



(auparavant Fonds de revenu Jazz Air)

Rapport de gestion de 2010

Le 7 février 2011

TABLE DES MATIÈRES

1.	ARRANGEMENT ET RÉORGANISATION	2
2.	GÉNÉRALITÉS	4
3.	FAITS SAILLANTS DU QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2010	6
4.	PARC AÉRIEN	8
5.	ÉTAT CONSOLIDÉ CONDENSÉ DES RÉSULTATS.....	9
6.	ANALYSE DU QUATRIÈME TRIMESTRE	10
7.	ANALYSE DE L'EXERCICE À CE JOUR.....	11
8.	INDICATEURS DE RENDEMENT.....	12
9.	DONNÉES FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES.....	15
10.	SITUATION DE TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT	16
11.	INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES	21
12.	DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE.....	22
13.	RÉGIMES DE RETRAITE.....	25
14.	ESTIMATIONS COMPTABLES CRUCIALES.....	26
15.	CHANGEMENTS DE MÉTHODES COMPTABLES ET FAITS NOUVEAUX EN COMPTABILITÉ.....	30
16.	CONTRÔLES ET PROCÉDURES	36
17.	PERSPECTIVES.....	36
18.	FACTEURS DE RISQUE	37
19.	RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	50
20.	GLOSSAIRE.....	50

Chorus Aviation Inc. (« Chorus » ou la « Société ») a été constituée en société le 27 septembre 2010 en vertu des lois du Canada. 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 proposé de mettre en œuvre un arrangement en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (l'« arrangement »). L'arrangement donne lieu à l'échange, à raison d'une contre une, des parts du Fonds contre des actions ordinaires de Chorus. En conséquence de l'arrangement, les porteurs de parts du Fonds sont devenus les seuls actionnaires de Chorus, qui est devenue l'unique propriétaire de la totalité des parts en circulation du Fonds. L'arrangement est entré en vigueur le 31 décembre 2010. 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 (voir la section 1, « Arrangement et réorganisation »).

Chorus tire des produits de sa participation dans Jazz Aviation S.E.C. (« Jazz » ou la « Société en commandite », qui exerce les activités auparavant exercées par Jazz Air S.E.C.) et ses filiales. Toute mention de Chorus ou de la Société dans le présent rapport de gestion renvoie, selon le contexte, à Chorus (la Société) et à ses filiales actuelles et anciennes filiales (la Société en commandite, Jazz Air S.E.C., Commandité Gestion Jazz Air Inc., Commandité Aviation Inc. et 7503695 Canada Inc.) collectivement, à Chorus et à au moins une de ses filiales actuelles ou anciennes filiales, à au moins une des filiales actuelles ou anciennes filiales de Chorus ou à Chorus elle-même.

Le rapport de gestion suivant, qui présente une analyse de la situation financière et des résultats d'exploitation de Chorus, est en date du 7 février 2011 et doit être lu à la lumière des états financiers consolidés vérifiés de Chorus et des notes y afférentes pour les exercices terminés les 31 décembre 2010 et 2009. Les états financiers consolidés vérifiés de Chorus ont été dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada.

Chorus dépend entièrement des résultats d'exploitation et de la situation financière de Jazz. Le bénéfice et les flux de trésorerie de Chorus sont assujettis à certains risques. Pour une description de ces risques, voir la section 18, « Facteurs de risque ».

Le bénéfice d'exploitation, le bénéfice net et le résultat par action de Chorus ont été ajustés pour exclure l'incidence de certains montants découlant de la consolidation (en rajoutant l'amortissement de l'actif relatif au contrat d'achat de

capacité, la perte de valeur de l'écart d'acquisition et les impôts sur les bénéfices futurs), afin de présenter des résultats comparables aux montants déjà publiés par Jazz Air S.E.C.

Chorus a cessé de présenter dans son rapport de gestion certaines données détaillées pouvant servir à déterminer les tarifs ou d'autres renseignements commerciaux sensibles sur ses relations avec ses clients.

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 Canada Inc., les risques inhérents au secteur du transport aérien, 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 d'exploitation 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 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 7 février 2011 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.

1. ARRANGEMENT ET RÉORGANISATION

Le 9 novembre 2010, les porteurs de parts du Fonds ont voté en faveur de la réorganisation du Fonds, au moyen d'un plan d'arrangement en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (la « LCSA »), en une société par actions aux termes d'une convention d'arrangement datée du 4 octobre 2010 entre Chorus, 7503695, Fiducie Jazz Air et le Fonds. L'arrangement a été conclu et a pris effet le 31 décembre 2010. L'arrangement avait pour but de convertir la structure de fiducie de revenu du Fonds en structure de société par actions.

Par suite de l'arrangement, les porteurs de parts qui sont des Canadiens admissibles ont reçu en échange de leurs parts des actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote »), à raison d'une contre une. Les porteurs de parts qui ne sont pas des Canadiens admissibles ont reçu en échange de leurs parts des actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable »), à raison d'une action pour chaque part transférée. Les actions confèrent aux porteurs les mêmes droits de vote et participations économiques que ceux qu'ils avaient avant la prise d'effet de l'arrangement. Les droits des porteurs d'actions seront aussi régis par la LCSA.

Au 31 décembre 2010, les actions ordinaires autorisées pouvant être émises par Chorus se composaient d'un nombre illimité d'actions à droit de vote variable et d'un nombre illimité d'actions à droit de vote. Les deux catégories d'actions ordinaires confèrent des droits équivalents à ceux liés aux actions ordinaires, sauf en ce qui concerne les droits de vote. Les porteurs d'actions à droit de vote variable ont droit à une voix par action, à moins que i) le nombre d'actions à droit de vote variable en circulation dépasse 25 % du nombre total d'actions à droit de vote de Chorus ou ii) le nombre total de voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom au cours d'une assemblée donnée dépasse 25 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si l'un ou l'autre de ces seuils était autrement dépassé à un moment donné, le nombre de voix rattachées à chaque action à droit de vote variable diminuerait proportionnellement de sorte que i) les actions à droit de vote variable d'une catégorie ne représentent pas plus de 25 % du nombre total de voix rattachées à toutes les actions à droit de vote émises et en circulation de Chorus et ii) le nombre total de voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou en leur nom au cours d'une assemblée donnée dépasse 25 % du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée.

Les actions à droit de vote variable ne peuvent être détenues, détenues en propriété véritable ni contrôlées, directement ou indirectement, que par des personnes qui ne sont pas des Canadiens au sens de la *Loi sur les transports au Canada*. Une action à droit de vote variable émise et en circulation sera convertie en une action à droit de vote, automatiquement et sans autre mesure de la part de Chorus ou du porteur, si l'action à droit de vote variable devient détenue, détenue en propriété véritable ou contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie, par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada*.

Seules les personnes qui sont des Canadiens peuvent détenir, détenir en propriété véritable ou contrôler, directement ou indirectement, les actions à droit de vote. Une action à droit de vote émise et en circulation sera convertie en une action à droit de vote variable, automatiquement et sans autre mesure de la part de Chorus ou du porteur, si l'action à droit de vote variable devient détenue, détenue en propriété véritable ou contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie, par une personne autre qu'un Canadien.

La conversion a été traitée comme un changement de forme d'entreprise et comptabilisée comme une continuité d'intérêt. Par conséquent, les valeurs comptables des actifs et des passifs dans les états financiers consolidés du Fonds immédiatement avant la conversion sont les mêmes que celles de Chorus immédiatement après la conversion. Chorus continue d'exercer les activités auparavant exercées par le Fonds, et il n'y a pas eu de changement véritable de propriété. Les chiffres correspondants sont ceux du Fonds. Le capital déclaré de Chorus à l'égard des actions ordinaires a été réduit de 1 041,9 M\$, et un montant correspondant a été transféré au surplus d'apport et comptabilisé en conséquence.

Dans le cadre de l'arrangement, Chorus a pris à sa charge tous les engagements et obligations qui incombent au Fonds aux termes de la convention relative aux débetures convertibles en circulation. Les porteurs de débetures convertibles auront le droit de recevoir des actions plutôt que des parts à la conversion de leurs débetures convertibles après la date de prise d'effet, dans une proportion égale aux parts qui devaient auparavant leur être émises dans le cadre d'une telle conversion. Toutes les autres modalités de la convention continuent de s'appliquer.

Les coûts associés à la conversion se sont élevés à environ 2,5 M\$ et ont été passés en charges au fur et à mesure qu'ils ont été engagés.

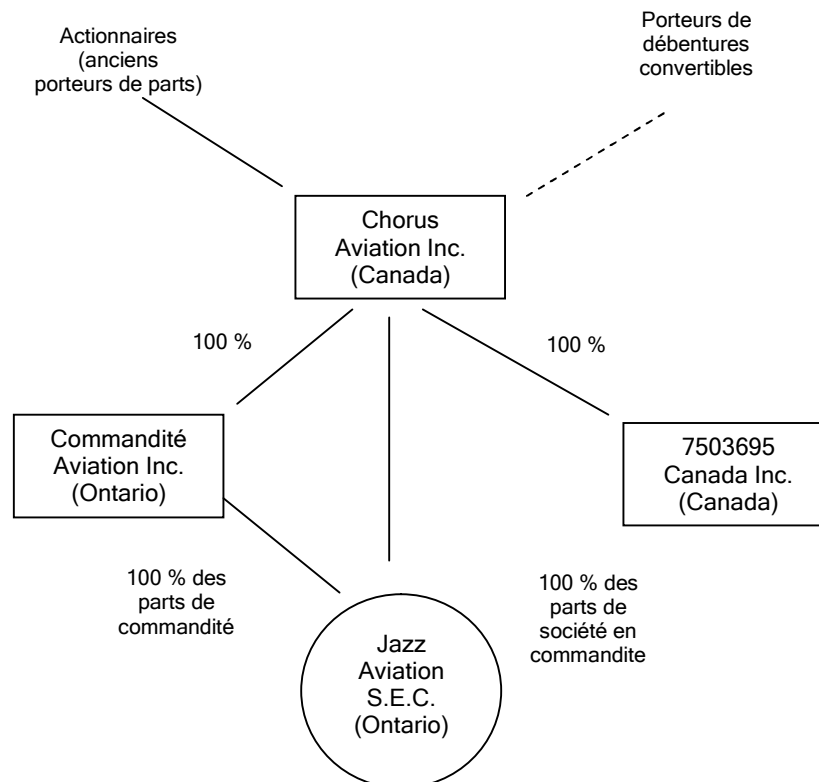
En tant que société par actions, Chorus est assujettie à l'impôt des sociétés fédéral et provincial à l'égard de ses bénéfices imposables de la période débutant à la date d'entrée en vigueur de l'arrangement. Chorus a l'intention d'utiliser ses attributs fiscaux pour compenser partiellement ses bénéfices imposables après la conversion. Aux fins de l'impôt, le bénéfice provenant de la nouvelle société en commandite, Jazz Aviation S.E.C., ne sera pas transmis à Chorus avant le 1^{er} janvier 2012. Par conséquent, Chorus ne sera pas assujettie à l'impôt sur les bénéfices à l'égard de l'entité en exploitation avant l'exercice terminé le 31 décembre 2012.

La politique prévue de Chorus fixera le dividende à 0,15 \$ par action ordinaire par trimestre, le premier dividende devant être déclaré à l'égard du trimestre se terminant le 31 mars 2011. Les dividendes payables par Chorus à ses actionnaires sont comptabilisés lorsqu'ils sont déclarés. La politique en matière de dividendes est établie au gré du conseil d'administration de Chorus et pourrait notamment varier en fonction des résultats de Chorus, des exigences financières, des clauses restrictives des emprunts, du respect des critères de solvabilité prévus par la LCSA pour la déclaration de dividendes et d'autres conditions existant à ce moment-là.

Le 5 janvier 2011, à la suite de la réception de certaines approbations requises des autorités de réglementation et de consentements de tiers, une réorganisation de la structure de société par actions de Chorus a eu lieu, aux termes de laquelle la quasi-totalité des actifs de Jazz Air S.E.C. a été transférée à Jazz Aviation S.E.C., nouvelle société en commandite créée en vertu des lois de la province d'Ontario et représentée par son commandité, Commandité Aviation Inc. La société aérienne préalablement exploitée par Jazz Air S.E.C. est, en date du 5 janvier 2011, exploitée par Jazz Aviation S.E.C.

Structure organisationnelle

Le diagramme suivant illustre la structure de Chorus (y compris les territoires d'établissement et de constitution des différentes entités) après la réorganisation postérieure à l'arrangement.



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.

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 et du nombre de liaisons. 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 quasi-totalité 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. Chorus exploite pour Air Canada un service régulier de transport de passagers qui prévoit environ 803 départs par jour de semaine à destination de 57 villes du Canada et de 28 villes des États-Unis grâce à 123 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. Air Canada assure le contrôle et 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.

Aux termes du CAC, 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, aux termes du CAC, 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 liés à la ponctualité, à la réalisation de vols dans des conditions contrôlables, à la manutention sans faille des bagages et à la satisfaction globale de la clientèle.

Au premier trimestre de 2009, Chorus est parvenue à une entente avec Air Canada en ce qui a trait à l'établissement des nouveaux tarifs payables à Chorus en vertu du CAC au titre des coûts contrôlables pour la période de trois ans se terminant le 31 décembre 2011. Les nouveaux tarifs sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2009 et sont stipulés dans une modification apportée au CAC en date du 6 juillet 2009 (voir la section 12, « Dépendance économique »). En raison de l'incertitude régnant dans le secteur du transport aérien et du besoin qu'avait Air Canada d'instaurer des mesures de réduction des coûts, Chorus et Air Canada ont également convenu de modifier les modalités du CAC par voie d'une modification datée du 22 septembre 2009 (la « convention de modification du CAC ») (voir la section 12, « Dépendance économique »). 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 »).

Le 2 avril 2010, Chorus a conclu une entente de services aériens avec Thomas Cook Canada Inc. (« Thomas Cook »), en vertu de laquelle elle exploitera, pour le compte de Thomas Cook, au moins six appareils 757-200 de Boeing vers diverses destinations soleil au départ de villes-portes canadiennes pendant la saison hivernale (de novembre à avril). Chorus a mené à terme la négociation des ententes visant la location et la maintenance d'appareils, a préparé la documentation s'y rapportant et a obtenu de la part des organismes de réglementation toutes les approbations requises. Le service a débuté le 5 novembre 2010 par la livraison initiale de deux appareils. À la fin de l'exercice, les six appareils avaient été livrés à Chorus et étaient en service.

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. Ces variations cycliques de la demande sont essentiellement causées par le nombre élevé de voyageurs d'agrément qui se déplacent de préférence au printemps et en été, ce qui fait augmenter les besoins en heures de vol d'Air Canada. Chorus a des coûts fixes substantiels qui ne fluctuent pas vraiment selon la demande des passagers à court terme. Les produits que réalise Chorus varient peu selon les coefficients d'occupation (voir la section 12, « Dépendance économique »).

La plupart des employés de Chorus sont syndiqués, et ses anciennes conventions collectives ont toutes expiré à la fin du mois de juin 2009. En 2009, Chorus a conclu une entente de trois ans avec les employés de la maintenance et de l'ingénierie et avec les agents - Service clientèle et le personnel des Services avions, tous représentés par les Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile (« TCA »). Le 25 mars 2010, Chorus a conclu un accord de trois ans avec les régulateurs de vol représentés par la Canadian Air Line Dispatchers Association (« CALDA »). Le 9 juillet 2010, Chorus a conclu un accord de six ans avec ses pilotes représentés par l'Air Line Pilots Association (« ALPA »). Le 16 juillet 2010, Chorus a conclu une entente de six ans avec ses agents de bord représentés par le Syndicat des agentes et agents de bord du Canada (« SAABC »). Les conventions d'une durée de six ans conclues avec les pilotes et les agents de bord expirent le 30 juin 2015. Le 14 septembre 2010, Chorus a conclu une entente de trois ans avec ses employés de l'affectation des équipages (représentés eux aussi par le syndicat des TCA).

Au deuxième trimestre de 2010, Chorus a constitué 7503695 en vue d'acquérir et de détenir une participation indirecte dans Pluna Líneas Aéreas Uruguayas S.A. (« Pluna ») par voie d'un placement direct dans Latin American Regional Aviation Holding Corp. (« LARAH »). Le 30 avril 2010, Chorus a effectué un placement de 15,2 M\$ dans LARAH en échange d'une participation de 33,3 % ne lui donnant pas droit de vote dans celle-ci. LARAH détient une participation indirecte de 75 % dans Pluna. La participation restante de 25 % dans Pluna est détenue indirectement par le

gouvernement de l'Uruguay. Un dirigeant de Chorus a été nommé au conseil d'administration de Pluna, qui compte sept membres.

Le 30 avril 2010, Chorus a signé avec Bombardier Inc., représentée par Bombardier Avions Commerciaux (« Bombardier »), une entente d'achat visant une commande ferme de 15 biturbopropulseurs Q400 NextGen et une option sur 15 autres appareils. D'après le prix courant des appareils Q400 NextGen, la valeur de la commande ferme est de quelque 454,0 M\$ US et elle pourrait atteindre 937,0 M\$ US si l'option d'achat de 15 autres appareils est exercée. Sous réserve de la satisfaction des conditions habituelles, la livraison de ces appareils devrait débuter en mai 2011. Conformément aux modalités de l'entente, Chorus a fait, au cours du deuxième trimestre de 2010, un paiement forfaitaire antérieur à la livraison. Aux termes de la convention d'achat, des paiements antérieurs à la livraison d'un montant total de 34,7 M\$ doivent être versés tous les mois jusqu'en juillet 2011. Au 31 décembre 2010, Chorus avait constaté une somme de 26,1 M\$ dans les immobilisations corporelles au titre de ces paiements antérieurs à la livraison. Chorus a obtenu de la part d'un prêteur qui est une tierce partie des engagements de financement relativement à toutes les commandes fermes, engagements qui représentent jusqu'à 85 % du prix d'achat net.

3. FAITS SAILLANTS DU QUATRIÈME TRIMESTRE DE 2010

- Début, le 5 novembre 2010, des vols conformément à l'entente de services aériens conclue avec Thomas Cook.
- Conversion réussie d'une structure de fiducie de revenu (Fonds de revenu Jazz Air) à une structure de société par actions (Chorus Aviation Inc.) le 31 décembre 2010.
- Heures cale à cale facturables en hausse de 7 034 (7,7 %) et progression de 3 108 (4,8 %) du nombre de départs.
- Hausse de 13 % de l'utilisation moyenne des appareils aux termes du CAC par rapport à la période correspondante de 2009.
- Baisse des produits tirés des incitatifs en vertu du CAC d'un trimestre à l'autre en raison de divers facteurs, dont le resserrement des horaires de vol, la hausse de la demande pour toutes les ressources opérationnelles et un taux de maladies saisonnières plus élevé que la moyenne.
- Bénéfice d'exploitation de 12,2 M\$ au quatrième trimestre, compte tenu de charges non récurrentes de 5,5 M\$ liées au démarrage de Thomas Cook et à la conversion en société par actions, ou de 17,7 M\$ compte non tenu de ces charges.
- BAIIA de 27,7 M\$ pour le trimestre terminé le 31 décembre 2010, en baisse de 5,6 M\$ ou de 16,9 %.
- Bénéfice net de 84,6 M\$ pour le trimestre terminé le 31 décembre 2010, en hausse de 63,8 M\$ par rapport au quatrième trimestre de 2009, sous l'impulsion d'une économie d'impôts futurs de 73,7 M\$, dont une tranche de 70,0 M\$ est liée à la reprise d'une provision pour moins-value au titre du capital admissible cumulatif découlant de la conclusion de l'arrangement lié à la conversion en société par actions.

Principales données financières

(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action ou par part)	Trimestres terminés les 31 décembre		Exercices terminés les 31 décembre		
	2010 \$	2009 \$	2010 \$	2009 \$	2008 \$
Produits	392 675	351 238	1 486 166	1 473 900	1 636 289
Bénéfice d'exploitation	12 220	17 258	58 661	88 774	106 171
Bénéfice net (perte)	84 622	20 816	125 818	92 638	(9 410)
Total de l'actif	1 211 877	1 266 471	1 211 877	1 266 471	1 233 147
Total du passif à long terme	135 774	159 270	135 774	159 270	214 939
BAIIA¹⁾	27 653	33 261	120 724	159 086	178 680
Distributions déclarées	18 489	18 429	73 776	102 787	123 552
Flux de trésorerie disponibles¹⁾	22 729	26 743	100 712	139 266	144 684
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	20 861	12 910	102 413	130 089	155 088
Par action ou par part²⁾					
Résultat d'exploitation	0,10	0,14	0,48	0,73	0,87
Résultat net	0,69	0,17	1,03	0,76	(0,08)
Distributions déclarées	0,15	0,15	0,60	0,84	1,01
Flux de trésorerie disponibles / encaisse distribuable	0,19	0,22	0,82	1,14	1,19

- 1) Mesures non conformes aux PCGR. Voir la section 8, « Indicateurs de rendement ».
 2) Calculé selon un nombre moyen pondéré de base d'actions ou de parts de Chorus.

Principales données statistiques

Le tableau suivant présente des données statistiques pour le trimestre et l'exercice terminés le 31 décembre 2010 :

	Trimestres terminés les 31 décembre			Exercices terminés les 31 décembre		
	2010	2009	Variation %	2010	2009	Variation %
Départs	68 538	65 430	4,8	274 457	274 667	(0,1)
Heures cale à cale	96 291	89 529	7,6	375 851	377 985	(0,6)
Heures cale à cale facturables	98 817	91 783	7,7	381 537	386 220	(1,2)
Sièges-milles offerts (en milliers)	1 497 201	1 265 084	18,3	5 501 190	5 392 284	2,0
Charges d'exploitation (en milliers de dollars)	372 407	325 932	14,3	1 395 313	1 345 503	3,7
Coût par siège-mille offert (« CSMO ») (en ¢)	24,87	25,76	(3,5)	25,36	24,95	1,6
CSMO, excluant le carburant (en ¢)	19,23	20,65	(6,9)	19,92	20,21	(1,4)
Nombre d'appareils en service (à la fin de la période) ¹⁾	134	134	-	134	134	-
Salariés équivalents temps plein (« SETP ») (à la fin de la période)	4 694	4 508	4,1	4 694	4 508	4,1

- 1) Voir la section 4, « Parc aérien ».

4. PARC AÉRIEN

Au 31 décembre 2010, le parc aérien en exploitation de Chorus était constitué de 134 appareils en service, dont 64 jets régionaux, 64 appareils à turbopropulseurs et 6 avions Boeing 757.

Le tableau qui suit présente le parc aérien en exploitation de Chorus au 31 décembre 2010 :

	Nombre d'appareils en service	Âge moyen des appareils en service	Nombre d'appareils détenus	Nombre d'appareils en location-acquisition	Nombre d'appareils en location-exploitation	Nombre d'appareils en service au 31 décembre 2009
Jets régionaux CRJ-100 de Canadair	22	15,3	-	-	22	24
Jets régionaux CRJ-200 de Canadair	26	8,5	-	-	26	30
Jets régionaux CRJ-705 de Canadair	16	5,4	-	-	16	16
DHC-8-300 de De Havilland	28	22,7	19	7	2	28
DHC-8-100 de De Havilland	36	20,2	29	-	7	36
Boeing 757-200	6	12,6	-	-	6	-
Total des appareils en service ¹⁾	134	15,7	48	7	79	134 ¹⁾

- 1) Voir la section 12, « Dépendance économique », pour de plus amples renseignements sur la baisse temporaire du nombre d'appareils visés.

Le 11 mai 2010, Chorus a ajouté un CRJ-200 à son parc d'appareils servant aux vols nolisés, portant ainsi à cinq le nombre d'appareils utilisés pour de tels vols.

Tous les appareils qui composent le parc aérien en exploitation de Chorus au 31 décembre 2010 sont des appareils visés par le CAC, à l'exception de deux Dash 8-100, de deux Dash 8-300, d'un CRJ-200 affecté aux vols nolisés et de six appareils 757-200 affectés à Thomas Cook.

L'engagement d'Air Canada quant au nombre minimal d'appareils visés de Chorus a été ramené de 133 à 123 en vertu de la convention de modification du CAC. Les contrats de sous-location de huit CRJ-200 et de deux CRJ-100 avaient expiré au 30 avril 2010, et ces appareils ont été retirés du parc de Chorus. Au 31 décembre 2010, neuf de ces CRJ avaient été retournés au bailleur et un autre faisait toujours partie du parc de Chorus aux termes d'un nouveau contrat de location; celui-ci était utilisé pour des vols nolisés.

Au quatrième trimestre de 2010, le parc comptait huit appareils visés de moins qu'à la période correspondante de 2009. Aux termes du CAC, les heures cales à cale de Chorus ont connu une hausse de 5,5 % au quatrième trimestre de 2010 par rapport à la période correspondante de 2009, ce qui a entraîné une augmentation d'environ 13 % de l'utilisation moyenne par appareil pour la période. En 2010, le parc d'appareils visés par le CAC comptait neuf appareils de moins qu'en 2009, ce qui a entraîné une augmentation d'environ 6 % de l'utilisation moyenne par appareil, alors que les heures cale à cale ont enregistré une baisse approximative de 1 %.

Aux termes de l'entente d'achat conclue avec Bombardier, les livraisons d'appareils Q400 devraient débuter en mai 2011 à raison d'une unité par mois, celle-ci étant mise en service le mois suivant. Lorsque le deuxième appareil à turbopropulseurs aura été livré, en juin 2011, le nombre d'appareils visés sera ramené au nombre minimum garanti. À la livraison de chaque appareil à turbopropulseurs, un CRJ-100 ou un CRJ-200 sera retiré du parc d'appareils couverts et remplacé par un appareil à turbopropulseurs, de sorte que le nombre d'appareils demeurera égal au nombre minimum garanti d'appareils visés.

Le 7 février 2011, Air Canada et Chorus ont signé un protocole d'entente obligatoire en vertu duquel Chorus achètera ces appareils Q400 et les louera à Jazz Aviation S.E.C. aux taux du marché, en vertu d'une structure de location commerciale.

Les activités de Thomas Cook ont débuté le 5 novembre 2010 avec deux appareils. Un troisième appareil a été mis en service le 4 décembre 2010, suivi des trois derniers appareils à la mi-décembre. Les six appareils Boeing étaient en service à la fin de l'exercice, en prévision de la saison hivernale 2010-2011. La saison hivernale s'achèvera à la fin de mars 2011, et les deux premiers appareils seront retournés au bailleur, suivis des appareils restants d'ici la fin d'avril 2011.

5. ÉTAT CONSOLIDÉ CONDENSÉ DES RÉSULTATS

Certaines des données financières de Chorus qui suivent ont été tirées des états financiers consolidés de l'exercice terminé le 31 décembre 2010 et des notes y afférentes, avec lesquels ces données doivent être lues.

(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action ou par part)	Trimestres terminés les 31 décembre			Exercices terminés les 31 décembre		
	2010 \$	2009 \$	Variation %	2010 \$	2009 \$	Variation %
Produits d'exploitation	392 675	351 238	11,8	1 486 166	1 473 900	0,8
Charges d'exploitation	372 407	325 932	14,3	1 395 313	1 345 503	3,7
Bénéfice d'exploitation avant amortissement de l'actif relatif au CAC ¹⁾	20 268	25 306	(19,9)	90 853	128 397	(29,2)
Amortissement de l'actif relatif au CAC ¹⁾	8 048	8 048	-	32 192	39 623	(18,8)
Bénéfice d'exploitation	12 220	17 258	(29,2)	58 661	88 774	(33,9)
Charges hors exploitation	(1 259)	(2 111)	40,4	(8 113)	(6 403)	(26,7)
Bénéfice avant impôts sur les bénéfices futurs	10 961	15 147	(27,6)	50 548	82 371	(38,6)
Économie d'impôts futurs ²⁾	73 661	5 669	1 199,4	75 270	10 267	633,1
Bénéfice net de la période	84 622	20 816	306,5	125 818	92 638	35,8
Bénéfice net ajusté ³⁾	19 009	23 195	(18,0)	82 740	121 994	(32,2)
Résultat net ajusté ³⁾ par action ou par part	0,16	0,19	(15,8)	0,68	1,00	(32,0)

- 1) La valeur du CAC est amortie selon la méthode linéaire sur la durée de l'entente. Au quatrième trimestre de 2009, Chorus a changé son estimation quant à la durée de vie utile de cet actif pour qu'elle concorde avec l'échéance prolongée du CAC aux termes de la convention de modification.
- 2) Depuis le 31 décembre 2010, Chorus est assujettie à l'impôt sur les bénéfices. L'économie d'impôts futurs correspond à la variation pendant la période entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et des passifs figurant dans les états financiers. Des précisions à ce sujet sont données à la section 14, « Estimations comptables cruciales ».
- 3) Le bénéfice net ajusté correspond au bénéfice net avant amortissement de l'actif relatif au CAC et économie d'impôts futurs. Il s'agit d'une mesure hors PCGR.

6. ANALYSE DU QUATRIÈME TRIMESTRE

Une comparaison détaillée des résultats d'exploitation de Chorus pour le trimestre terminé le 31 décembre 2010 par rapport à ceux du trimestre terminé le 31 décembre 2009 est présentée ci-après.

Produits d'exploitation

Les produits d'exploitation ont augmenté de 41,5 M\$ ou de 11,8 % au quatrième trimestre de 2010, passant de 351,2 M\$ à 392,7 M\$. Cette remontée est attribuable en grande partie à la hausse de 30,8 M\$ des coûts refacturés, dont une tranche de 19,6 M\$ est liée au carburant. Les produits passagers, compte non tenu des coûts refacturés, ont progressé de 10,7 M\$ ou de 4,7 %, essentiellement en raison de la hausse des heures cale à cale facturables, d'un plus grand nombre de départs et des nouveaux produits réalisés aux termes de l'entente relative à Thomas Cook conclue en novembre 2010. Ces facteurs ont été compensés par la dépréciation du dollar américain et la baisse de 1,9 M\$ des incitatifs gagnés aux termes du CAC avec Air Canada.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation sont passées de 325,9 M\$ à 372,4 M\$, soit une hausse de 46,5 M\$ ou de 14,3 %. L'augmentation des coûts refacturés représente 30,8 M\$, ou 66,2 %, de la hausse d'un trimestre à l'autre. Les coûts contrôlables représentent 15,7 M\$ ou 33,8 % de l'augmentation, ce qui tient compte d'autres charges de 10,0 M\$ et, essentiellement, d'honoraires de 1,5 M\$ liés à la conversion en société par actions et d'autres charges de 4,0 M\$ au titre du démarrage de Thomas Cook.

- Les salaires et charges sociales se sont accrus de 8,6 M\$ en raison de la majoration des salaires et des échelles salariales aux termes des nouvelles conventions collectives, de l'augmentation de la charge de retraite par suite de la révision de l'évaluation actuarielle ainsi que de la hausse des SETP pour faciliter la croissance, ce qui a été compensé par la baisse de la charge de rémunération incitative.
- Les coûts du carburant pour avions ont monté de 19,8 M\$ à cause d'une hausse de 10 % du prix du carburant et d'une augmentation de la consommation de carburant imputable à l'accroissement des heures cale à cale.
- La charge d'amortissement a baissé de 0,6 M\$ par suite d'une variation de la valeur résiduelle des appareils, ce qui a été contrebalancé par l'augmentation des dépenses en immobilisations au titre des pièces durables pour les appareils et d'autre matériel.
- Les frais de maintenance des appareils se sont accrus de 0,1 M\$ en raison de la hausse de 3,8 M\$ des heures cale à cale, contrebalancée en partie par la baisse de 2,1 M\$ des autres coûts liés à la maintenance et l'incidence de 1,6 M\$ qu'a eue la dépréciation du dollar américain sur certains achats de matériel.
- Les redevances aéroportuaires et redevances de navigation ont progressé de 5,0 M\$ en raison de l'augmentation des heures cale à cale et du nombre de départs, facteurs contrebalancés par des changements dans l'affectation des appareils et 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 3,1 M\$ en raison surtout de la dépréciation du dollar américain, de nouveaux contrats de location visant certains appareils et du retour au bailleur d'appareils CRJ, facteurs contrebalancés par l'ajout de six avions Boeing affectés à Thomas Cook.
- Les coûts des services d'escale ont monté de 5,3 M\$ à cause de l'augmentation du nombre de départs, des changements dans l'affectation des appareils et de la modification apportée à la structure de ces coûts.
- Les autres charges ont augmenté de 10,0 M\$ en raison des honoraires et de la hausse des frais liés à la formation des équipages et des charges connexes, des indemnités journalières des équipages et des frais indirects.

Charges hors exploitation

Les charges hors exploitation se sont établies à 1,3 M\$, en baisse de 0,9 M\$. Cette variation est essentiellement attribuable à un gain de change résultant de la fluctuation de la valeur du dollar canadien par rapport à la devise américaine et une baisse de la charge nette d'intérêts, ce qui a été contrebalancé par une réduction du gain à la cession d'immobilisations corporelles et par l'absence de gain sur le papier commercial adossé à des actifs pour le trimestre (en 2009, Chorus avait constaté un gain sur le papier commercial adossé à des actifs).

7. ANALYSE DE L'EXERCICE À CE JOUR

Une comparaison détaillée des résultats d'exploitation de Chorus pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 par rapport à ceux de l'exercice terminé le 31 décembre 2009 est présentée ci-après.

Produits d'exploitation

Les produits d'exploitation ont augmenté de 12,3 M\$ ou de 0,8 %, passant de 1 473,9 M\$ à 1 486,2 M\$. Cette remontée est attribuable en grande partie aux coûts refacturés de 53,5 M\$, dont une tranche de 43,5 M\$ est liée au carburant. Les produits passagers, compte non tenu des coûts refacturés, ont diminué de 41,2 M\$ ou de 4,2 %, surtout en raison du recul du taux de majoration facturé par Chorus aux termes du CAC, qui a été ramené de 16,72 % à 12,50 % le 1^{er} août 2009 (voir la section 12, « Dépendance économique », pour obtenir une description de cette réduction). Parmi les autres facteurs, on retrouve la baisse du nombre d'appareils visés, des heures cale à cale facturables et du nombre de départs, la dépréciation du dollar américain et le recul de 4,1 M\$ des incitatifs gagnés aux termes du CAC avec Air Canada. Ces facteurs ont été contrebalancés par les nouveaux produits réalisés aux termes de l'entente relative à Thomas Cook, conclue en novembre 2010, et par l'augmentation des tarifs prévus par le CAC.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation sont passées de 1 345,5 M\$ à 1 395,3 M\$, soit une hausse de 49,8 M\$ ou de 3,7 %. L'augmentation des coûts refacturés a représenté 53,5 M\$, ou 107,4 %. Les coûts contrôlables ont diminué de 3,7 M\$, sous l'impulsion de deux éléments non récurrents en 2010, à savoir les charges de 2,5 M\$ liées à la conversion et les coûts de 6,0 M\$ au titre du démarrage de Thomas Cook.

- Les salaires et charges sociales se sont accrus de 16,6 M\$ en raison de la majoration des salaires et des échelles salariales aux termes des nouvelles conventions collectives, de l'augmentation de la charge de retraite par suite de la révision de l'évaluation actuarielle ainsi que de la hausse des SETP pour faciliter la croissance, ce qui a été compensé par la baisse de la charge de rémunération incitative.
- Les coûts du carburant pour avions ont monté de 43,5 M\$ à cause d'une hausse de 10 % du prix du carburant et d'une augmentation de la consommation de carburant.
- La charge d'amortissement a diminué de 0,8 M\$ grâce à la variation de la valeur résiduelle des appareils, ce qui a été contrebalancé par la hausse des dépenses en immobilisations au titre des pièces durables pour les appareils et d'autre matériel.
- Les frais de maintenance des appareils se sont repliés de 5,7 M\$ en raison de l'incidence qu'a eue la dépréciation du dollar américain sur une partie des achats de matériel (7,4 M\$), de la baisse des heures cale à cale (0,1 M\$) et du recul des autres coûts liés à la maintenance (0,9 M\$). Ces facteurs ont été contrebalancés par la hausse des tarifs prévus aux termes des nouveaux contrats de maintenance (2,7 M\$).
- Les redevances aéroportuaires et redevances de navigation ont progressé de 1,2 M\$ en raison de la nouvelle composition du parc liée à l'exploitation de Thomas Cook, facteur contrebalancé par des changements dans l'affectation des appareils, une diminution du nombre de départs et un recul général 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 20,1 M\$ en raison surtout de la dépréciation du dollar américain, de nouveaux contrats de location visant certains appareils et du retour au bailleur d'appareils CRJ, facteurs contrebalancés par l'ajout de six avions Boeing pour l'exploitation de Thomas Cook.
- Les coûts des services d'escale ont augmenté de 5,5 M\$ en raison de la nouvelle composition du parc liée à l'exploitation de Thomas Cook et d'un changement apporté à la structure de ces coûts, ce qui a été contrebalancé par la réduction du nombre de départs et des changements dans l'affectation des appareils.
- Les autres charges ont augmenté de 8,8 M\$ en raison des honoraires et de la hausse des frais liés à la formation des équipages et des charges connexes, des indemnités journalières des équipages et des frais indirects.

Charges hors exploitation

Les charges hors exploitation se sont établies à 8,1 M\$, en hausse de 1,7 M\$. Cette variation est attribuable en grande partie à l'augmentation du montant net de la charge d'intérêts liée aux débetures convertibles émises par Chorus en 2009 (voir la section 10, « Situation de trésorerie et sources de financement »), à une réduction du gain à la cession d'immobilisations corporelles et à l'absence de gain sur le papier commercial adossé à des actifs (en 2009, Chorus avait constaté un gain sur le papier commercial adossé à des actifs), facteurs contrebalancés par la baisse de la perte de change découlant de la fluctuation du dollar canadien par rapport à la devise américaine.

8. INDICATEURS DE RENDEMENT

Chorus utilise certaines mesures financières hors PCGR, décrites ci-après, pour évaluer son rendement d'exploitation et l'aider à prendre des décisions relativement aux dividendes aux actionnaires. Ces mesures ne sont pas reconnues aux fins de la présentation de l'information financière selon les PCGR du Canada 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.

BAIIA

Le BAIIA (soit le bénéfice avant intérêts, impôts, amortissement et désuétude) est une mesure financière hors PCGR qui est couramment utilisée dans tous les secteurs pour donner un aperçu des résultats d'exploitation avant la charge d'intérêts, le produit d'intérêts, l'amortissement, les gains et pertes liés aux immobilisations corporelles ainsi que les autres produits et charges hors exploitation. La direction est d'avis que le BAIIA 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 de comptabilisation utilisées et de divers facteurs hors exploitation tels que le coût d'origine. Le BAIIA ne doit pas être utilisé comme mesure exclusive des flux de trésorerie puisqu'il ne tient compte ni de la croissance du fonds de roulement, ni des dépenses en immobilisations, remboursements sur la dette et autres rentrées et sorties de fonds, éléments présentés dans les états des flux de trésorerie qui font partie des états financiers.

Flux de trésorerie disponibles

L'encaisse distribuable utilisée avant la conversion était un indicateur de rendement clé puisqu'elle correspondait aux fonds pouvant être distribués aux porteurs de parts d'un fonds de revenu et était utilisée 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 porteurs de titres connaissent bien ce terme, et elle présentera dorénavant les flux de trésorerie disponibles au lieu de l'encaisse distribuable qu'elle utilisait auparavant.

Le tableau ci-dessous présente un rapprochement des flux de trésorerie disponibles et du BAIIA.

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 31 décembre		Exercices terminés les 31 décembre	
	2010 \$	2009 \$	2010 \$	2009 \$
Bénéfice d'exploitation	12 220	17 258	58 661	88 774
Amortissement ¹⁾	15 433	16 003	62 063	70 312
BAIIA	27 653	33 261	120 724	159 086
Marge du BAIIA (%) ²⁾	7,0	9,5	8,1	10,8
BAIIA	27 653	33 261	120 724	159 086
Charges hors exploitation	(1 259)	(2 111)	(8 113)	(6 403)
Investissements de maintien	(3 665)	(4 407)	(11 899)	(13 417)
Flux de trésorerie disponibles	22 729	26 743	100 712	139 266
Distributions déclarées	18 489	18 429	73 776	102 787
Ratio de distribution - distributions déclarées / Flux de trésorerie disponibles (%)	81,3	68,9	73,3	73,8

- 1) Comprend l'amortissement des immobilisations corporelles et l'amortissement de l'actif relatif au CAC.
2) La marge du BAIIA se calcule en divisant le BAIIA par les produits d'exploitation.

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

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 31 décembre		Exercices terminés les 31 décembre	
	2010 \$	2009 \$	2010 \$	2009 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	20 861	12 910	102 413	130 089
Investissements de maintien, déduction faite du gain à la cession	(3 506)	(3 847)	(11 152)	(11 481)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement	5 645	17 824	13 681	18 898
Amortissement des frais de location d'appareils payés d'avance et des frais connexes	(478)	(482)	(1 895)	(1 929)
Rémunération à base de parts	(552)	(480)	(2 202)	(1 917)
Financement de la rémunération à base d'actions, déduction faite des extinctions	-	-	(127)	2 050
Accroissement de la composante passif des débiteures convertibles	(759)	(239)	(1 508)	(239)
Gain (perte) de change	478	326	805	2 843
Gain non réalisé (perte) sur le papier commercial adossé à des actifs (« PCAA »)	-	650	-	650
Autres	1 040	81	697	302
Flux de trésorerie disponibles	22 729	26 743	100 712	139 266

9. DONNÉES FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES

Le tableau ci-dessous présente les résultats financiers trimestriels de Chorus, ainsi que ses principales statistiques d'exploitation :

	T4 2010	T3 2010	T2 2010	T1 2010	T4 2009	T3 2009	T2 2009	T1 2009
Produits d'exploitation (en milliers de dollars)	392 675	379 109	359 010	355 372	351 238	379 659	373 569	369 434
Charges d'exploitation (en milliers de dollars)	372 407	352 224	332 137	338 545	325 932	344 893	336 855	337 823
Amortissement de l'actif relatif au CAC (en milliers de dollars)	8 048	8 048	8 048	8 048	8 048	10 525	10 525	10 525
Bénéfice d'exploitation (en milliers de dollars)	12 220	18 837	18 825	8 779	17 258	24 241	26 189	21 086
Total des charges hors exploitation (en milliers de dollars)	1 259	720	3 234	2 900	2 111	1 520	811	1 961
Bénéfice net (perte) (en milliers de dollars)	84 622	18 117	15 591	6 523	20 816	25 321	25 378	21 123
Bénéfice net ajusté ¹⁾ (en milliers de dollars)	19 009	26 165	23 639	13 927	23 195	33 246	35 903	29 650
Heures cale à cale facturables	98 817	99 390	93 585	89 745	91 783	100 486	98 410	95 541
Sièges-milles offerts (en milliers)	1 497 201	1 425 130	1 345 703	1 233 156	1 265 084	1 449 292	1 408 433	1 269 475
Coût par siège-mille offert (« CSMO ») (en ¢)	24,87	24,72	24,68	27,45	25,76	23,80	23,92	26,61
CSMO, compte non tenu du carburant (en ¢)	19,23	19,27	19,38	22,12	20,65	18,85	19,51	22,09
BAIIA (en milliers de dollars) ²⁾	27 653	34 294	33 973	24 804	33 261	42 476	44 278	39 071
Flux de trésorerie disponibles (en milliers de dollars) ³⁾	22 729	30 644	28 823	18 516	26 743	37 915	40 619	33 989
Flux de trésorerie disponibles ³⁾ par action ou par part (en \$)	0,19	0,25	0,24	0,15	0,22	0,31	0,33	0,28
Dividendes / distributions déclarés par action ou par part (en \$)	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,19	0,25	0,25
Résultat net par action ou par part, de base (en \$)	0,69	0,16	0,13	0,05	0,17	0,21	0,21	0,17
Résultat net par action ou par part, dilué (en \$)	0,61	0,15	0,13	0,05	0,17	0,21	0,21	0,17
Résultat net ajusté ¹⁾ de base par action ou par part (en \$)	0,16	0,21	0,19	0,11	0,19	0,27	0,29	0,24

- 1) Le bénéfice net ajusté correspond au bénéfice net avant amortissement de l'actif relatif au CAC et économie d'impôts futurs. Il s'agit d'une mesure hors PCGR.
- 2) Mesure hors PCGR.
- 3) Auparavant, « encaisse distribuable ». Mesure hors PCGR.

10. SITUATION DE TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Chorus continue de générer un bénéfice d'exploitation et de tirer des flux de trésorerie positifs de son exploitation. Au 31 décembre 2010, la trésorerie et les équivalents de trésorerie de Chorus totalisaient 65,9 M\$, en baisse de 157,7 M\$ comparativement au 31 décembre 2009 (voir ci-après dans la présente section pour le détail du remboursement sur la dette à long terme). À l'heure actuelle, Chorus s'attend à générer suffisamment de flux de trésorerie pour financer ses dividendes (qui seront déclarés au gré du conseil) et les investissements de maintien prévus et assurer le service des débetures convertibles (voir la mise en garde concernant les énoncés prospectifs à la page 2 de ce rapport de gestion). 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 mise en garde concernant les énoncés prospectifs au début de ce rapport de gestion).

Aperçu des flux de trésorerie

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

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestres terminés les 31 décembre		Exercices terminés les 31 décembre	
	2010 \$	2009 \$	2010 \$	2009 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	20 861	12 910	102 413	130 089
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(25 301)	63 195	(197 694)	(27 344)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(12 025)	(3 847)	(62 382)	(11 062)
Variation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie au cours de la période	(16 465)	72 258	(157 663)	91 683
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	82 361	151 301	223 559	131 876
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période	65 896	223 559	65 896	223 559

Activités d'exploitation

Chorus a continué de dégager des flux de trésorerie positifs de son exploitation, soit respectivement 20,9 M\$ et 102,4 M\$ pour le trimestre et l'exercice terminés le 31 décembre 2010, contre 12,9 M\$ et 130,1 M\$ pour les périodes correspondantes de 2009. La hausse et la baisse respectives s'expliquent par la progression des comptes débiteurs et des charges payées d'avance ainsi que par la baisse du bénéfice net, facteurs compensés par l'augmentation des comptes créditeurs et par la diminution des pièces de rechange, du matériel et des fournitures.

Activités de financement

Les flux de trésorerie affectés aux activités de financement pour le trimestre et l'exercice terminés le 31 décembre 2010 comprennent 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-acquisition et un remboursement de 115,0 M\$ sur la dette à long terme pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010.

Les flux de trésorerie affectés aux activités de financement pour le trimestre et l'exercice terminés le 31 décembre 2009 comprenaient des distributions respectives de 18,4 M\$ et de 106,9 M\$ aux porteurs de parts, ainsi que des montants respectifs de 0,6 M\$ et de 2,7 M\$ au titre du règlement d'obligations découlant de contrats de location-acquisition. Les flux de trésorerie provenant des activités de financement comprenaient une somme de 82,3 M\$ liée à l'émission de débetures convertibles (voir la section sur les débetures convertibles ci-après).

Activités d'investissement

Les activités d'investissement du trimestre et de l'exercice terminés le 31 décembre 2010 comprennent des dépenses en immobilisations respectives de 3,7 M\$ et de 11,9 M\$, des acomptes pour l'achat d'appareils respectifs de 3,4 M\$ et de 26,1 M\$ découlant de la commande d'appareils à turbopropulseurs Q400 NextGen, des liquidités soumises à restrictions au titre de lettres de crédit respectives de 3,7 M\$ et de 8,8 M\$, ainsi qu'un placement de 16,4 M\$ dans LARAH pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010. Les dépenses en immobilisations sont constituées des investissements affectés au renouvellement des pièces durables pour les appareils et à d'autres achats nécessaires au soutien des activités courantes.

Les activités d'investissement du trimestre et de l'exercice terminés le 31 décembre 2009 comprenaient respectivement des dépenses en immobilisations de 4,4 M\$ et de 13,4 M\$. Les dépenses en immobilisations sont constituées des investissements affectés au renouvellement des pièces durables pour les appareils et à d'autres achats nécessaires au soutien des activités courantes. Les flux de trésorerie provenant des activités d'investissement pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009 tenaient compte du recouvrement d'une créance à long terme de 0,4 M\$ et du produit de 1,9 M\$ tiré de la cession d'immobilisations corporelles.

Obligations contractuelles et autres engagements

Le tableau qui suit présente, pour les exercices 2011 à 2015 et par la suite, les remboursements en trésorerie du capital de la dette ainsi que les loyers minimaux futurs aux termes de contrats de location-exploitation visant du matériel volant et des installations de base dont la durée non résiliable initiale est supérieure à un an.

(en milliers de dollars canadiens)		Paiements exigibles par période					Après cinq ans
	Total \$	2011 \$	2012 \$	2013 \$	2014 \$	2015 \$	\$
Débetures convertibles ¹⁾	80 210	-	-	-	80 210	-	-
Contrats de location-acquisition	17 556	3 902	3 571	3 545	3 545	2 993	-
Contrats de location-exploitation Air Canada et ses filiales ²⁾	845 299	85 201	79 554	77 767	77 410	75 396	449 971
Contrats de location-exploitation Autres tiers	80 093	19 910	10 372	8 946	8 482	7 627	24 756
	1 023 158 ³⁾	109 013	93 497	90 258	169 647	86 016	474 727

- 1) Pour de plus amples renseignements, voir la section sur les débetures convertibles ci-après.
- 2) Les 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 ses filiales » ci-dessus. Pour obtenir des précisions, se reporter à la section 12, « Dépendance économique ».
- 3) Une partie importante des loyers est payable en dollars américains.

D'après le prix courant des appareils Q400 NextGen, la valeur de la commande ferme est de quelque 454,0 M\$ US et elle pourrait atteindre 937,0 M\$ US si l'option d'achat de 15 autres appareils est exercée. Sous réserve de la satisfaction des conditions habituelles, la livraison de ces appareils devrait débuter en mai 2011. Aux termes de la convention d'achat, des paiements antérieurs à la livraison d'un montant total de 34,7 M\$ doivent être versés tous les mois jusqu'en juillet 2011. Au 31 décembre 2010, Chorus avait effectué tous les paiements requis.

Chorus a obtenu de la part d'un prêteur qui est une tierce partie des engagements de financement relativement à toutes les commandes fermes, engagements qui représentent jusqu'à 85 % du prix d'achat net.

En 2007 ainsi qu'en 2010, Chorus a conclu des ententes d'application générale 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 2010, Chorus respectait les clauses restrictives relatives à la cession d'actifs corporels aux termes de ces ententes d'application générale.

Dette à long terme

Les facilités de crédit sont arrivées à échéance le 1^{er} février 2010. Elles ont été remboursées en totalité, et la garantie connexe a été libérée. Par conséquent, abstraction faite d'un montant en trésorerie de 8,8 M\$ engagé au soutien des lettres de crédit émises, lequel a été classé dans les liquidités soumises à restrictions, les actifs de Chorus ne sont pas engagés et sont disponibles pour soutenir les financements par emprunt. Les liquidités de Chorus sont suffisantes pour lui permettre de poursuivre ses activités par suite du remboursement, qui a été financé à même la trésorerie et les équivalents de trésorerie au moyen d'un paiement de 115,0 M\$.

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) la date d'échéance ou 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 ou de défaut. 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 de parts 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 toutes les provinces et tous les territoires du Canada.

Le 14 décembre 2010, une tranche de 6,0 M\$ du capital des billets, ayant un coût après amortissement de 5,6 M\$ et une valeur comptable de 0,3 M\$, a été convertie en 1 150 476 parts.

Au moment de l'émission, les débetures ont été divisées entre leurs composantes passif et capitaux propres selon les justes valeurs estimatives respectives à la date d'émission. La juste valeur estimative de la composante passif est établie en fonction de la valeur des paiements futurs au titre des intérêts et du capital aux termes des débetures, actualisée au taux en vigueur pour des instruments d'emprunt similaires sans option de conversion au moment de l'émission. La valeur attribuée à la composante capitaux propres correspond à la juste valeur estimative de l'option de conversion du porteur. On calcule la charge d'intérêts sur les débetures en appliquant un taux effectif au solde de la composante passif. L'écart entre les intérêts en trésorerie réellement courus et la charge d'intérêts s'ajoute à la composante passif.

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

(en milliers de dollars canadiens)	Coût d'emprunt	Passif \$	Capitaux propres \$	Total \$
Débetures convertibles	9,5 %	81 717	4 533	86 250
Coûts de transaction		(3 776)	(209)	(3 985)
À l'émission		77 941	4 324	82 265
Accroissement de la composante passif des débetures convertibles		239	-	239
Au 31 décembre 2009		78 180	4 324	82 504
Coûts de transaction		(140)	-	(140)
Accroissement de la composante passif des débetures convertibles		1 508	-	1 508
Conversions		(5 551)	(303)	(5 854)
Au 31 décembre 2010		73 997	4 021	78 018

Les coûts de transaction sont capitalisés, 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 terminé le 31 décembre 2010, la charge d'intérêts a totalisé 9,7 M\$ (1,3 M\$ en 2009), ce qui comprend un accroissement des intérêts de 1,5 M\$ (0,2 M\$ en 2009).

Actions

Au 31 janvier 2011, les actions ordinaires émises et en circulation de Chorus, de même que les actions ordinaires pouvant être émises aux termes de débetures convertibles s'établissaient comme suit :

Nombre d'actions

	31 janvier 2011	31 décembre 2010
Actions ordinaires émises et en circulation		
Actions à droit de vote variable de catégorie A	37 837 903	43 698 611
Actions à droit de vote de catégorie B	86 177 568	80 316 860
Total des actions ordinaires émises et en circulation	124 015 471	124 015 471
Actions ordinaires pouvant être émises		
Débetures 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) Suppose l'exercice de toutes les débetures convertibles en circulation.

Ententes hors bilan et garanties

Chorus conclut des baux immobiliers ou 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'expose 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.

Dépenses en immobilisations

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

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010, les investissements de maintien se sont élevés à 11,9 M\$ (13,4 M\$ en 2009) et sont constitués d'investissements affectés au renouvellement des articles durables pour les appareils et à d'autres achats nécessaires au soutien des activités courantes. Les dépenses en immobilisations ont été moins importantes que prévu en 2010, surtout en raison de la compression des dépenses liées aux projets d'appareils et de remplacement de matériel au sol. La compression des dépenses découle de l'accent devant être mis sur le retour des appareils loués au titre du CAC, de la hausse de l'utilisation des appareils aux termes du CAC et du début des activités de Thomas Cook, facteurs qui ont entravé la capacité de la direction de mettre en œuvre les projets d'immobilisations prévus et d'engager des dépenses à cet égard. La direction prévoit que les investissements de maintien s'établiront à quelque 19,0 M\$ pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2011 (voir la mise en garde concernant les énoncés prospectifs).

11. INSTRUMENTS FINANCIERS ET GESTION DES RISQUES

Les instruments financiers de Chorus comprennent ce qui suit : trésorerie et équivalents de trésorerie, comptes débiteurs, papier commercial adossé à des actifs (« PCAA »), comptes créditeurs et charges à payer, obligations en vertu de contrats de location-acquisition, dette à long terme, débentures convertibles et placement dans LARAH.

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. La haute direction surveille les niveaux de risque et réévalue les activités de gestion des risques lorsqu'elle le juge nécessaire.

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 2010, les placements de Chorus étaient constitués d'acceptations bancaires et de billets de dépôt bancaire émis par deux banques de l'Annexe 1.

Chorus avait recours à des swaps de taux d'intérêt pour couvrir son exposition aux variations des taux d'intérêt au titre 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.

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

Risque de crédit

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 coté R-1 (élevé). 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. En raison du dérèglement du marché du PCAA de tiers, Chorus a modifié sa politique de placement au troisième trimestre de 2007 afin d'interdire les placements dans le PCAA de tiers et le PCAA bancaire.

Les comptes débiteurs inscrits au bilan de Chorus, qui s'élevaient à 87,0 M\$ au 31 décembre 2010, sont présentés déduction faite de la provision de 0,02 M\$ pour créances irrécouvrables, dont le montant est estimé par la direction en fonction des résultats passés, de la conjoncture économique et de son évaluation des débiteurs. Quelque 64,6 M\$ de ces comptes débiteurs sont liés à Air Canada. Par conséquent, Chorus est directement touchée par la force financière et opérationnelle d'Air Canada. Chorus estime ne pas être exposée à un risque de concentration de crédit important, sauf en ce qui concerne les soldes auprès d'Air Canada. Les comptes débiteurs en souffrance depuis 90 jours mais qui, selon la direction, ne sont pas dépréciés, totalisaient 3,7 M\$ au 31 décembre 2010. Chorus tente toujours de recouvrer la totalité des comptes débiteurs en souffrance auprès des entités concernées.

Risque de liquidité

Chorus a pour objectif de maintenir assez de liquidités pour satisfaire à ses obligations en temps opportun. Chorus s'assure que ses soldes de trésorerie et les flux de trésorerie provenant de l'exploitation lui permettent de satisfaire à ses besoins en trésorerie. Des lettres de crédit totalisant environ 8,8 M\$ (3,2 M\$ au 31 décembre 2009) ont été émises comme garanties de contrats concernant le service au sol, des affréteurs et des redevances aéroportuaires, de paiements de loyers pour des locaux et des avions et de certains avantages sociaux.

Chorus a une participation minoritaire ne lui donnant pas droit de vote dans LARAH, qui est une société fermée. Le moment d'un événement touchant la liquidité (tel 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 un délai raisonnable. Chorus n'est nullement tenue d'effectuer un autre placement dans LARAH.

Risque de change

Chorus dégage des produits et engage des dépenses en dollars américains et canadiens et, à ce titre, elle est exposée aux fluctuations des taux de change. Chorus gère son exposition au risque de change en facturant les services rendus aux termes du CAC dans la devise dans laquelle les dépenses ont été engagées. Par conséquent, elle est exposée au risque de change surtout en raison des fluctuations des montants libellés en dollars américains figurant dans le bilan au titre de la trésorerie, des comptes débiteurs, des comptes créditeurs et, en particulier, des obligations découlant de contrats de location-acquisition, lesquelles sont à long terme et peuvent de ce fait donner lieu à des gains ou des pertes non réalisés plus importants. Chorus atténue son risque de change en maintenant un solde en dollars américains, lequel sert à rembourser les obligations libellées en dollars américains, et elle renfloue son solde au moyen des produits qu'elle dégage en dollars américains. Au 31 décembre 2010, les actifs et les passifs libellés en dollars américains se chiffraient respectivement à 40,7 M\$ et à 63,7 M\$. Une variation de 0,01 \$ du taux de change du dollar américain donnerait lieu à un gain ou une perte non réalisé de quelque 0,2 M\$.

Le placement dans LARAH ayant été fait en dollars américains, la dépréciation de cette monnaie engendrerait une perte de change à la cession de cet actif. Une variation de 0,01 \$ du taux de change du dollar américain donnerait lieu à un gain ou une perte de change de 0,2 M\$ à la cession du placement.

Juste valeur des instruments financiers

La valeur comptable des comptes débiteurs et des comptes créditeurs et charges à payer paraissant au bilan se rapproche de la juste valeur de ces instruments financiers étant donné qu'ils sont exigibles immédiatement ou qu'ils échoient à court terme. Compte tenu de la conjoncture et de l'augmentation connexe des primes de risque associées aux facilités de crédit, la direction a estimé que la juste valeur des facilités de crédit s'établissait à 115,0 M\$ au 31 décembre 2009. On détermine la juste valeur des débetures convertibles en ajoutant la prime du marché au 31 décembre 2010 au coût après amortissement. Les actifs financiers figurant au bilan comprennent du PCAA d'une juste valeur estimative de 0,5 M\$.

12. 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 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.

Chorus et Air Canada ont convenu de revoir les tarifs détaillés pour la période du 1^{er} janvier 2009 au 31 décembre 2011. Durant le premier trimestre de 2009, Chorus en est venue à une entente avec Air Canada concernant l'établissement de nouveaux tarifs à l'égard des coûts contrôlables qu'Air Canada devrait payer en vertu du CAC au cours des trois exercices suivants (de 2009 à 2011, inclusivement). Les nouveaux tarifs, qui étaient rétroactifs au 1^{er} janvier 2009, appliquent un taux de majoration de 16,72 % aux coûts contrôlables de Chorus pour chacun des exercices 2009 à 2011 (de 2006 à 2008, ce taux était de 16,40 %).

Modifications apportées au CAC

Le 28 juillet 2009, Chorus et Air Canada ont convenu de modifier les modalités du CAC en raison de l'incertitude régnant dans le secteur du transport aérien et de la volonté d'Air Canada de mettre en place des initiatives de réduction

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

La convention de modification du CAC reporte l'échéance initiale du CAC 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 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 (la « garantie d'utilisation minimale »), même si le nombre d'appareils visés sera ramené temporairement à 123, puis réduit de façon permanente pour s'établir à 125, sous réserve du droit d'Air Canada de modifier une fois 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 des coûts contrôlables 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 compenser 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 alors 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 également être réduit par suite de la comparaison des coûts contrôlables de Chorus à ceux d'un groupe d'exploitants comparables (le « groupe de comparaison ») en 2010 et en 2016. Aux termes de la convention de modification du CAC, Chorus et Air Canada ont convenu de procéder, en 2016, à une deuxième comparaison pour l'année civile 2015 (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 fonction des résultats de la comparaison de 2015, pour la période du 1^{er} janvier 2016 au 31 décembre 2020.

Le 3 février 2011, Chorus et Air Canada ont convenu de porter la comparaison de 2009 prévue au CAC en arbitrage obligatoire afin de déterminer s'il y a lieu d'ajuster à la baisse certains tarifs facturés à Air Canada aux termes du CAC à compter de 2010. La Société est d'avis que l'arbitrage portera sur la méthode de comparaison, étant donné qu'Air Canada et Chorus n'ont pas réussi à convenir d'une méthode commune de comparaison des coûts contrôlables de Chorus avec ceux du groupe de comparaison (ni des ajustements à effectuer au titre, notamment, du type d'appareils ainsi que de la taille et de la répartition géographique du parc aérien). Chorus est convaincue que la méthode qu'elle préconise est juste et appropriée, et elle a conclu qu'il ne sera pas nécessaire d'ajuster les tarifs facturés à Air Canada aux termes du CAC en 2010 si la méthode de la Société est adoptée. Rien ne garantit que la méthode qu'utilise Chorus pour estimer l'issue de la comparaison sera retenue par l'arbitre. Si la méthode de Chorus est rejetée par décision arbitrale, cela pourrait nuire à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

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 ramener le parc d'appareils visés de 133 appareils à un nombre minimal garanti de 125 appareils (le « nombre minimal garanti d'appareils visés »). La réduction du nombre d'appareils visés pour qu'il atteigne le nombre minimal garanti d'appareils visés a débuté (voir la section 4, « Parc aérien », pour obtenir plus de détails à ce sujet).

Le 30 avril 2010, Chorus a conclu avec Bombardier une convention d'achat concernant une commande de 15 appareils à turbopropulseurs Q400 NextGen. Il est prévu qu'un appareil par mois sera livré à compter de mai 2011 (voir la section 2, « Généralités », pour de plus amples renseignements au sujet de ces livraisons). Chorus et Air Canada ont convenu de déployer des efforts raisonnables sur le plan commercial pour s'entendre sur les tarifs devant être facturés pour les appareils à turbopropulseurs neufs avant leur livraison, à défaut de quoi la question sera tranchée conformément aux dispositions relatives à la résolution des conflits du CAC. Après la livraison du deuxième appareil à turbopropulseurs neuf en juin 2011, le nombre d'appareils visés reviendra au nombre minimal garanti, et deux des appareils CRJ-100 pourraient être traités comme des appareils non affectés aux fins de l'établissement des horaires.

À l'arrivée de chaque appareil à turbopropulseurs restant, un appareil CRJ-100 ou CRJ-200 sera retiré du parc d'appareils visés et remplacé par le nouvel appareil, de sorte que le nombre d'appareils corresponde toujours au nombre minimal garanti. Lorsque le douzième appareil CRJ-100 ou CRJ-200 sera retiré, Air Canada et Chorus déploieront des efforts raisonnables sur le plan commercial pour s'entendre sur les nouveaux tarifs applicables à ce type d'appareil. Aux termes de la convention de modification du CAC, Air Canada a convenu de payer les coûts associés au retrait des appareils CRJ-100 et CRJ-200 du parc d'appareils visés.

Aux termes de la convention de modification du CAC, Air Canada et Chorus se sont également engagées, en date du 1^{er} août 2009, à traiter le loyer facturé à Chorus pour trois des appareils CRJ-100 comme un coût refacturé. Chorus et Air Canada se sont également entendues sur des mesures à prendre relativement au déploiement d'au plus huit appareils CRJ-100 (les « appareils affectés au besoin »). Air Canada pourrait commencer à utiliser ces appareils affectés au besoin pour les vols réguliers en 2011, sous réserve de paramètres convenus pour la fixation des horaires, après la livraison à Chorus d'un troisième appareil à turbopropulseurs neuf. Le loyer exigé pour ces appareils sera également traité comme un coût refacturé. Air Canada pourrait retirer du parc aérien de Chorus une partie ou la totalité de ces appareils affectés au besoin. Les appareils affectés au besoin qui font partie du parc de Chorus, s'il y a lieu, s'ajoutent au nombre minimum garanti d'appareils visés.

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 assurances, aux biens immobiliers, aux affaires environnementales et aux affaires juridiques.

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 ses filiales. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010, les opérations avec Air Canada et ses filiales ont représenté 97,8 % des produits d'exploitation de Chorus (99,2 % pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009). Pour ces mêmes exercices, environ 12,8 % et 14,9 %, respectivement, des charges d'exploitation de Chorus ont été engagées auprès d'Air Canada et de ses filiales.

13. 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 2011 à 2015 :

(en milliers de dollars canadiens)	2011 \$	2012 \$	2013 \$	2014 \$	2015 \$
Régimes de retraite à prestations déterminées – services rendus au cours de l'exercice	17 100	17 600	18 100	18 600	19 100
Régimes de retraite à prestations déterminées – services passés	6 000	5 900	5 900	5 500	-
Régimes de retraite à cotisations déterminées	8 600	9 800	10 200	10 600	11 000
Obligations projetées au titre de la capitalisation des régimes de retraite	31 700	33 300	34 200	34 700	30 100

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

Les besoins de capitalisation estimatifs au titre du régime enregistré de retraite à l'intention des pilotes de Chorus sont fondés sur l'évaluation actuarielle de ce régime au 1^{er} janvier 2010 et sur une estimation de la masse salariale des pilotes sur la période de projection. Ils tiennent aussi compte de l'amélioration des prestations au titre des services rendus à compter du 1^{er} juillet 2010 par suite de la négociation récemment conclue entre Chorus et le syndicat des pilotes. 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 effectuée le 1^{er} janvier 2010, et les données seront mises à jour au 31 décembre 2010.

L'évaluation actuarielle du régime enregistré de retraite à l'intention des pilotes de Chorus au 1^{er} janvier 2010 est fondée sur la valeur lissée des actifs du régime, valeur selon laquelle les gains 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 mise en garde concernant les énoncés prospectifs au début de ce rapport de gestion).

14. ESTIMATIONS COMPTABLES CRUCIALES

Pour dresser les états financiers conformément aux PCGR, la direction doit formuler des estimations, porter des jugements et poser 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 mise en garde concernant les énoncés prospectifs au début de ce rapport de gestion). Une description des principales conventions comptables de Chorus est donnée à la note 2 afférente aux états financiers consolidés de Chorus Aviation Inc. au 31 décembre 2010.

Impôts sur les bénéfices

Chorus suit la méthode axée sur le bilan pour la comptabilisation des impôts sur les bénéfices, méthode selon laquelle des actifs et passifs d'impôts futurs sont constatés au titre des conséquences fiscales futures attribuables aux écarts entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et des passifs existants. Les actifs et passifs d'impôts futurs sont calculés selon les taux d'imposition en vigueur ou pratiquement en vigueur qui devraient s'appliquer au bénéfice imposable des exercices au cours desquels les écarts temporaires sont censés être recouverts ou réglés. L'incidence sur les actifs et passifs d'impôts futurs d'une modification du taux d'imposition est portée aux résultats de l'exercice au cours duquel cette modification entre en vigueur ou pratiquement en vigueur.

La charge d'impôts sur les bénéfices de Chorus s'établit comme suit :

(en milliers de dollars canadiens)	31 décembre 2010	
	%	\$
Rapprochement du taux d'imposition prévu par la loi :		
Charge d'impôts calculée au taux réglementaire au Canada	29,9	15 114
Ajusté en fonction des éléments suivants :		
Bénéfices du Fonds distribués aux porteurs de parts et, par conséquent, non assujettis à l'impôt	(42,4)	(21 422)
Variation de la provision pour moins-value	(138,4)	(69 961)
Écarts permanents - charges non déductibles	6,1	3 092
Autres	(4,1)	(2 093)
Économie d'impôts sur les bénéfices, telle que déclarée dans les états consolidés des résultats, et taux d'imposition effectif	(148,9)	(75 270)

Les actifs et passifs d'impôts futurs résultent des différences entre la valeur fiscale et la valeur comptable des éléments suivants :

(en milliers de dollars canadiens)	31 décembre	
	2010 \$	2009 \$
Actifs d'impôts futurs		
Immobilisations corporelles – écarts entre la valeur comptable nette et la fraction non amortie du coût en capital	13 067	7 862
Incitatifs à la location reportés	10 173	10 282
Actifs incorporels	40 537	37 703
Autres	-	1 068
	63 777	56 915
Passifs d'impôts futurs		
Autres	1 801	-
Actif d'impôts futurs avant provision pour moins-value, montant net	61 976	56 915
Moins : provision pour moins-value ¹⁾	-	70 209
Actif (passif) d'impôts futurs, montant net	61 976	(13 294)

- 1) Au 31 décembre 2010, Chorus a réévalué son actif d'impôts futurs et a conclu qu'il était plus probable qu'improbable que les actifs futurs seront réalisés, ce qui a donné lieu à une modification de la provision pour moins-value préalablement constatée afin de porter l'actif d'impôts futurs au montant dont la réalisation est jugée plus probable qu'improbable.

Avantages sociaux futurs

Les principales conventions comptables suivies relativement aux avantages sociaux futurs, conventions qui sont conformes au chapitre 3461 du *Manuel de l'ICCA*, « Avantages sociaux futurs », et qui ont trait au régime de retraite à prestations déterminées de Chorus à l'intention des pilotes, au régime complémentaire de retraite des cadres de Chorus et aux autres avantages sociaux futurs, se présentent comme suit :

- Le coût des prestations de retraite des salariés est établi par calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, d'après les taux d'intérêt du marché et les meilleures hypothèses de la direction sur le rendement prévu des placements des régimes, la croissance des salaires et l'âge des salariés au départ à la retraite. Les obligations sont attribuées à la période commençant à la date d'adhésion du salarié 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.
- Le coût des autres avantages sociaux futurs est déterminé par calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, le cas échéant, en fonction des taux d'intérêt du marché et des meilleures estimations de la direction quant à l'âge des salariés au départ à la retraite, au taux de croissance du coût des soins de santé, à la progression des salaires et à l'inflation en général.
- Le rendement prévu de l'actif des régimes est fondé sur son taux de rendement à long terme prévu et sur sa juste valeur. Il est raisonnablement possible de croire que l'estimation faite par la direction quant au 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 de retraite à prestations déterminées et du régime complémentaire de retraite des cadres sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs à la date de la modification. À l'heure actuelle, cette période est de 11 ans pour le régime de retraite et de 11,25 ans pour le régime complémentaire de retraite des cadres.
- L'excédent des gains et pertes actuariels nets non comptabilisés cumulatifs au titre du régime de retraite à prestations déterminées et du régime complémentaire de retraite des cadres sur 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées ou de la valeur de marché de l'actif des régimes au début de l'exercice, si celle-ci est plus élevée, est amorti sur la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs qui devraient normalement toucher des prestations en vertu du régime (à l'heure actuelle, 11 ans pour le régime de retraite et 11,25 ans pour le régime complémentaire de retraite des cadres).
- La date de fin d'exercice est le 31 décembre, tout comme la date d'évaluation de l'actif des régimes et des obligations au titre des régimes. L'obligation au titre des prestations de retraite est attribuée à la période commençant à la date d'adhésion du salarié 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. L'obligation au titre des autres avantages sociaux futurs est attribuée à la période commençant à la date d'adhésion du salarié au régime 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 65 ans, selon la première de ces éventualités.

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 concernant le taux de rendement des actifs à long terme posée par Chorus 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 des diverses catégories 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 historiques des caisses de retraite, 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 sociaux futurs 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 utilisée pour les régimes de soins de santé est de 7,03 % par année en 2011 et de 4,5 % par année en 2012 et par la suite.
- Tout écart entre les résultats réels et les hypothèses posées par la direction donnera lieu à un gain actuariel net ou à une perte actuarielle nette, augmentant ou diminuant ainsi la charge de retraite ou les charges de retraite au titre des prestations constituées des exercices futurs. Conformément aux PCGR, cet écart n'est pas comptabilisé immédiatement à titre de produits ou de charges, mais plutôt amorti dans les résultats des exercices futurs.

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	
	2010	2009
Hypothèses moyennes pondérées utilisées pour déterminer l'obligation au titre des prestations constituées		
• Taux d'actualisation	5,7	6,8
• Taux de croissance de la rémunération	2,5 - 5,0	2,3 - 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
Hypothèses moyennes pondérées utilisées pour déterminer la charge de retraite		
• Taux d'actualisation	6,8 - 6,9	7,1
• Taux de rendement à long terme prévu des actifs	3,8 - 6,5	7,1
• Taux de croissance de la rémunération	2,3 - 5,0	1,3 - 5,0
• Taux initial de croissance du coût des soins de santé	7,0	6,5
• Taux final de croissance du coût des soins de santé	4,5	4,5
• Exercice au cours duquel le taux final est atteint	2030	2012

Actifs incorporels

Les actifs incorporels dont la durée de vie est limitée sont inscrits au coût, déduction faite de l'amortissement. Les actifs dont la durée de vie est indéfinie ne sont pas amortis et sont soumis annuellement à un test de dépréciation.

L'actif au titre du CAC a une durée de vie limitée, est inscrit au coût et est amorti sur la durée initiale de dix ans plus deux périodes de reconduction de cinq ans.

Au quatrième trimestre de 2009, Chorus a changé son estimation quant à la durée de vie utile de l'actif au titre du CAC pour qu'elle concorde avec l'échéance prolongée du CAC en vertu de la convention de modification. Ce changement a été appliqué de manière prospective et il a eu pour effet de diminuer la dotation à l'amortissement de 2,5 M\$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009 et de 9,9 M\$ annuellement par la suite.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles ont initialement été constatées au coût. Au 31 décembre 2010, la valeur comptable nette des immobilisations corporelles de Chorus était de 211,1 M\$ (y compris les acomptes au titre des appareils Q400).

La valeur des immobilisations corporelles est amortie jusqu'à leur valeur résiduelle estimative, selon la méthode de l'amortissement linéaire, sur leur durée de vie utile estimative. La valeur des appareils et du matériel volant est amortie sur une période de 20 à 30 ans, et leur valeur résiduelle moyenne estimative varie de 5 % à 20 %. Les améliorations apportées aux appareils dont Chorus est propriétaire sont capitalisées et amorties sur la durée d'utilisation résiduelle des appareils. Les améliorations apportées aux appareils visés par des contrats de location-exploitation sont amorties sur la durée du contrat de location.

Les bâtiments sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée de vie utile, jusqu'à concurrence de 40 ans. Une exception à cette règle est lorsque la vie utile du bâtiment est supérieure à la durée du bail foncier. Dans ce cas, la valeur du bâtiment est amortie sur la durée du bail. Les améliorations locatives sont amorties sur la durée du bail, jusqu'à concurrence de cinq ans. Le matériel au sol et le matériel informatique sont amortis sur cinq ans.

La période d'amortissement des appareils est établie par voie d'une analyse économique, d'un examen des plans existants à l'égard du parc aérien et de comparaisons avec le matériel volant de sociétés aériennes utilisant les mêmes modèles d'appareils. Les valeurs résiduelles estimatives sont fondées sur les résultats passés de Chorus concernant les ventes d'appareils et de pièces de rechange ainsi que sur des évaluations prospectives effectuées par des tiers indépendants.

Les biens loués en vertu de contrats de location-acquisition et l'obligation qui s'y rattache pour ce qui est des loyers futurs sont comptabilisés à l'origine à la juste valeur du bien ou à la valeur actualisée de ces loyers, si celle-ci est inférieure. Les immobilisations corporelles louées en vertu de contrats de location-acquisition sont amorties et ramenées à leur valeur résiduelle estimative sur la durée du bail.

Les immobilisations corporelles sont soumises à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. La recouvrabilité des actifs destinés à être utilisés est évaluée en comparant la valeur comptable nette de l'actif aux flux de trésorerie futurs non actualisés qu'il devrait générer. Une perte de valeur est inscrite si la valeur comptable de l'actif est supérieure à sa juste valeur.

Contrats de location d'appareils

Chorus a d'importantes obligations en vertu de contrats de location et de sous-location d'appareils qui sont classés comme des contrats de location-exploitation et qui ne figurent pas dans ses actifs ni dans ses passifs au bilan. Conformément aux PCGR, des tests ont été effectués pour déterminer le classement des contrats de location-exploitation. Les contrats visant les appareils de Chorus ne comprennent aucune garantie de valeur résiduelle.

15. CHANGEMENTS DE MÉTHODES COMPTABLES ET FAITS NOUVEAUX EN COMPTABILITÉ

Changements de méthodes comptables

Instruments financiers disponibles à la vente

Les actifs disponibles à la vente s'entendent d'actifs financiers qui ne sont pas des dérivés, qui ont été classés dans cette catégorie ou qui ne l'ont pas été dans l'une des autres. Les actifs financiers classés comme étant disponibles à la vente sont inscrits à la juste valeur, et les variations de celle-ci sont constatées dans les autres éléments du résultat étendu, sauf s'il s'agit de placements dans des instruments de capitaux propres qui n'ont pas de prix coté sur un marché actif et qui, eux, doivent être évalués au coût. Les coûts de transaction qui sont engagés pour acquérir des instruments financiers disponibles à la vente sont pris en compte dans le solde sous-jacent. Lorsqu'il est établi qu'une baisse de la juste valeur est durable, la perte cumulative qui a été imputée au cumul des autres éléments du résultat étendu en est retirée pour être portée en résultat net. Les gains et pertes réalisés à la cession de titres disponibles à la vente sont également inscrits en résultat net.

Le placement de Chorus dans LARAH a été classé comme étant disponible à la vente et évalué au coût puisqu'il n'a pas de prix coté sur un marché actif. LARAH et ses filiales sont des sociétés fermées pour lesquelles il n'existe aucun prix coté sur un marché actif. C'est pourquoi le placement de Chorus a été constaté au coût et qu'aucune juste valeur n'est présentée à son égard. Des coûts de transaction de 1,2 M\$ considérés comme étant directement attribuables au placement dans LARAH ont été pris en compte dans le coût du placement.

Modifications comptables futures

Convergence avec les Normes internationales d'information financière (« IFRS »)

En janvier 2006, le Conseil des normes comptables du Canada (« CNC ») a fait part de sa décision de remplacer les PCGR du Canada par les IFRS. Le 13 février 2008, le CNC a fixé au 1^{er} janvier 2011 la date de basculement obligatoire aux IFRS des entités canadiennes ayant une obligation d'information du public. C'est donc dire que Chorus devra préparer ses états financiers intermédiaires et annuels selon les IFRS pour les exercices ouverts dès 2011. Chorus a formé une équipe de mise en œuvre qui regroupe des ressources internes et un expert-conseil externe. Le plan de transition qui assurera la conversion aux nouvelles normes dans les délais impartis est en cours d'élaboration et prévoit les étapes suivantes :

- Sensibilisation et évaluation initiale – cette étape consiste à déterminer, de façon générale, les principales répercussions que l’adoption des IFRS pourrait avoir sur Chorus. Chaque norme comptable est évaluée par rapport aux IFRS, puis reçoit une cote de priorité – élevée, moyenne ou faible – selon l’importance des différences entre les IFRS et les PCGR. En outre, les employés et les membres du conseil d’administration concernés sont informés des incidences de la transition et des échéances connexes. Chorus a parachevé cette étape au troisième trimestre de 2008.
- Évaluation détaillée – on examine et analyse en profondeur les différences entre les IFRS et les PCGR du Canada au point de vue de la comptabilisation et de l’information à fournir. Une fois ces différences établies, on évalue leurs retombées potentielles sur les conventions comptables, les systèmes d’information et les procédés d’affaires. Un plan d’action est alors élaboré pour chaque élément touché. Cette étape est essentiellement terminée.
- Mise en œuvre et examen – le plan d’action élaboré à l’étape de l’évaluation détaillée est mis en œuvre pour faciliter, au besoin, la création de nouveaux comptes et de modèles d’états financiers ainsi que la modification de systèmes et de procédés. Les conventions comptables sont approuvées, y compris les choix faits en vertu des règles de transition prévues par IFRS 1, « Première application des Normes internationales d’information financière ». Cette étape est en cours.

Le tableau suivant résume les principales activités prévues par le plan de transition aux IFRS ainsi que l’état d’avancement de chacune d’elles.

	Principales activités	État d’avancement
Préparation des états financiers	<p>Cerner les différences entre les conventions comptables prescrites par les PCGR du Canada et celles conformes aux IFRS.</p> <p>Choisir les conventions selon les IFRS.</p> <p>Faire les choix autorisés en vue de la transition (IFRS 1).</p> <p>Préparer un projet d’états financiers dressés selon les IFRS.</p>	<p>L’évaluation diagnostique des différences entre les PCGR et les IFRS a été parachevée au troisième trimestre de 2008.</p> <p>Le projet d’états financiers est en voie de réalisation et continuera d’être mis à jour en fonction de l’évolution des activités de Chorus et des normes conformes aux IFRS.</p> <p>Chorus continue de quantifier les différences qui ont été définies en vue de la transition aux IFRS.</p>
Formation	<p>Veiller à ce que le groupe responsable des finances et le conseil d’administration aient un niveau approprié de connaissances.</p>	<p>Tous les membres du groupe des finances qui sont concernés par les changements des procédés prennent part à l’élaboration des nouveaux procédés selon les IFRS et ont bénéficié d’une formation eu égard à toutes les différences pertinentes des normes.</p> <p>Des séances d’information sur les IFRS ont été tenues à l’intention du conseil d’administration et de la haute direction afin de les renseigner sur les changements potentiels qui pourraient toucher Chorus et sur la façon dont se présentent ces changements et les raisons qui les sous-tendent.</p> <p>Le personnel d’exploitation a été mis au courant des changements qui, par suite de l’adoption des IFRS, toucheront leurs fonctions.</p>

	Principales activités	État d'avancement
Infrastructure de la technologie de l'information (« TI »)	Déterminer toute mise à niveau ou modification à apporter aux systèmes TI.	Chorus a analysé tous les renseignements exigés par les IFRS et ne croit pas qu'il lui faudra modifier son infrastructure TI afin de faciliter la transition à ces normes.
Environnement de contrôle	En lien avec tous les changements de procédés comptables, évaluer la conception des contrôles et l'efficacité du contrôle interne à l'égard de l'information financière.	Tous les changements importants du contrôle interne à l'égard de l'information financière ont été établis et mis à l'essai par le service de vérification interne.
Activités de l'entreprise	Déterminer l'incidence sur les programmes de rémunération des changements engendrés par l'application des IFRS.	Les programmes de rémunération sont en voie d'être analysés et peaufinés afin de rendre compte de tous les changements aux indicateurs des états financiers et aux mesures financières non conformes aux PCGR résultant de l'adoption des IFRS ainsi que de la transformation de Chorus en une société par actions.

La transition de Chorus aux IFRS en 2011 devrait avoir une incidence importante sur le bilan d'ouverture au 1^{er} janvier 2010. La détermination des répercussions est en cours, mais Chorus est d'avis que les normes suivantes sont susceptibles d'avoir une incidence importante sur les états financiers consolidés. En outre, l'analyse des changements se poursuit, et il reste encore des décisions à prendre quant aux choix de méthodes comptables. Ces évaluations sont fondées sur les informations disponibles et les attentes à la date du présent rapport de gestion; elles sont par conséquent sujettes à modification en fonction de l'évolution des faits et des circonstances.

Les exemptions offertes aux termes des IFRS qui devraient s'appliquer à Chorus lors de sa conversion sont résumées dans le tableau suivant :

Exemptions offertes aux termes d'IFRS 1	Description de l'exemption	Choix de méthode
Regroupements d'entreprises	Chorus peut choisir de ne pas appliquer IFRS 3 rétrospectivement aux regroupements d'entreprises survenus avant la date de transition aux IFRS. Selon ce choix, le classement des regroupements d'entreprises serait semblable à celui ayant cours aux termes des anciens PCGR.	Chorus est toujours en train d'analyser les répercussions de la comptabilisation des regroupements d'entreprises antérieurs conformément aux IFRS et n'a pas encore pris de décision à cet égard.
Juste valeur en tant que coût présumé	Chorus peut choisir d'évaluer un élément d'immobilisation corporelle à la date de transition aux IFRS à sa juste valeur de marché et d'utiliser cette valeur en tant que nouvelle valeur d'origine présumée aux fins des IFRS.	Chorus n'a pas l'intention de se prévaloir de ce choix, et elle continuera d'évaluer les immobilisations corporelles et incorporelles au coût historique.

Avantages du personnel	Chorus peut choisir de comptabiliser tous les écarts actuariels cumulés à la date de transition aux IFRS.	Chorus a l'intention de comptabiliser tous les écarts actuariels cumulés au titre des régimes de retraite et des autres régimes d'avantages du personnel à la conversion directement dans les bénéfices non distribués.
-------------------------------	---	---

Principales modifications de méthodes comptables lors de la transition aux IFRS

Chorus a relevé les différences importantes suivantes entre les méthodes comptables appliquées aux termes des PCGR actuels et celles qui devraient s'appliquer aux termes des IFRS :

Méthode comptable	
Immobilisations corporelles	<p>Incorporation dans le coût de l'actif des travaux de maintenance majeurs</p> <p>Selon IAS 16, le coût des travaux de maintenance majeurs liés aux actifs détenus ou capitalisés doit être incorporé dans le coût de l'actif et amorti sur la durée du cycle de maintenance. Chorus sera tenue d'incorporer dans le coût de l'actif la maintenance effectuée lors des révisions générales de ses appareils détenus ou capitalisés. Le coût de la maintenance sera traité comme un élément distinct des appareils et amorti sur la période séparant les travaux de maintenance. Le coût de la prochaine révision sera incorporé dans le coût de l'actif, et le processus se répétera sur la durée de vie de l'actif.</p> <p>Modèle du coût historique ou modèle de la réévaluation</p> <p><i>Choix de méthode</i> : Il est possible d'utiliser le modèle du coût ou le modèle de la réévaluation pour évaluer les catégories d'immobilisations corporelles.</p> <p><i>Méthode retenue</i> : Chorus prévoit utiliser le modèle du coût pour toutes les catégories d'immobilisations corporelles.</p> <p><i>Incidence prévue</i> : L'incorporation dans le coût de l'actif des coûts de maintenance donnera lieu à une augmentation d'environ 14,0 M\$ des immobilisations corporelles au 1^{er} janvier 2010. Après la transition, les charges de maintenance liées aux révisions des appareils appartenant à Chorus, qui étaient auparavant comptabilisées au poste « Matériel, fournitures et services pour la maintenance des appareils » dans l'état des résultats, seront maintenant imputées au poste « Amortissement des immobilisations corporelles ». Les principaux coûts liés à la maintenance des appareils en service loués continueront d'apparaître au poste « Matériel, fournitures et services pour la maintenance des appareils » lorsqu'ils seront engagés.</p>

<p>Avantages du personnel</p>	<p>Écarts actuariels des avantages du personnel</p> <p><i>Choix de méthode</i> : IAS 19 permet aux entités de comptabiliser les avantages du personnel selon l'une des deux méthodes suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • comptabilisation d'une partie des écarts actuariels en produits ou en charges, si les écarts actuariels cumulés non comptabilisés nets à la fin de la période de présentation de l'information financière précédente sont supérieurs à : <ol style="list-style-type: none"> a) 10 % de la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies à cette date (avant déduction des actifs des régimes); ou à b) 10 % de la juste valeur des actifs des régimes à cette date, si ce montant est plus élevé. <p>Cette méthode est actuellement utilisée conformément aux PCGR du Canada sous le nom de méthode dite du « corridor ».</p> <ul style="list-style-type: none"> • toute méthode conduisant à comptabiliser de façon systématique tous les écarts actuariels plus rapidement, sous réserve d'appliquer la même base de comptabilisation de la même façon d'une période à l'autre. Si l'entité choisit de comptabiliser les écarts actuariels pendant la période au cours de laquelle ils surviennent, elle peut les comptabiliser en autres éléments du résultat global. <p><i>Méthode retenue</i> : Chorus a l'intention de comptabiliser les écarts actuariels en autres éléments du résultat global à mesure qu'ils surviennent.</p> <p>IFRIC 14, « Le plafonnement de l'actif au titre des régimes à prestations définies, les exigences de financement minimal et leur interaction »</p> <p>L'interprétation IFRIC 14 a été publiée afin de clarifier le paragraphe 58 d'IAS 19, qui limite l'évaluation de l'obligation au titre d'un régime à prestations définies à « la valeur actuelle de tous avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursements par le régime, soit sous forme de diminutions des cotisations futures au régime » plus les pertes actuarielles cumulées non comptabilisées et les coûts des services passés. IFRIC 14 traite des trois questions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • à quel moment un remboursement ou une diminution des cotisations futures devraient être considérés comme disponibles selon le paragraphe 58 d'IAS 19 • comment une exigence de financement minimal pourrait avoir une incidence sur la possibilité de réduire les cotisations futures • à quel moment une exigence de financement minimal pourrait donner naissance à un passif <p>Les PCGR du Canada et les IFRS n'utilisent pas la même méthode de calcul du plafonnement de l'actif au titre des régimes à prestations définies, et les PCGR du Canada ne traitent pas de comptabilisation d'un passif additionnel au titre des exigences de financement minimal.</p> <p><i>Incidence prévue</i> : Chorus poursuit l'analyse de l'incidence des modifications de méthode comptable sur le bilan d'ouverture. La possibilité offerte par IFRS 1 de comptabiliser tous les profits et pertes de change cumulés à la date de la transition, le plafonnement de l'actif au titre des régimes à prestations définies et le calcul des exigences de financement minimal supplémentaires aux termes d'IFRIC 14 devraient donner lieu à une hausse du passif et à une charge correspondante aux bénéfices non distribués.</p> <p>Après la transition, les écarts actuariels seront comptabilisés dans les autres éléments du résultat global, ce qui n'aura aucune incidence sur le résultat net; cependant, ce facteur</p>
--------------------------------------	--

	<p>devrait accroître la volatilité de l'actif ou du passif au titre des régimes à prestations définies. Les produits liés au rendement du marché devraient également accroître la volatilité, car ils seront appelés à fluctuer avec la valeur de marché de l'actif des régimes, alors qu'en vertu des PCGR du Canada, on calcule la valeur lissée des actifs des régimes en fonction de la valeur actualisée.</p>
<p>Contrats de location</p>	<p>Aux termes d'IAS 17, un contrat de location est classé en tant que contrat de location-financement (ce qui correspond à la notion de contrat de location-acquisition selon les PCGR du Canada) ou contrat de location simple. Un contrat de location est classé en tant que contrat de location-financement s'il transfère du bailleur au preneur la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété à la naissance du contrat. Contrairement à la situation qui a cours aux termes des PCGR du Canada, aucune mesure quantitative n'est utilisée pour déterminer le classement du contrat, et une analyse qualitative doit être effectuée pour chaque contrat.</p> <p><i>Incidence prévue :</i> Chorus a effectué une analyse détaillée de tous les contrats de location et a déterminé qu'il n'y aura vraisemblablement aucun reclassement lors de la transition aux IFRS.</p>
<p>Dépréciation d'actifs</p>	<p>Aux termes d'IAS 36, un test de dépréciation est requis s'il y a des indications de perte de valeur, ce qui est semblable aux exigences des PCGR du Canada. Une perte de valeur est comptabilisée quand la valeur comptable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie est supérieure à la valeur recouvrable. La valeur recouvrable est la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente et la valeur d'utilité. La valeur d'utilité est la valeur actuelle des flux de trésorerie futurs attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie. Selon les PCGR du Canada, la valeur recouvrable est initialement évaluée en fonction des flux de trésorerie futurs non actualisés; par conséquent, une perte de valeur est beaucoup plus probable aux termes des IFRS que des PCGR du Canada. De plus, aux termes des PCGR du Canada, une perte de valeur correspond à l'écart entre la valeur comptable et la juste valeur de l'actif ou du groupe d'actifs. Contrairement aux PCGR du Canada, IAS 36 exige, dans certaines circonstances, la reprise des pertes de valeur dans les périodes ultérieures.</p> <p><i>Incidence prévue :</i> Chorus n'a pas encore décidé si elle appliquera l'exemption sur les regroupements d'entreprises offerte par IFRS 1; par conséquent, elle n'a pas encore établi la valeur comptable de ses actifs au 1^{er} janvier 2010. Le test de dépréciation ne pourra avoir lieu que lorsque la Société aura terminé l'analyse de l'exemption offerte par IFRS 1.</p>
<p>Placement à long terme</p>	<p>Aux termes d'IAS 39, les instruments de capitaux propres disponibles à la vente ne peuvent être évalués au coût que si la variabilité de la gamme des estimations raisonnables de la juste valeur est significative et que la probabilité respective des différentes estimations dans l'intervalle ne peut être raisonnablement appréciée et utilisée pour estimer la juste valeur. En règle générale, une entité doit être en mesure d'estimer la juste valeur. Aux termes des PCGR du Canada, les instruments de capitaux propres disponibles à la vente pour lesquels il n'existe aucun cours coté sur un marché actif, comme le placement dans LARAH, sont évalués au coût.</p> <p><i>Incidence prévue :</i> Le placement dans LARAH ayant eu lieu au deuxième trimestre de 2010, il n'y aura aucune incidence sur le bilan d'ouverture. La Société est cependant d'avis que la volatilité sera plus élevée dans l'avenir étant donné que le placement dans LARAH sera ajusté périodiquement pour refléter sa juste valeur.</p>

16. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

Les contrôles et procédures de communication de l'information de 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 2010, 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 divulguée dans les rapports déposés auprès des autorités en valeurs mobilières canadiennes ou soumis à ces dernières est consignée, traitée, résumée et communiquée en temps opportun.

Le contrôle interne à l'égard de 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 PCGR du Canada.

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des finances, a évalué l'efficacité de notre contrôle interne à l'égard de 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 à l'égard de l'information financière au 31 décembre 2010.

En raison de leurs limites inhérentes, le contrôle interne à l'égard de 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 détecter 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 conventions et aux procédés se détériore.

Au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2010, 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'exerce Chorus ou la Société en commandite à l'égard de l'information financière.

Le comité de vérification, 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 terminé le 31 décembre 2010, et le conseil d'administration de Chorus a approuvé ces documents avant leur publication.

17. PERSPECTIVES

Le paragraphe ci-après contient de l'information prospective. Voir la mise en garde concernant les énoncés prospectifs au début de ce rapport de gestion.

En 2010, Chorus a conclu la première phase de son programme de renouvellement de la flotte avec Air Canada, comme le prescrit le CAC modifié, en retirant dix appareils CRJ-100/200 du parc d'appareils visés et en retournant neuf de ces appareils aux bailleurs. En 2011, Chorus mettra en œuvre la deuxième phase de ce programme avec l'ajout de 15 appareils Q400, dont la livraison débutera en juin 2011. En 2011, Chorus recevra huit appareils, dont sept seront mis en service. Les autres appareils seront mis en service en 2012. Le nombre d'appareils couverts sera porté à 125 en juillet 2011, et Air Canada commencera alors à retirer un CRJ-100 ou CRJ-200 pour chaque Q400 livré par la suite. Ce

programme de renouvellement du parc aérien améliorera l'efficacité de Chorus malgré les coûts élevés du carburant et diminuera l'âge moyen des appareils couverts exploités par Air Canada aux termes du CAC.

Chorus terminera sa première saison hivernale avec Thomas Cook d'ici avril 2011, et ses appareils reprendront du service en novembre 2011 en vue de la saison hivernale 2011-2012.

Selon le calendrier d'hiver 2011 et les hypothèses de planification reçus d'Air Canada, ainsi que les plans initiaux de services aériens pour le compte de Thomas Cook, Chorus prévoit facturer de 390 000 à 400 000 heures cale à cale pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2011.

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 de 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 réseau, a subi d'importantes pertes d'exploitation et pourrait continuer à en subir dans l'avenir. Les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière d'Air Canada sont exposés à un certain nombre de risques, notamment les suivants :

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

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 d'exploitation et la situation financière de Chorus.

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.

Enjeux en matière de liquidité

Air Canada a d'importants besoins permanents en capital et en trésorerie et a, au cours des 24 derniers mois, émis de nouveaux titres de capitaux propres, conclu ou modifié des facilités de crédit et 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 d'exploitation 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 ou si l'utilisation des appareils visés était réduite.

Résiliation du CAC

La quasi-totalité des produits d'exploitation 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 CRJ-200 et six appareils Boeing 757). La convention de modification du CAC a reporté l'échéance initiale du CAC, soit 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 compagnie 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 d'exploitation et les bénéfices de Chorus seraient donc 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 d'exploitation et sa situation financière.

Aux termes du CAC, si un changement de contrôle de Chorus (sauf en faveur de Chorus) 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 l'industrie 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 d'exploitation 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 d'exploitation 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 les bénéfices 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 d'exploitation 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 urbaines 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 puisse avoir accès à d'autres installations aéroportuaires ou créneaux ou qu'elle y ait accès à de bonnes conditions. L'incapacité de Chorus d'avoir 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 d'exploitation 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 d'exploitation et la situation financière de Chorus. Même si Chorus recevait quand même des produits d'exploitation minimaux garantis, si ses appareils étaient sous-utilisés par Air Canada, elle perdrait la capacité de toucher une marge sur les frais d'exploitation directs des vols qui auraient par ailleurs été réalisés à supposer que les appareils de 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 rubrique *Recent Developments - Amendments to the Capacity Purchase Agreement with Air Canada* (faits récents - modifications apportées au contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada), 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 ainsi que certains éléments des plans d'exploitation triennaux, annuels ou saisonniers et du plan à long terme concernant le parc aérien alors en vigueur, notamment le nombre d'heures cale à cale, les départs, les SMO, 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 d'exploitation 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 assurances, aux biens immobiliers, aux affaires environnementales et aux affaires juridiques. 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 pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Modifications 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 fluctuations 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 ceux prévus ou même subir des pertes aux termes du CAC. Par conséquent, elle peut être incapable de générer des flux de trésorerie suffisants pour rembourser ses dettes à temps et peut donc devoir réduire ses plans d'expansion. L'un de ces événements pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation 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 des coûts contrôlables 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. De plus, elle pourrait devoir réduire ses projets d'expansion. L'un de ces événements pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation 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 d'un maximum de 16,72 %, pour compenser 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 d'exploitation et la situation financière de Chorus.

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 CRJ-705 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 prévue du parc aérien de Chorus, ce qui réduirait de façon importante la croissance, les produits d'exploitation et les bénéfices prévus de Chorus. 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 la capacité de Chorus de recevoir des produits d'exploitation 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. Toute mesure en ce sens de la part d'Air Canada pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus.

Différends éventuels avec Air Canada

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

- 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;
- 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, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation 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 d'exploitation en cas d'amélioration de la conjoncture.

Risques liés à Chorus

Projets de loi C-310 et C-541

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. S'il est adopté dans sa forme actuelle, le projet de loi C-541 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 d'exploitation 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.

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. Le plan d'affaires de Chorus nécessitera 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 d'exploitation 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 d'exploitation 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 d'exploitation 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

Au cours de la restructuration du prédécesseur de Chorus aux termes de la LACC, l'une des améliorations apportées à la convention collective conclue avec l'ALPA, syndicat représentant le groupe de pilotes de Chorus, a été la mise en œuvre d'augmentations de la productivité conditionnelles à l'utilisation d'un nombre minimal d'appareils dans le parc aérien de Chorus. Les augmentations de la productivité touchent principalement les dispositions relatives au travail et au calendrier comprises dans la convention collective, ce qui permet 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. Si Chorus ne peut maintenir un minimum de 125 appareils dans son parc aérien après le 31 décembre 2006, cela entraînera la perte des augmentations de productivité, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

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

La capacité 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 en immobilisations et ses acquisitions peut être limitée; ii) une partie importante des flux de trésorerie tirés de l'exploitation peut être affectée au remboursement du capital et au paiement des intérêts sur ses dettes, réduisant ainsi les fonds disponibles pour les activités futures; iii) certains emprunts contractés par Chorus seront assortis de taux d'intérêt variables, ce qui expose Chorus au risque lié à l'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 faillite ou ont dû être secourues par le gouvernement. 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 ou à l'obtenir à des modalités acceptables, cela pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation 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 variable 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 des flux de trésorerie liés à l'exploitation qui sont produits par les filiales de Chorus, des besoins financiers de Chorus et de la satisfaction de tests de solvabilité au paiement de dividendes conformément à la LCSA.

Niveau d'endettement - Risque de refinancement

Le niveau de la dette 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, cela pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Gestion de la croissance

La direction évalue périodiquement les possibilités 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 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 ou de ne pas tirer les synergies attendues de toute initiative. Toute situation du genre pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les résultats d'exploitation 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. Les plans de croissance peuvent alourdir la tâche de la direction et des employés de Chorus et éventuellement 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 aux activités, à l'entreprise, aux résultats d'exploitation, 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 11, « 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 d'autres interruptions ou l'arrêt imprévu des activités de Thomas Cook pourraient nuire fortement à Chorus ainsi qu'à ses activités, ses résultats d'exploitation 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 d'exploitation 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 à la relation de Chorus avec Thomas Cook.

Risques inhérents au secteur d'activité

Conjoncture économique et géopolitique

Les résultats d'exploitation des sociétés aériennes sont sensibles à la conjoncture économique et géopolitique, qui a une énorme incidence sur la demande de transport aérien. Les tarifs aériens, tout comme la demande de transport aérien, ont beaucoup fluctué dans les années passées et peuvent fluctuer considérablement 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 d'exploitation et la situation financière de Chorus.

Coût du carburant

Le coût du carburant représente une dépense importante pour les transporteurs aériens. Depuis 2005, 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 ajoutés aux tarifs aériens au titre du carburant, et Air Canada pourrait ne pas être en mesure de facturer à ses clients ces coûts supplémentaires en imposant un supplément au titre du carburant. Même si, aux termes du CAC, les coûts du carburant de Chorus lui sont remboursés par Air Canada et que la baisse des produits passagers qui résulterait de l'augmentation du coût du carburant est un risque principalement assumé par Air Canada, cette baisse serait tout de même susceptible de nuire aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Chorus si Air Canada réduisait la capacité qu'elle utilise ou si 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 extrêmement 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. Outre la concurrence traditionnelle entre les transporteurs aériens, le secteur fait face à une concurrence provenant des autres modes de transport par voie terrestre. La vidéoconférence et d'autres méthodes de communication électronique ont également ajouté une nouvelle dimension à la concurrence au sein du secteur, étant donné que les 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 d'exploitation 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 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 d'exploitation 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 d'exploitation et la situation financière de Chorus.

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

Le secteur du transport aérien dans son ensemble, et en particulier le service régulier, est caractérisé par la faiblesse des marges bénéficiaires brutes et par le niveau élevé des coûts fixes. Les coûts d'exploitation d'un vol 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 d'exploitation 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 d'exploitation 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 actuelles 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 d'exploitation 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 d'exploitation 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 aux activités, aux résultats d'exploitation 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. L'incapacité pour elle d'investir dans de nouvelles technologies aurait une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Les systèmes technologiques 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 par 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 d'exploitation et sa situation financière.

Nature saisonnière des activités, autres facteurs et résultats précédents

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 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 en immobilisations et toute variation des charges d'exploitation, comme les frais relatifs au personnel et à la maintenance, au cours d'un exercice.

Chorus connaît généralement une demande sensiblement plus forte pour ses services aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile, et une demande nettement plus faible aux premier et quatrième trimestres. Ces variations cycliques de la demande sont essentiellement causées par le nombre élevé de voyageurs d'agrément qui se déplacent de préférence au printemps et en été, ce qui fait augmenter les besoins en heures de vol d'Air Canada. Chorus a des coûts fixes substantiels qui ne fluctuent pas vraiment selon la demande des passagers à court terme. Les produits que Chorus réalise aux termes du CAC ne varient pas 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 d'exploitation d'une période intermédiaire ne sont pas nécessairement révélateurs des résultats d'exploitation d'un exercice complet, pas plus que les résultats d'exploitation d'une période donnée ne sauraient nécessairement être révélateurs des résultats d'une période à venir.

Questions d'ordre réglementaire

Le secteur aérien est assujéti à de multiples règlements, tant canadiens qu'étrangers, qui régissent notamment les questions de sûreté, de sécurité, de licence, de concurrence, de niveau de bruit, d'environnement et, dans une certaine mesure, d'établissement des prix. De temps à autre, d'autres lois et règlements peuvent être proposés et de nouvelles décisions, rendues, ce qui pourrait augmenter les exigences ou restrictions applicables aux activités aériennes. L'adoption de règlements ou décisions supplémentaires de la part de Transports Canada, 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 d'exploitation 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 d'exploitation et sa situation financière.

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

Environnement et émissions de gaz à effet de serre

À titre de participant du secteur des transports aériens, 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 d'exploitation 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. Toute situation de ce genre pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus. Si le gouvernement du Canada devait cesser de fournir cette assurance ou modifier celle-ci, 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 récent de produits d'assurance complémentaire. L'OACI et l'IATA poursuivent leurs efforts en ce sens. Cependant, 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.

De plus, les responsables du marché de l'assurance aviation à Londres ont annoncé leur intention d'introduire 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, ainsi qu'une exclusion semblable dans leurs contrats d'assurance passagers et responsabilité civile. Ces clauses excluraient 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 qu'elle ne respecte pas certaines exigences réglementaires ou ententes contractuelles, ce qui pourrait nuire fortement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Risques d'accident

En raison de la nature de ses activités de base, 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 trouvaient 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 désastre 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 la réputation de ces entités sur le plan de la sécurité et, par ricochet, nuire aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Chorus.

Risques liés aux actions en justice en cours

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 (Island). 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 est toujours suspendue, mais Porter a entrepris des démarches afin de faire lever cette suspension. Chorus maintient que la demande reconventionnelle présentée par Porter n'est pas fondée. Si Porter réussit à faire lever la suspension, Chorus et Air Canada contesteront vigoureusement la demande reconventionnelle devant les tribunaux. Si Chorus n'arrive pas à se défendre avec succès contre la demande reconventionnelle, elle pourrait devoir verser des dommages-intérêts importants.

Risques liés aux débetures convertibles

Questions ayant une incidence sur le cours des débetures convertibles

La Bourse de Toronto a approuvé l'inscription des débetures convertibles et des actions qui seront émises à la conversion, au rachat ou au remboursement de celles-ci. 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 ordinaires 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 ordinaires subiront une dilution si Chorus décide de racheter des débetures convertibles en circulation contre des actions ou de rembourser le montant en capital des débetures 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 débetures convertibles reçoivent les paiements qui leur sont dus aux termes des débetures convertibles dépendra de la santé financière et de la solvabilité de Chorus. De plus, les débetures 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 débetures 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 débetures convertibles alors en circulation. Les débetures 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 débetures 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 la notice annuelle du Fonds et la circulaire de la direction datée du 4 octobre 2010, peuvent être obtenus sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com ou sur le site Web de Chorus à l'adresse www.voljazz.ca, sous la rubrique 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.

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.

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

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.

Charges d'exploitation – Charges d'exploitation avant amortissement de l'actif relatif au CAC.

Commandité Jazz – Commandité Gestion Jazz Air Inc., société constituée le 23 août 2005 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* pour agir à titre de commandité de Jazz Air 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 (« CSMO ») – Charges d'exploitation par siège-mille offert.

Coûts contrôlables – Pour toute période, tous les coûts et charges engagés et réglés par Chorus relativement aux vols réguliers et aux services aux appareils, selon les définitions des ententes de partenariat, sauf les coûts refacturés, mais incluant tout montant au titre de la rémunération incitative.

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

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

Ententes de partenariat – Contrats de services aériens signés par Jazz.

Facilités de crédit – Facilités de crédit consortiales garanties de premier rang d'un montant global de 150 M\$, consenties en vertu d'un contrat de crédit daté du 2 février 2006 qui lie Chorus, à titre d'emprunteur, les institutions financières nommées dans le contrat, à titre de prêteurs, et la Banque Royale du Canada, à titre d'agent administrateur.

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.

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

LARAH – Latin American Regional Aviation Holding Corp.

PAPE – Premier appel public à l'épargne.

Parts ou parts du Fonds – Parts du Fonds.

Pluna – Pluna Líneas Aéreas Uruguayas S.A.

Porteurs de parts – Détenteurs des parts.

Produits contrôlables – Produits d'exploitation tirés des coûts contrôlables de Jazz aux termes des ententes de partenariat.

Produits des vols réguliers – Pour toute période, tous les produits que Chorus tire, aux termes du CAC, des vols réguliers et des services aux appareils, à l'exclusion des produits résultant du remboursement, par Air Canada, des coûts refacturés de Chorus et du paiement par Air Canada des incitatifs liés au rendement.

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

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.

Stratégie de gestion de la capacité de production – Dépenses en immobilisations nécessaires au maintien des activités. Les dépenses en immobilisations sont effectuées dans le but de répondre aux besoins actuels de maintenance du parc aérien tels que les systèmes de communication des appareils, la normalisation des cabines de pilotage, la conformité aux règlements, l'infrastructure du système de renseignements sur la maintenance, les articles durables et les améliorations locatives.

Thomas Cook – Thomas Cook Canada Inc.

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