en œuvre aux termes d'une convention d'arrangement datée du 4 octobre 2010 entre Chorus, le Fonds et d'autres parties

CAC – Contrat d'achat de capacité modifié et mis à jour en date du 1^{er} janvier 2006, intervenu entre Air Canada et la Société en commandite, dans sa version modifiée par la convention de modification des tarifs et la convention de modification du CAC, tel qu'il peut de nouveau être modifié

Chorus – Toute mention de Chorus ou de la Société dans le présent rapport de gestion renvoie, selon le contexte, à Chorus Aviation Inc. et au Fonds, la société qu'elle remplace, ainsi qu'à leurs filiales actuelles et anciennes (la Société en commandite, la Fiducie, Jazz Air S.E.C., Commandité Gestion Jazz Air Inc., Commandité Aviation Inc., 7503695 Canada Inc. et les sociétés de location), collectivement, à Chorus et à au moins une de ses filiales actuelles ou anciennes, à au moins une des filiales actuelles ou anciennes de Chorus ou à Chorus elle-même

Commandité Aviation – Commandité Aviation Inc., société constituée le 18 novembre 2010 en vertu de la *Loi sur les sociétés par actions* de l'Ontario pour agir à titre de commandité de Jazz Aviation S.E.C.

Convention de modification des tarifs – Convention que la Société en commandite et Air Canada ont conclue le 28 juillet 2009 en vue de modifier et revoir les tarifs

Convention de modification du CAC – Convention que la Société en commandite et Air Canada ont conclue le 22 septembre 2009 en vue de modifier le CAC

Coût par siège-mille offert ou CSMO – Charges opérationnelles par siège-mille offert

Coûts contrôlables – Pour toute période, tous les coûts et charges engagés et réglés par Chorus, sauf les coûts refacturés

Coûts refacturés – Coûts qui sont remboursés aux termes d'ententes de partenariat

Coûts unitaires – A le sens qui est attribué à l'expression *Unit Costs* dans le CAC

Déventures – Déventures subordonnées non garanties convertibles à 9,50 % de Chorus, d'un capital de 86,25 M\$, venant à échéance le 31 décembre 2014

Direction – Personnel de direction de Chorus

EDC – Exportation et développement Canada

Entente de services aériens – Entente contractuelle de services aériens intervenue entre Thomas Cook et Chorus

Ententes de partenariat – Contrats de services aériens signés par Jazz

Fiducie – Fiducie Jazz Air

Fonds – Fonds de revenu Jazz Air

Heures cale à cale – Nombre de minutes écoulées depuis le moment où les cales sont retirées des roues d'un appareil jusqu'au moment où elles y sont replacées, divisé par 60

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

Heures de vol – A le sens attribué à l'expression *Flight Hours* dans le CAC

IASB – International Accounting Standards Board

IFRIC 14 – Interprétation 14 du Comité d'interprétation des Normes internationales d'information financière

IFRS – Normes internationales d'information financière

Investissements de maintien – Sommes engagées pour assurer le maintien des activités ou de la capacité de production de Chorus

Jazz – Jazz Aviation S.E.C. conjointement avec Commandité Aviation, son commandité, ainsi que leurs filiales et les sociétés qu'elles remplacent. En particulier, lorsqu'il est fait mention de Jazz à l'égard d'une période précédant le 1^{er} octobre 2004, on fait référence aux activités exercées par Jazz Air Inc., qui a été liquidée le 30 septembre 2004; lorsqu'il est fait mention de Jazz à l'égard d'une période comprise entre le 1^{er} octobre 2004 et le 1^{er} février 2006, on fait référence aux activités de Jazz exercées par la Société en commandite Jazz Air; et lorsqu'il est fait mention de Jazz à l'égard d'une période comprise entre le 2 février 2006 et le 5 janvier 2011, on fait référence aux activités de Jazz exercées par Jazz Air S.E.C., sauf si le contexte ne s'y prête pas

Jazz Air S.E.C. – Société en commandite établie sous le régime des lois du Québec le 12 septembre 2005 qui a exercé des activités de transport aérien régional du 2 février 2006 au 5 janvier 2011

LARAH – Latin American Regional Aviation Holding Corporation

LCSA – *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, dans sa version modifiée

Manuel de l'ICCA – *Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés*

Nombre minimum garanti d'appareils visés – A le sens attribué à l'expression *Guaranteed Minimum Number of Covered Aircraft* dans le CAC

Parts ou parts du Fonds – Parts du Fonds

PCAA – Papier commercial adossé à des actifs

PCGR – Principes comptables généralement reconnus du Canada après l'adoption des IFRS

PCGR canadiens – Principes comptables généralement reconnus du Canada avant l'adoption des IFRS

Porteurs de parts – Détenteurs des parts

Produits tirés des coûts refacturés – Produits opérationnels tirés des coûts qui sont remboursés aux termes d'ententes de partenariat

Rapport de gestion – Analyse par la direction de Chorus de la situation financière et des résultats des activités opérationnelles

RILT – Régime d'intéressement à long terme

SETP – Salariés équivalents temps plein

Sièges-milles offerts (« SMO ») – Mesure de la capacité offerte aux passagers : produit du nombre total de sièges offerts aux passagers par le nombre de milles parcourus

Société en commandite – Jazz Aviation S.E.C., société en commandite établie sous le régime des lois de la province d'Ontario

Sociétés de location – Chorus Leasing I Inc., Chorus Leasing II Inc. et Chorus Leasing III Inc., collectivement

Taux de majoration des coûts contrôlables – A le sens attribué à l'expression *Controllable Mark-Up* dans le CAC

Thomas Cook – Thomas Cook Canada Inc.

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