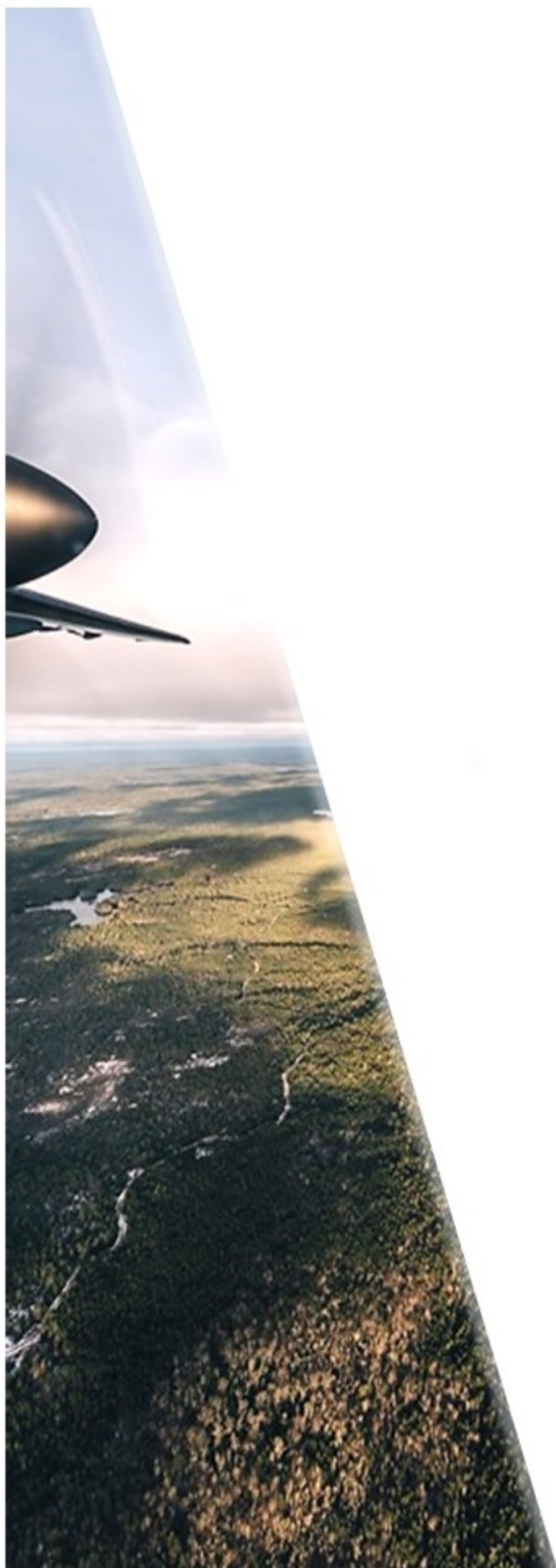




Rapport de gestion
Troisième trimestre de 2019

Le 13 novembre 2019



INTRODUCTION

Rubrique		Page	Rubrique		Page
1	APERÇU.....	3	13	ÉVOLUTION DES NORMES COMPTABLES..	31
2	À PROPOS DE CHORUS	6	14	ARRANGEMENTS NON COMPTABILISÉS ..	35
3	STRATÉGIE	9	15	TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES ...	35
4	PERSPECTIVES	11	16	CONTRÔLES ET PROCÉDURES	35
5	PARC AÉRIEN.....	14	17	MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR.....	36
6	ANALYSE FINANCIÈRE CONSOLIDÉE.....	15	18	RÉSUMÉ DES RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS.	40
7	ANALYSE SECTORIELLE.....	16	19	PRODUITS TIRÉS DES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL.....	41
8	STRUCTURE DU CAPITAL.....	20	20	ÉTATS CONSOLIDÉS DU RÉSULTAT NET ...	41
9	SITUATION DE TRÉSORERIE.....	26	21	RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES .	42
10	FACTEURS DE RISQUE.....	30	22	GLOSSAIRE.....	42
11	DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE	30	23	MISE EN GARDE CONCERNANT L'INFORMATION PROSPECTIVE.....	45
12	ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES ..	31			

Dans le présent rapport de gestion, les mentions de Chorus renvoient, selon ce que dicte le contexte, à Chorus Aviation Inc. et à une ou plusieurs de ses filiales actuelles ou antérieures. Dans les passages portant sur le CAC dans le présent rapport de gestion, les mentions de Chorus renvoient exclusivement à Jazz. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 22 – Glossaire pour la définition des termes définis et acronymes utilisés dans le présent document.

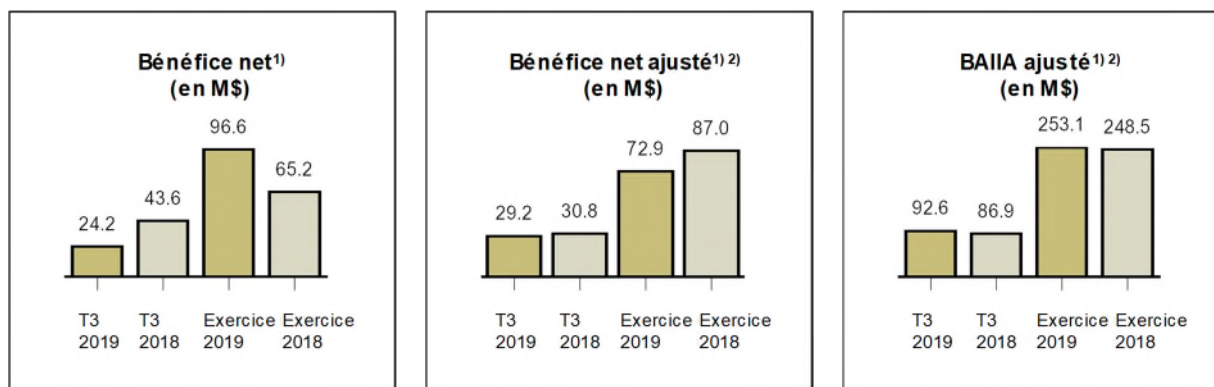
Le présent rapport de gestion, qui fournit une analyse de la situation financière et des résultats d'exploitation de Chorus, doit être lu parallèlement aux états financiers consolidés intermédiaires résumés non audités de Chorus, ainsi qu'aux notes annexes, pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, aux états financiers consolidés audités de Chorus pour l'exercice clos le 31 décembre 2018, au rapport de gestion annuel de 2018 de Chorus daté du 21 février 2019 ainsi qu'à la notice annuelle de 2018 de Chorus datée du 21 février 2019. L'ensemble de l'information financière a été préparé conformément aux PCGR énoncés dans le *Manuel de CPA Canada*, sauf indication expresse contraire. À moins d'avis contraire ou sauf si le contexte l'exige autrement, le présent rapport de gestion est en date du 13 novembre 2019.

Les résultats et les flux de trésorerie de Chorus font l'objet de certains risques. Pour prendre connaissance de ces risques, il y a lieu de se reporter à la rubrique 10 – Facteurs de risque.

Sauf si le contexte l'exige autrement, tous les montants sont exprimés en dollars canadiens.

Le 1^{er} janvier 2019, Chorus a adopté IFRS 16 *Contrats de location* (« IFRS 16 ») selon l'approche de transition rétrospective, avec retraitement des chiffres des périodes comparatives. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 13 – Évolution des normes comptables.

1 APERÇU



- ¹⁾ Le 1^{er} janvier 2019, Chorus a adopté IFRS 16 selon l'approche de transition rétrospective, avec retraitement des chiffres des périodes comparatives. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 13 – Évolution des normes comptables.
- ²⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 17 – Mesures financières non conformes aux PCGR.

Faits saillants financiers du troisième trimestre de 2019

- Résultat net de 24,2 M\$, soit un résultat net de base de 0,15 \$ par action, en baisse de 0,6 M\$ d'un trimestre à l'autre, compte non tenu de pertes de change latentes nettes de 18,9 M\$.
- Résultat net ajusté de 29,2 M\$, soit un résultat net ajusté de base de 0,18 \$ par action, en baisse de 1,6 M\$.
- BAIIA ajusté de 92,6 M\$, en hausse de 5,8 M\$ en raison de la croissance du secteur de la location d'avions régionaux, contrebalancée par les réductions prévues par suite des modifications du CAC de 2019.

Faits saillants d'exploitation

Le secteur de la location d'avions régionaux a poursuivi sa croissance et son expansion au cours du trimestre de la façon suivante :

- Augmentation de 76,2 % du résultat avant impôt ajusté, lequel représente 22 % du total du résultat avant impôt ajusté, par rapport à celui du troisième trimestre de 2018.
- Acquisition ou livraison de 17 avions depuis le deuxième trimestre.
- Annonce de l'ajout au portefeuille d'un nouveau client auquel sont associés des contrats de location d'avions à long terme, soit Malindo Air, un membre de Lion Air Group.
- Réalisation de la première vente d'actifs loués, soit trois appareils Dash 8-400¹ en location, pour un produit net d'environ 25,0 M\$ US, après remboursement de la dette, montant qui sera réinvesti dans le cadre de transactions d'acquisition et de location futures.

Le secteur de la location d'avions régionaux dispose d'un total de 55^{1,2} avions évalués à 1,1 G\$ US, auxquels sont associés des produits de location contractuels futurs d'un montant net d'environ 740,0 M\$ US³.

Le secteur du transport aérien régional a mené à bien un programme d'entretien prolongé sur deux autres appareils Dash 8-300, ce qui porte à 10 le total des avions qui génèrent des produits de location aux termes du CAC.

Le secteur du transport aérien régional poursuit ses efforts de transition de son parc aérien et procède comme prévu à la mise en œuvre des modifications du CAC de 2019.

Si l'on ajoute les produits de location d'avions obtenus aux termes du CAC au portefeuille du secteur de la location d'avions régionaux, le total des avions loués de Chorus s'élève à 126^{1,2,4} et le total des produits de location contractuels futurs s'élève à environ 1,9 G\$ US³. Le total des produits de location contractuels futurs de Chorus, compte tenu des produits de 0,6 M\$ US liés à la marge fixe prévue aux termes du CAC, s'élèvent à environ 2,5 G\$ US³. (Il y a lieu de se reporter à la rubrique 23 - Mise en garde concernant l'information prospective.)

À ce jour, les 14 clients du secteur de la location d'avions régionaux constituent un groupe diversifié de compagnies aériennes : Aeromexico Connect, Air Nostrum, Azul Airlines, CityJet, Ethiopian Airlines, Flybe, IndiGo, Jambojet, KLM Cityhopper, Malindo Air et Wings Air (membres de Lion Air Group), Philippine Airlines, SpiceJet et Virgin Australia.

- 1) En date du 13 novembre 2019, sur les 55 avions ayant fait l'objet d'engagements dans le secteur de la location d'avions régionaux, un appareil ART 72-600 destiné à être loué à Lion Air Group faisait l'objet d'une transaction en cours. Entre le 30 septembre 2019 et le 13 novembre 2019, il y avait 6 transactions en cours visant des avions (compte non tenu des trois appareils Dash 8-400 vendus), dont cinq ont été reçus avant le 13 novembre 2019. Toutes les transactions et tous les engagements de location en cours sont assujettis à la satisfaction des conditions d'usage préalables à la clôture.
- 2) Le 25 octobre 2019, Chorus a vendu trois appareils Dash 8-400.
- 3) Les estimations sont fondées sur les tarifs de location convenus dans le CAC et sur certaines hypothèses et estimations concernant les tarifs de location futurs sur le marché en ce qui a trait aux nouvelles locations ou aux locations prolongées aux termes du CAC, au 1^{er} janvier 2019. Un taux de change de 1,2600 \$ (établi d'après le taux moyen à long terme historique) a été retenu pour le calcul de ces estimations. Les estimations liées au secteur de la location d'avions régionaux sont fondées sur les tarifs de location convenus et sur l'hypothèse qu'il n'y aura aucun cas de défaut de la part des preneurs.
- 4) Les engagements futurs du secteur de la location d'avions régionaux visent notamment neuf appareils CRJ900 à recevoir en 2020, des PEP visant huit appareils qui devraient être mis en œuvre d'ici la fin de 2019 ou de 2022, et cinq avions (type d'avions à déterminer) qui seront livrés en 2025. Toutes les transactions et engagements de location en cours sont assujetties à la satisfaction des conditions d'usage préalables à la clôture.

Sommaire du troisième trimestre

Au troisième trimestre, Chorus a annoncé un BAIIA ajusté de 92,6 M\$, ce qui représente une hausse de 5,8 M\$, ou 6,7 %, comparativement à celui du troisième trimestre de 2018.

Le BAIIA ajusté du secteur de la location d'avions régionaux a augmenté de 13,2 M\$ en raison de la croissance des produits de location d'avions.

Le BAIIA ajusté du secteur du transport aérien régional a diminué de 7,4 M\$, ce qui a en partie contrebalancé l'augmentation susmentionnée. Les résultats du secteur du transport aérien régional correspondent aux attentes et reflètent les modifications du CAC de 2019 qui ont réduit les produits liés à la marge fixe et aux incitatifs liés au rendement lorsque Chorus est passée aux tarifs de rémunération fondés sur le marché. Ces réductions ont été en partie compensées par la mise en place de l'écart limite des coûts contrôlables qui a réduit l'insuffisance de la marge relative au CAC prévue pour le troisième trimestre en lien avec les frais réduits. Hormis les variations liées au CAC modifié, les facteurs suivants ont influé sur les résultats du troisième trimestre :

- la baisse de 2,1 M\$ de la rémunération à base d'actions par suite de variations du cours de l'action;
- la hausse des activités de location d'avions aux termes du CAC.

Le résultat net ajusté s'est établi à 29,2 M\$ pour le trimestre, en baisse de 1,6 M\$, ou 5,2 %, en raison des facteurs suivants :

- l'augmentation de 4,6 M\$ de la dotation aux amortissements principalement liée aux nouveaux avions du secteur de la location d'avions régionaux;
- la hausse de 3,8 M\$ du montant net de la charge d'intérêts essentiellement liée à l'accroissement des emprunts liés aux avions du secteur de la location d'avions régionaux;
- la hausse de 0,2 M\$ des charges autres que d'exploitation liée à la perte à la cession d'immobilisations corporelles, contrebalancée par les pertes de change sur le fonds de roulement; facteurs compensés par
- l'augmentation de 5,8 M\$ du BAIIA ajusté décrit précédemment;
- la diminution de 1,2 M\$ de la charge d'impôt liée à la diminution du résultat avant impôt ajusté.

Le résultat net s'est établi à 24,2 M\$ pour le trimestre, en baisse de 0,6 M\$ par rapport au trimestre correspondant de 2018, compte non tenu de la variation d'un trimestre à l'autre des pertes de change latentes de 18,9 M\$ à l'égard de la dette à long terme. La baisse s'explique par la diminution de 1,6 M\$ du résultat net ajusté mentionnée précédemment, compensée par la diminution de 1,0 M\$ des coûts liés au programme de départ des employés.

Sommaire de la période de neuf mois

Chorus a annoncé un BAIIA ajusté de 253,1 M\$, en hausse de 4,6 M\$ par rapport à la période correspondante de 2018.

Le BAIIA ajusté du secteur de la location d'avions régionaux a augmenté de 30,1 M\$ en raison de la croissance des produits de location d'avions.

Le BAIIA ajusté du secteur du transport aérien régional a diminué de 25,5 M\$, ce qui a en partie contrebalancé l'augmentation susmentionnée. Les résultats du secteur du transport aérien régional correspondent aux attentes et reflètent les modifications du CAC de 2019 qui ont réduit les produits liés à la marge fixe et aux incitatifs liés au rendement lorsque Chorus est passée aux tarifs de rémunération fondés sur le marché. Ces réductions ont été en partie compensées par la mise en place de l'écart limite des coûts contrôlables qui a réduit l'insuffisance de la marge relative au CAC prévue en lien avec les frais réduits. Hormis les variations liées au CAC modifié, les facteurs suivants ont influé sur les résultats de la période de neuf mois :

- la hausse de 9,0 M\$ de la rémunération à base d'actions par suite de variations du cours de l'action;
- la diminution des coûts immobilisés liés à la maintenance relative aux activités de révision visant des avions détenus en propriété aux termes du CAC par rapport à la période précédente; facteurs compensés par
- la hausse des activités de location d'avions aux termes du CAC.

Le résultat net ajusté s'est établi à 72,9 M\$ pour la période de neuf mois, en baisse de 14,1 M\$, ou 16,2 %, par rapport à la période correspondante de 2018, en raison des facteurs suivants :

- l'augmentation de 11,9 M\$ de la dotation aux amortissements principalement liée aux nouveaux avions du secteur de la location d'avions régionaux;
- la hausse de 10,2 M\$ du montant net de la charge d'intérêts essentiellement liée à l'accroissement des emprunts liés aux avions du secteur de la location d'avions régionaux;
- la hausse de 3,1 M\$ des charges autres que d'exploitation liée aux pertes de change sur le fonds de roulement, contrebalancées par un profit à la cession d'immobilisations corporelles; facteurs compensés par
- l'augmentation de 4,6 M\$ du BAIIA ajusté décrite précédemment;
- la diminution de 6,5 M\$ de la charge d'impôt liée à la diminution du résultat avant impôt ajusté.

Le résultat net s'est établi à 96,6 M\$ pour la période de neuf mois, en baisse de 13,2 M\$ par rapport à la période correspondante de 2018, compte non tenu de la variation d'un exercice à l'autre des profits de change latents de 44,6 M\$ à l'égard de la dette à long terme. La baisse s'explique par la diminution de 14,1 M\$ du résultat net ajusté mentionnée précédemment et les primes à la signature de 2,0 M\$ liées à la convention collective des pilotes de Jazz, compensés par la diminution de 2,9 M\$ des coûts liés au programme de départ des employés.

2 À PROPOS DE CHORUS

Chorus est un fournisseur de solutions intégrées d'aviation régionale à l'échelle mondiale. Elle concrétise sa vision qui consiste à offrir des services de transport aérien régional en mettant l'accent sur trois secteurs d'activité, qui misent sur son expertise de tous les aspects de l'aviation régionale et offrent des occasions de tirer parti des synergies entre ses filiales :

- 1) les activités de nolisement;
- 2) la location d'avions régionaux;
- 3) les services de maintenance, de réparation et de révision (y compris la vente de pièces).

Chorus regroupe ces activités dans deux secteurs à présenter :

a) Services de transport aérien régional: ce secteur englobe les trois secteurs de l'industrie du transport aérien régional dans lesquels Chorus exerce actuellement ses activités. Ce secteur comprend aussi les charges du siège social, comme l'intérêt sur les unités convertibles, la rémunération des dirigeants et la rémunération à base d'actions et les honoraires.

- Activités de nolisement : Chorus fournit des services de nolisement, communément appelé location avec équipage, par l'entremise de deux de ses filiales : Jazz et Voyageur. Jazz est la compagnie aérienne régionale du Canada la plus importante et elle exploite plus de vols dans davantage d'aéroports canadiens que n'importe quelle autre compagnie aérienne en offrant des vols réguliers par l'intermédiaire du CAC conclu avec Air Canada. Jazz fournit à Air Canada la quasi-totalité de sa capacité sous la marque Air Canada Express. Air Canada est responsable de l'établissement des horaires, de la tarification, de la distribution de produits, de l'inventaire des places, du marketing et de la publicité, ainsi que du service à la clientèle dans certains aéroports où Air Canada est directement chargée de l'affectation du personnel ou de l'administration. Air Canada a le droit de recevoir la totalité des produits liés à l'exploitation des avions visés, y compris les produits tirés de la vente de billets et des services de fret. Air Canada assume donc entièrement le risque de marché associé aux fluctuations de ces produits. Jazz exploite également des vols nolisés pour divers clients.

Voyageur fournit des services aériens sous contrat spécialisés, comme des vols pour raisons médicales, logistiques et humanitaires, à des clients canadiens et internationaux.

- Location d'avions aux termes du CAC : Jazz tire actuellement aux termes du CAC des produits de la location de 34 appareils Dash 8-400, de cinq appareils CRJ900, de dix appareils Dash 8-300 et de cinq moteurs de rechange, auxquels devraient s'ajouter en 2020 neuf nouveaux appareils CRJ900 par suite des modifications du CAC de 2019. Les modifications du CAC de 2019 prévoient aussi que Chorus fera l'acquisition de cinq autres appareils de 75 à 78 places qui seront exploités par Jazz aux termes du CAC en 2025. Voyageur tire également des produits de la location d'avions.
- Services de maintenance, de réparation et de révision (« activités de MRR »), vente de pièces et services techniques : Jazz, par l'intermédiaire de sa division Services techniques Jazz, fournit des services MRR en tout temps et a obtenu une certification pour les avions de modèles Dash et CRJ ainsi que pour les appareils 135 et 145 d'Embraer. Voyageur fournit des services MRR spécialisés et personnalisés à l'égard des produits De Havilland et a aussi obtenu des certifications de Transports Canada, de la Federal Aviation Administration des États-Unis et de l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Les capacités comprennent aussi le soutien consultatif technique, le démontage d'avion et la vente de pièces.

b) Location d'appareils régionaux: ce secteur comprend les activités de location d'avions, communément appelé location sans équipage, aux termes du CAC à des preneurs tiers. Le portefeuille d'appareils loués aux termes du CAC, compte tenu des six transactions en cours¹ annoncées moins les trois appareils Dash 8-400² vendus, se compose de 55 avions, notamment 21 appareils ATR 72-600, 22 appareils Dash 8-400, quatre appareils CRJ1000, deux appareils CRJ900, quatre appareils E190 et deux appareils E195.

Jazz encaisse les produits liés au CAC de cinq façons³ :

1. Marge fixe

Jazz obtient une marge fixe préétablie qui correspond pour 2019 et 2020 à un montant global ne tenant pas compte du nombre d'avions visés et qui, par la suite, sera fondé sur le nombre d'avions visés exploités par Jazz aux termes du CAC.

2. Incitatifs liés au rendement

Des incitatifs liés au rendement peuvent être versés aux termes du CAC pour l'atteinte de cibles de rendement liées aux éléments suivants : la ponctualité contrôlable, l'exécution des vols contrôlable, les cas de mauvaise gestion des bagages aux aéroports où Jazz est responsable de la manutention des bagages et d'autres mesures de la satisfaction de la clientèle en ce qui a trait à l'expérience en vol et à l'enregistrement.

3. Produits des activités ordinaires contrôlables

Jazz reçoit des produits des activités ordinaires contrôlables selon des tarifs établis en fonction des coûts contrôlables, calculés à l'aide de diverses variables. L'exposition de Jazz en ce qui a trait aux écarts entre les produits contrôlables que Jazz reçoit d'Air Canada pour couvrir les coûts contrôlables annuels négociés et les coûts contrôlables réels que Jazz engage dans la prestation de ses services pour Air Canada fait l'objet d'une limite de 2,0 M\$ par année (appelé l'« écart limite des coûts contrôlables »). Les produits des activités ordinaires contrôlables établis selon des tarifs sont fixés chaque année, et Jazz et Air Canada effectuent un rapprochement annuel et un paiement une fois que l'écart, s'il y en a un, est établi entre les produits contrôlables versés par Air Canada et les coûts contrôlables réels engagés par Jazz. Si les coûts contrôlables réels engagés par Jazz dépassent les produits des activités ordinaires contrôlables versés par Air Canada de plus de 2,0 M\$, Air Canada versera à Jazz un montant équivalent à l'excédent sur 2,0 M\$. À l'inverse, si les produits des activités ordinaires contrôlables versés par Air Canada dépassent les coûts contrôlables réels engagés par Jazz de plus de 2,0 M\$, Jazz versera à Air Canada un montant équivalent à l'excédent sur 2,0 M\$.

Les coûts contrôlables comprennent les salaires et avantages du personnel, certaines charges d'amortissement, certaines charges au titre du matériel, des fournitures et des services de maintenance d'avions, des contrats de location simple conclus avec des tiers et d'autres frais généraux, comme les coûts variables liés aux équipages, les honoraires, les frais de déplacement et de formation. Pratiquement tous les coûts contrôlables sont pris en compte aux fins de l'écart limite des coûts contrôlables et du rapprochement connexe.

4. Produits des activités ordinaires refacturés

Chorus reçoit des produits des activités ordinaires refacturés, qui sont établis en fonction des coûts refacturés que rembourse Air Canada.

Par suite des modifications du CAC de 2019, les coûts liés aux dépenses d'investissement engagés par Jazz dans certains aéroports et installations de hangars sont maintenant traités comme des coûts refacturés.

Les coûts refacturés comprennent les frais liés à la nourriture et aux boissons, les redevances d'aéroport et de navigation aérienne, les services au sol fournis par des tiers, certaines charges au titre du matériel, les frais des fournitures et des services de maintenance d'avions, ainsi que les frais liés au stationnement des avions, aux interruptions de voyage et de livraison de bagages, aux fournitures pour le traitement des passagers et à des installations de tiers et les dépenses d'investissement engagés par Jazz dans certains aéroports et installations de hangars. Jazz n'engage pas de coûts de carburant pour les vols liés au CAC, car le carburant est facturé directement à Air Canada.

5. Location d'avions aux termes du CAC

Chorus tire des produits de la location d'avions aux termes du CAC au moyen des actifs suivants dont elle est propriétaire : 34 appareils Dash 8-400, cinq appareils CRJ900, dix appareils Dash 8-300 et cinq moteurs de rechange. Chorus investit dans un programme de prolongation de vie visant les appareils Dash 8-300 détenus en propriété et une fois le programme de prolongation terminé pour chaque appareil, elle commence à tirer des produits de sa location aux termes du CAC. Chorus achèvera le programme de prolongation de vie de deux autres appareils Dash 8-300 en 2019, de quatre appareils Dash-300 en 2020, puis de deux autres appareils d'ici la fin de 2022, ce qui portera à 18 le total des appareils Dash 8-300 qui lui rapporteront des produits de la location aux termes du CAC (se reporter à la rubrique 4 – Perspectives).

Sur la durée de 17 ans du CAC entré en vigueur le 1^{er} janvier 2019, des produits de location d'avions d'un montant minimal de 1,6 G\$ devraient être générés, ce qui représentera environ 65 % du montant minimal des produits globaux prévus pour la durée résiduelle du contrat. Les produits estimatifs sont établis selon les tarifs de location convenus dans le CAC et certaines hypothèses et estimations concernant les tarifs de locations futurs sur le marché en ce qui a trait aux nouvelles locations ou aux locations prolongées aux termes du CAC. Un taux de change de 1,2600 a été retenu pour le calcul de ces estimations. Il y a lieu de se reporter à rubrique 23 – Mise en garde concernant l'information prospective.

Jazz engage deux types de charges liées au CAC :

- 1) Les coûts contrôlables
- 2) Les coûts refacturés

Parc aérien aux termes du CAC

À compter du 1^{er} janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2025, Jazz réduira graduellement le nombre minimal d'avions visés à 105. Pendant cette période, et plus particulièrement en 2019 et en 2020, la composition du parc d'avions visés pourrait varier en fonction du plan de transition qui a été convenu. Pour la période du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2035, Air Canada déterminera la composition du parc d'avions visés de manière à respecter la condition selon laquelle le parc doit contenir un nombre minimal de 80 avions de 75 à 78 sièges.

- ¹⁾ En date du 13 novembre 2019, sur les 55 avions ayant fait l'objet d'engagements dans le secteur de la location d'avions régionaux, un appareil ART 72-600 destiné à être loué à Lion Air Group faisait l'objet d'une transaction en cours. Entre le 30 septembre 2019 et le 13 novembre 2019, il y avait 6 transactions en cours visant des avions (compte non tenu des trois appareils Dash 8-400 vendus), dont cinq ont été reçus avant le 13 novembre 2019. Toutes les transactions et tous les engagements de location en cours sont assujettis à la satisfaction des conditions d'usage préalables à la clôture.
- ²⁾ Le 25 octobre 2019, Chorus a vendu trois appareils Dash 8-400.
- ³⁾ Il y a lieu de se reporter à la rubrique 23 - Mise en garde concernant l'information prospective.

3 STRATÉGIE

La stratégie de croissance de Chorus vise à fournir une gamme complète et intégrée de services de transport aérien régional, y compris des services de location d'avions et des services de soutien, à des clients du monde entier en misant sur son expertise de tous les aspects des activités d'exploitation régionales.

Plus de 90 % de nos produits actuels sont obtenus dans le cadre de contrats à long terme qui constituent une source prévisible de produits et positionnent Chorus de façon à lui permettre de poursuivre la mise œuvre de sa stratégie de croissance.

Les activités de Chorus reposent sur le CAC, contrat selon lequel Jazz fournit la quasi-totalité de sa capacité à Air Canada et exploite des services de transport aérien régional sous la marque Air Canada Express. Le CAC a récemment été modifié et prorogé, avec prise d'effet le 1^{er} janvier 2019, et expire le 31 décembre 2035. Chorus fournit actuellement environ les trois quarts de la capacité du réseau d'Air Canada Express. La part de chorus dans le réseau d'Air Canada Express devrait augmenter par suite des changements au parc aérien convenus dans le cadre des modifications du CAC de 2019.

Chorus entend faire croître son secteur du transport aérien régional en tirant parti des synergies et de l'expertise dans l'ensemble de ses secteurs d'activité afin de favoriser la diversification et la croissance. L'équipe de Chorus possède une vaste expérience de la gestion de toutes les phases du cycle de vie des avions régionaux, ainsi que de tous les aspects des activités de transport aérien régional. Chorus offre une gamme complète de services de transport aérien, notamment des services de missions particulières, des services de maintenance, de réparation et de révision et des services d'approvisionnement en pièces à l'intention de propriétaires et d'exploitants d'avions régionaux du monde entier. Ces capacités distinguent Chorus de ses concurrents.

La croissance du secteur de la location d'avions régionaux sera réalisée au moyen de transactions d'acquisition et de cession-bail, d'acquisitions de portefeuille et d'autres transactions. Au fil de la croissance des activités de location, il est prévu que les synergies entre le secteur de la location d'avions régionaux et le secteur du transport aérien régional se multiplieront, chacun de ces secteurs d'activité pouvant tirer parti des relations avec les clients de l'autre pour permettre à Chorus de fournir une gamme complète de services.

Chorus se focalise sur la croissance du secteur de la location d'avions régionaux pour les raisons suivantes :

- la demande à l'égard du transport aérien régional est actuellement forte en raison de la croissance constante du nombre de passagers à l'échelle mondiale et de la solidité des paramètres économiques fondamentaux au sein des compagnies aériennes;
- le secteur du transport aérien régional dégage actuellement de solides rendements et marges, en plus d'afficher une bonne capacité de mobilisation de capitaux;
- le secteur du transport aérien régional se caractérise par la stabilité des livraisons d'avions et un risque d'obsolescence limité.

Chorus considère que les possibilités d'avancement de ses activités de location demeurent notables et elle entend continuer d'investir dans leur croissance. (Il y a lieu de se reporter à rubrique 23 – Mise en garde concernant l'information prospective.)

Le secteur du transport aérien régional est habituellement plus stable tout au long d'un cycle économique, ce qui positionne Chorus pour faire face à un ralentissement économique. Historiquement, les principaux transporteurs ont confié en sous-traitance davantage de vols à leurs partenaires régionaux en période de ralentissement, vu les coûts moins élevés et les plus petits avions qu'exploitent ces derniers et qui conviennent mieux à la demande réduite du marché, ce qui favorise les deux secteurs d'activité de Chorus. Par ailleurs, dans un tel contexte, les compagnies aériennes préfèrent à la propriété les avantages qu'offre la location d'avions, qui permet plus de flexibilité opérationnelle et réduit les besoins en financement.

Aux termes du CAC, Air Canada gère tous les aspects commerciaux de l'exploitation d'Air Canada Express et assume les risques connexes, y compris les risques liés au prix des billets et à la demande des passagers. Les coûts comme le coût du carburant, les redevances de navigation aérienne, les frais liés aux atterrissages dans les aéroports et les frais liés aux terminaux sont tous pris en charge par Air Canada. Le risque d'érosion de la marge bénéficiaire de Chorus aux termes du CAC est réduit par la limite des coûts contrôlables de plus ou moins 2,0 M\$, qui s'ajoute aux engagements minimaux en matière de parc aérien et de location d'avions jusqu'en 2035, qui comportent des possibilités de croissance.

Chorus privilégie une approche prudente axée sur les processus pour tirer parti de ses activités de location et recourt à plusieurs stratégies d'atténuation du risque qui lui permettent d'analyser les risques associés à une éventuelle transaction d'avions. L'atténuation du risque est assurée tout au long de la transaction de location d'avions par la mise en œuvre, lorsque possible, des mesures suivantes :

- à l'échelle du portefeuille, la période de remboursement de la dette liée aux avions correspond à la durée du premier contrat de location;
- les paramètres économiques de la transaction sont préservés par la conclusion de swaps de taux variable contre des taux fixes ou par l'appariement des tarifs de location avec les variations des taux d'intérêt variables;
- les contrats de location d'avions et les emprunts connexes sont libellés dans la même monnaie, ce qui permet de réduire le risque de change au minimum;
- le risque lié à la valeur résiduelle est réduit par un examen préalable poussé des types d'avions qui sont achetés, ce qui limite la concentration de certains types d'avions et permet de maintenir une clientèle diversifiée qui exerce des activités dans plusieurs emplacements géographiques.

Le tableau qui suit présente les transactions de Chorus qui ont fait l'objet d'un engagement et qui ont été annoncées à ce jour, par client et par type d'avion :

(non audité)		Turbopropulseurs			Jets régionaux		À déterminer ¹⁾
Client	Avions visés par des engagements	Dash 8-300	Dash 8-400	ATR	CRJ	Embraer	
Aeromexico	3					✓	
Air Nostrum	4				✓		
Azul Airlines ²⁾	5			✓		✓	
CityJet	2				✓		
Ethiopian Airlines	5		✓				
Flybe ³⁾	8		✓	✓			
Indigo	6			✓			
Jambojet	4		✓				
KLM Cityhopper	1					✓	
Malindo Air ⁴⁾	4			✓			
Philippine Airlines	3		✓				
SpiceJet	5		✓				
Virgin Australia	3			✓			
Wings Air ⁴⁾	2			✓			
Location d'avions régionaux	55	—	22	21	6	6	—
Services de transport aérien régional ⁵⁾	71	18	34	—	14	—	5
Total	126	18	56	21	20	6	5

¹⁾ La location d'avions aux termes du CAC comprendra cinq avions dont le type reste à déterminer en 2025.

²⁾ Ventilation des avions d'Azul Airlines: trois appareils ATR et deux appareils Embraer.

³⁾ Ventilation des avions de Flybe: cinq appareils Dash 8-400 et trois appareils ATR.

⁴⁾ Membre de Lion Air Group.

⁵⁾ Le secteur des services de transport aérien régional comprend seulement les avions visés du parc aérien loués aux termes du CAC.

4 PERSPECTIVES

Les paragraphes qui suivent comportent de l'information prospective (il y a lieu de se reporter à la rubrique 23 – Mise en garde concernant l'information prospective). Ces perspectives sont présentées en vue de fournir des renseignements sur les attentes actuelles pour 2019 et par la suite. Cette information pourrait ne pas convenir à d'autres usages.

Le 4 février 2019, les modifications du CAC de 2019 sont entrées en vigueur avec effet rétroactif à compter du 1^{er} janvier 2019. De plus amples informations concernant les modifications du CAC de 2019 et l'investissement d'Air Canada sont fournies dans les déclarations de changement important (en anglais seulement) datées du 24 janvier 2019 et du 13 février 2019, lesquelles peuvent être consultées sur SEDAR au www.sedar.com. Les modifications du CAC de 2019 ont donné lieu à une réduction à court terme des frais fixes à compter de 2019, alors que Chorus a accéléré son processus de transition vers des tarifs fondés sur le marché. La réduction a été mise en place afin d'éliminer les frais d'infrastructure par avion visé et la marge fixe par avion visé, qui ont été remplacés par une marge fixe unique (se reporter à la rubrique 2 – À propos de Chorus). Par suite de ces modifications, les produits tirés des frais fixes devraient s'établir à 75,3 M\$ par année pour 2019 et 2020, comparativement à 111,3 M\$ pour 2018. De plus, le montant maximal annuel pouvant être versé au titre des incitatifs liés au rendement a été réduit, passant de 23,4 M\$ pour 2019 et 2020 à un montant moyen annuel maximal de 3,4 M\$ pour toute la durée du CAC. Les réductions à court terme sont largement compensées sur la durée du CAC par les produits contractuels supplémentaires obtenus découlant de la prolongation du contrat, notamment en ce qui concerne les frais fixes et les produits de locations d'avions.

Les produits tirés de la location d'avions aux termes du CAC, qui sont comptabilisés dans le secteur des services de transport aérien régional, devraient augmenter par suite de la livraison de neuf appareils CRJ900 visés par des engagements en 2020 et de la mise en œuvre de huit PEP entre la fin de 2019 et 2022. Il est prévu que les produits futurs du secteur de la location d'avions régionaux augmenteront en raison de la livraison de 17 avions depuis le deuxième trimestre de 2019, soit les 12 avions pour lesquels la clôture de la transaction a eu lieu et les cinq avions livrés avant le 13 novembre 2019.

Compte tenu des nouveaux avions du secteur de la location d'avions régionaux et des produits de location d'avions obtenus aux termes du CAC, les produits de location contractuels futurs estimatifs de Chorus s'élèvent à environ 1,9 G\$ US⁴. Le total des produits de location contractuels futurs de Chorus, compte tenu des produits de 0,6 M\$ US liés à la marge fixe prévue aux termes du CAC, s'élèvent à environ 2,5 G\$ US⁴.

Le tableau ci-dessous présente le nombre de transactions annoncées à ce jour, qui sont en cours ou dont la clôture a eu lieu :

(non audité) (en millions de dollars américains, sauf les nombres d'avions)	Transactions dont la clôture a eu lieu			Transactions en cours ¹⁾²⁾		Transactions visées par des engagements		
	2016 au T2 2019	T3 2019	Total	T4 2019	T1 2020 et par la suite	2016 au T2 2019	Augmentation (diminution)	Total 2016 à 2019 ³⁾
Client								
Aeromexico	3		3			3		3
Air Nostrum	4		4			4		4
Azul Airlines	5		5			5		5
CityJet	2		2			2		2
Ethiopian Airlines	5		5			5		5
Falcon	3		3	(3)		3	(3)	—
Flybe	3	5	8			8		8
Indigo	1	3	4	2		6		6
Jambojet	2	1	3	1		4		4
KLM Cityhopper	1		1			1		1
Malindo Air ⁴⁾	—	2	2	2		2	2	4
Philippine Airlines	3		3			3		3
SpiceJet	4	1	5			5		5
Virgin Australia	3		3			3		3
Wings Air ⁴⁾	1		1		1	2		2
Total du secteur de la location d'avions régionaux	40	12	52	2	1	56	(1)	55
Valeur de la transaction (\$ US)		1 030,0 \$			50,0 \$		1 080,0 \$	
Produits de location futurs⁵⁾		705,0 \$			35,0 \$		740,0 \$	
Total du secteur des services de transport aérien régional	47	2	49	2	20	71	—	71
Produits de location futurs⁵⁾		740,0 \$			465,0 \$		1 205,0 \$	
Total des avions de Chorus	87	14	101	4	21	127	(1)	126
Produits de location futurs⁵⁾		1 445,0 \$			500,0 \$		1 945,0 \$	

- 1) En date du 13 novembre 2019, sur les 55 avions ayant fait l'objet d'engagements dans le secteur de la location d'avions régionaux, un appareil ART 72-600 destiné à être loué à Lion Air Group faisait l'objet d'une transaction en cours. Entre le 30 septembre 2019 et le 13 novembre 2019, il y avait 6 transactions en cours visant des avions (compte non tenu des trois appareils Dash 8-400 vendus), dont cinq ont été reçus avant le 13 novembre 2019. Toutes les transactions et tous les engagements de location en cours sont assujetties à la satisfaction des conditions d'usage préalables à la clôture.
- 2) Le 25 octobre 2019, Chorus a vendu trois appareils Dash 8-400.
- 3) Total des transactions annoncées en date du 13 novembre 2019.
- 4) Membre de Lion Air Group.
- 5) Les estimations sont fondées sur les tarifs de location convenus dans le CAC et sur certaines hypothèses et estimations concernant les tarifs de locations futurs sur le marché en ce qui a trait aux nouvelles locations ou aux locations prolongées aux termes du CAC, au 1^{er} janvier 2019. Un taux de change de 1,2600 (établi d'après le taux moyen à long terme historique) a été retenu pour le calcul de ces estimations. Les estimations liées au secteur de la location d'avions régionaux sont fondées sur les tarifs de location convenus et sur l'hypothèse qu'il n'y aura aucun cas de défaut de la part des preneurs.

Les dépenses d'investissement pour 2019, compte tenu des travaux importants de révision immobilisés mais compte non tenu des dépenses affectées à l'achat d'avions et au PEP, devraient s'établir entre 41,0 M\$ et 47,0 M\$. Les dépenses d'investissement liées aux achats avions et au PEP devraient s'établir entre 660,0 M\$ et 670,0 M\$¹ en 2019. En raison des modifications du parc aérien prévues par les modifications du CAC de 2019 et de la perte d'un appareil Dash 8-300 au deuxième trimestre en raison de dommages au sol, le nombre d'avions pour lesquels un PEP est prévu en 2019 a été ramené de huit à quatre et les six autres avions auront terminé le PEP d'ici 2022. Le nombre total d'avions visés par le PEP a donc été réduit pour s'établir maintenant à 18 Dash 8-300 au lieu de 19.

(non audité) (en milliers de dollars canadiens)	Chiffres prévus pour 2019 ¹⁾ \$	Chiffres réels	
		Période de neuf mois close le 30 septembre 2019 \$	Exercice clos le 31 décembre 2018 \$
Dépenses d'investissement, compte non tenu des achats d'avions et du PEP	29 000 à 32 000	21 557	19 624
Travaux importants de révision liés à la maintenance immobilisés	12 000 à 15 000	11 639	22 542
Achats d'avions et PEP ¹⁾	660 000 à 670 000	524 545	284 546
	701 000 à 717 000	557 741	326 712

- ¹⁾ Les prévisions de 2019 tiennent compte du PEP ainsi que des engagements précédemment annoncés relativement à l'acquisition de 16 appareils Dash 8-400 et de 12 appareils ATR 72-600 par le secteur location d'avions régionaux, la totalité du montant ayant été converti au taux de change de 1,3243 \$, soit le taux de change de clôture de la Banque du Canada le 30 septembre 2019. Le montant ne tient pas compte des éventuels investissements additionnels dans des avions de tiers qui dépasseraient les investissements faisant déjà l'objet d'engagement. Toutes les acquisitions et les engagements de location en cours sont assujettis à la satisfaction des conditions d'usage préalables à la clôture.

Chorus est exposée au risque de fluctuations du cours des actions qu'elle émet aux termes de divers programmes de rémunération à base d'actions. La réévaluation des titres en cours aux termes de ces programmes, à chaque date de clôture, a donc une incidence sur le résultat de Chorus. Afin de réduire l'incidence de la volatilité économique, Chorus a conclu un contrat dérivé sur actions appelé swap de rendement total. Chorus prévoit que le swap de rendement total sera pleinement en vigueur le 31 décembre 2019, après quoi Chorus appliquera la comptabilité de couverture afin de compenser les variations de sa charge de rémunération à base d'actions attribuables aux fluctuations du cours de ses actions. Pour de plus amples informations concernant la rémunération à base d'actions, il y a lieu de se reporter à la note 3 h), Principales méthodes comptables, des états financiers consolidés audités de Chorus pour l'exercice clos le 31 décembre 2018.

5 PARC AÉRIEN

Le tableau qui suit présente le nombre total d'avions composant le parc aérien de Chorus au 30 septembre 2019 et au 31 décembre 2018.

(non audité)	31 décembre 2018	Modifications du parc aérien en 2019			30 septembre 2019	Détenus en propriété
		Ajouts	Retraits	Transferts		
Avions régionaux loués						
Avions loués par des tiers						
CRJ900	2	—	—	—	2	2
CRJ1000	4	—	—	—	4	4
Dash 8-400	9	15	—	—	24	24
E190	4	—	—	—	4	4
E195	2	—	—	—	2	2
ATR 72-600	8	8	—	—	16	16
Total des avions régionaux loués	29	23	—	—	52	52
Services de transport aérien régional						
Avions visés loués aux termes du CAC						
Dash 8-400	34	—	—	—	34	34
CRJ900	5	—	—	—	5	5
Dash 8-300	8	—	—	2	10	10
	47	—	—	2	49	49
Autres avions visés						
CRJ200	10	2	—	—	12	—
CRJ900	16	3	—	—	19	—
Dash 8-100	15	—	—	(9)	6	6
Dash 8-300 ¹⁾	17	—	—	(4)	13	9
Dash 8-400	10	—	—	—	10	—
Total des autres avions visés	68	5	—	(13)	60	15
Avions nolisés de Jazz						
Dash 8-100	—	—	—	1	1	1
Dash 8-300	—	—	—	1	1	1
Total des avions nolisés de Jazz	—	—	—	2	2	2
Avions de Voyageur						
CRJ200	7	—	—	—	7	7
King Air 200	2	—	—	—	2	2
Dash 8-100 ²⁾	5	—	(1)	—	4	4
Dash 8-300 ³⁾	6	—	—	—	6	6
Total des avions de Voyageur	20	—	(1)	—	19	19
Avions hors exploitation						
CRJ200s	1	—	(1)	—	—	—
Dash 8-100	9	—	—	8	17	17
Dash 8-300 ¹⁾	—	—	(1)	1	—	—
Total des avions hors exploitation	10	—	(2)	9	17	17
Total des services de transport aérien régional	145	5	(3)	—	147	102
Total des avions	174	28	(3)	—	199	154

¹⁾ Deux avions ont terminé le PEP et ont été ajoutés aux avions visés loués aux termes du CAC, un avion a subi des dommages ne pouvant être réparés, et un avion a été retiré des avions visés loués aux termes du CAC et ajouté aux avions nolisés de Jazz.

²⁾ Comprend trois avions loués à un tiers.

³⁾ Comprend un avion loué à un tiers.

6 ANALYSE FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

La présente rubrique fournit des informations détaillées et une analyse du rendement de Chorus pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019 comparativement à celui du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018. Elle porte sur les résultats d'exploitation consolidés de Chorus et fournit de l'information financière sur les secteurs opérationnels de Chorus. Pour une analyse plus poussée des secteurs d'activité de Chorus, il y a lieu de se reporter à la rubrique 7 – Analyse sectorielle.

(non audité) (en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 30 septembre				Périodes de neuf mois closes les 30 septembre			
	2019 \$	2018 ¹⁾ \$	Variation \$	Variation %	2019 \$	2018 ¹⁾ \$	Variation \$	Variation %
Produits d'exploitation	351 454	341 993	9 461	2,8	1 027 841	1 019 563	8 278	0,8
Charges d'exploitation	292 904	285 641	7 263	2,5	878 811	864 115	14 696	1,7
Résultat d'exploitation	58 550	56 352	2 198	3,9	149 030	155 448	(6 418)	(4,1)
Charge d'intérêts nette	(18 098)	(14 303)	(3 795)	(26,5)	(52 038)	(41 838)	(10 200)	(24,4)
(Perte) profit de change	(7 114)	11 274	(18 388)	163,1	18 712	(22 482)	41 194	183,2
Autres ²⁾	(849)	(194)	(655)	337,6	617	314	303	96,5
Résultat avant impôt sur le résultat	32 489	53 129	(20 640)	(38,8)	116 321	91 442	24 879	27,2
Charge d'impôt sur le résultat	(8 294)	(9 480)	1 186	12,5	(19 738)	(26 249)	6 511	24,8
Résultat net	24 195	43 649	(19 454)	(44,6)	96 583	65 193	31 390	48,1
BAlIA ajusté ³⁾	92 639	86 851	5 788	6,7	253 083	248 504	4 579	1,8
Résultat avant impôt ajusté ³⁾	37 471	40 245	(2 774)	(6,9)	92 617	113 202	(20 585)	(18,2)
Résultat net ajusté ³⁾	29 177	30 765	(1 588)	(5,2)	72 879	86 953	(14 074)	(16,2)

1) Le 1^{er} janvier 2019, Chorus a adopté IFRS 16 selon l'approche de transition rétrospective, avec retraitement des chiffres des périodes comparatives. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 13 – Évolution des normes comptables.

2) Le poste Autres inclut le profit (la perte) à la cession d'immobilisations corporelles.

3) Mesures financières non conformes aux PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 17 – Mesures financières non conformes aux PCGR.

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, les produits d'exploitation consolidés ont augmenté de 2,8 % et de 0,8 %, respectivement, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent.

La progression des produits du troisième trimestre et de la période de neuf mois de 2019 par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent est attribuable à l'augmentation importante des avions en location pour le secteur de la location d'avions régionaux, contrebalancée par la diminution prévue des produits du secteur des services de transport aérien régional par suite de la diminution des produits tirés du CAC.

Les charges d'exploitation ont augmenté de 2,5 % et de 1,7 % pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent. Ces augmentations s'expliquent principalement par la hausse de la dotation aux amortissements attribuable à la croissance du secteur de la location d'avions régionaux.

La charge d'intérêts nette a augmenté de 26,5 % et de 24,4 % pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent, en raison des nouveaux emprunts à long terme liés aux achats d'avions en 2018 et en 2019 dans le secteur de la location d'avions régionaux. Ce facteur a été en partie annulé par une baisse dans le secteur des services de transport aérien régional en raison de la diminution de la charge d'intérêt attribuable à l'amortissement des soldes d'emprunt.

Une perte de change a été comptabilisée pour le trimestre clos le 30 septembre 2019, comparativement à un profit de change pour la période correspondante de l'exercice précédent, ce qui tient principalement à la variation des pertes de change latentes de 18,9 M\$ sur la dette à long terme comptabilisée pour le secteur des services de transport aérien régional. Un profit de change a été comptabilisé pour la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, comparativement à une perte de change pour la période correspondante de l'exercice précédent, ce qui s'explique essentiellement par la variation des profits latents de 44,6 M\$ sur la dette à long terme dans le secteur des services de transport aérien régional. Le secteur des services de transport aérien régional gère l'essentiel de son exposition au risque de change en établissant la facturation relative à ses services dans le cadre du CAC dans la monnaie sous-jacente des charges connexes. Du fait de la nature des flux de rentrées connexes sous-jacents dans le cadre du CAC, les profits ou pertes de change latents à l'égard de la dette à long terme et des obligations locatives n'ont aucune incidence significative sur les flux de trésorerie courants ou futurs. La monnaie fonctionnelle du secteur de la location d'avions régionaux est le dollar américain.

L'impôt sur le résultat a diminué pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent. La diminution est principalement attribuable au résultat avant impôt ajusté moins élevé par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent.

7 ANALYSE SECTORIELLE

L'information concernant les résultats financiers de chacun des secteurs opérationnels à présenter se présente comme suit :

(non audité) (en milliers de dollars canadiens)	Trimestre clos le 30 septembre 2019			Trimestre clos le 30 septembre 2018 ¹⁾		
	Transport aérien régional \$	Location d'avions régionaux \$	Total \$	Transport aérien régional \$	Location d'avions régionaux \$	Total \$
Produits d'exploitation	317 078	34 376	351 454	322 156	19 837	341 993
Charges d'exploitation	276 259	16 645	292 904	275 603	10 038	285 641
Résultat d'exploitation	40 819	17 731	58 550	46 553	9 799	56 352
Charge d'intérêts nette	(8 533)	(9 565)	(18 098)	(9 252)	(5 051)	(14 303)
(Perte) profit de change	(7 061)	(53)	(7 114)	11 418	(144)	11 274
Autres ²⁾	(849)	—	(849)	(194)	—	(194)
Résultat avant impôt sur le résultat	24 376	8 113	32 489	48 525	4 604	53 129
Charge d'impôt sur le résultat	(7 499)	(795)	(8 294)	(8 708)	(772)	(9 480)
Résultat net	16 877	7 318	24 195	39 817	3 832	43 649
Résultat d'exploitation	40 819	17 731	58 550	46 553	9 799	56 352
Dotation aux amortissements ³⁾	21 553	12 451	34 004	22 215	7 186	29 401
Programme de départ des employés ³⁾	85	—	85	1 098	—	1 098
BAIIA ajusté⁴⁾	62 457	30 182	92 639	69 866	16 985	86 851
Résultat avant impôt sur le résultat	24 376	8 113	32 489	48 525	4 604	53 129
Perte (profit) de change latente	4 897	—	4 897	(13 982)	—	(13 982)
Programme de départ des employés ³⁾	85	—	85	1 098	—	1 098
Résultat avant impôt ajusté⁴⁾	29 358	8 113	37 471	35 641	4 604	40 245

1) Le 1^{er} janvier 2019, Chorus a adopté IFRS 16 selon l'approche de transition rétrospective, avec retraitement des chiffres des périodes comparatives. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 13 – Évolution des normes comptables.

2) Le poste Autres inclut le profit (la perte) à la cession d'immobilisations corporelles et les autres produits.

3) Compris dans les charges d'exploitation.

4) Mesures financières non conformes aux PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 17 – Mesures financières non conformes aux PCGR.

(non audité) (en milliers de dollars canadiens)	Période de neuf mois close le 30 septembre 2019			Période de neuf mois close le 30 septembre 2018 ¹⁾		
	Transport aérien régional \$	Location d'avions régionaux \$	Total \$	Transport aérien régional \$	Location d'avions régionaux \$	Total \$
Produits d'exploitation	937 454	90 387	1 027 841	962 746	56 817	1 019 563
Charges d'exploitation	834 202	44 609	878 811	834 742	29 373	864 115
Résultat d'exploitation	103 252	45 778	149 030	128 004	27 444	155 448
Charge d'intérêts nette	(25 777)	(26 261)	(52 038)	(27 858)	(13 980)	(41 838)
Profit (perte) de change	18 946	(234)	18 712	(22 624)	142	(22 482)
Autres ²⁾	617	—	617	314	—	314
Résultat avant impôt sur le résultat	97 038	19 283	116 321	77 836	13 606	91 442
Charge d'impôt sur le résultat	(17 451)	(2 287)	(19 738)	(23 891)	(2 358)	(26 249)
Résultat net	79 587	16 996	96 583	53 945	11 248	65 193
Résultat d'exploitation	103 252	45 778	149 030	128 004	27 444	155 448
Dotation aux amortissements ³⁾	67 255	32 551	99 806	67 132	20 777	87 909
Programme de départ des employés ³⁾	2 247	—	2 247	5 147	—	5 147
Primes à la signature ³⁾	2 000	—	2 000	—	—	—
BALIA ajusté⁴⁾	174 754	78 329	253 083	200 283	48 221	248 504
Résultat avant impôt sur le résultat	97 038	19 283	116 321	77 836	13 606	91 442
(Profit) perte de change latente	(27 951)	—	(27 951)	16 613	—	16 613
Programme de départ des employés ³⁾	2 247	—	2 247	5 147	—	5 147
Primes à la signature ³⁾	2 000	—	2 000	—	—	—
Résultat avant impôt ajusté⁴⁾	73 334	19 283	92 617	99 596	13 606	113 202

1) Le 1^{er} janvier 2019, Chorus a adopté IFRS 16 selon l'approche de transition rétrospective, avec retraitement des chiffres des périodes comparatives. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 13 – Évolution des normes comptables.

2) Le poste Autres inclut le profit (la perte) à la cession d'immobilisations corporelles et les autres produits.

3) Compris dans les charges d'exploitation.

4) Mesures financières non conformes aux PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 17 – Mesures financières non conformes aux PCGR.

Analyse du secteur des services de transport aérien régional

Résultat d'exploitation

Le résultat d'exploitation du secteur des services de transport aérien régional s'est établi à 40,8 M\$ pour le trimestre et à 103,3 M\$ pour la période de neuf mois, en baisse de 5,7 M\$ et 24,8 M\$, respectivement, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent. Les résultats du trimestre et de la période de neuf mois rendent compte des modifications du CAC de 2019 qui ont réduit les produits liés à la marge fixe et aux incitatifs liés au rendement lorsque Chorus est passée aux tarifs de rémunération fondés sur le marché. Ces réductions ont été en partie compensées par la mise en place de l'écart limite des coûts contrôlables, qui a réduit l'insuffisance de la marge relative au CAC prévue en lien avec les frais réduits pour les deux périodes. En plus des changements liés aux modifications du CAC, les facteurs ci-dessous ont influé sur les résultats du troisième trimestre :

- la diminution de 2,1 M\$ de la rémunération à base d'actions attribuable aux fluctuations du cours des actions de la Société;
- la baisse des coûts liés au programme de départ des employés;
- l'augmentation des produits de la location d'avions aux termes du CAC liée aux produits supplémentaires tirés de la location de dix Dash 8-300 en 2019, contre huit Dash 8-300 en 2018, y compris l'incidence positive d'un écart de conversion de 0,3 M\$ lié à cette source de produits libellés en dollars américains.

En plus des changements liés aux modifications du CAC, les facteurs ci-dessous ont influé sur les résultats de la période de neuf mois :

- l'augmentation de 9,0 M\$ de la rémunération à base d'actions attribuable aux fluctuations du cours des actions de la Société;
- l'augmentation des primes à la signature attribuable aux modifications de la convention collective découlant de modifications du CAC de 2019 ;
- l'augmentation des salaires et avantages du personnel et des coûts de maintenance liés aux avions détenus en propriété aux termes du CAC par rapport à l'exercice précédent, en raison de la diminution des coûts de main-d'œuvre et de matériel immobilisés; facteurs compensés par
 - l'augmentation des produits de la location d'avions aux termes du CAC liée aux produits supplémentaires tirés de la location de dix Dash 8-300 en 2019, contre huit Dash 8-300 en 2018, y compris l'incidence positive d'un écart de conversion 3,0 M\$ lié à cette source de produits libellés en dollars américains;
 - la baisse des coûts liés au programme de départ des employés.

Charges autres que d'exploitation

Le recul du dollar canadien par rapport au dollar américain a donné lieu à des pertes de change pour le trimestre, tandis que des profits de change avaient été constatés pour le trimestre de l'exercice précédent. L'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain a donné lieu à des profits pour la période de neuf mois, tandis que des pertes de change avaient été constatées pour la période de neuf mois de l'exercice précédent. Ces pertes et profits sont essentiellement latents et ont trait principalement aux emprunts libellés en dollars américains, mais aussi aux variations de change relativement au fonds de roulement. Chorus gère son exposition au risque de change en établissant la facturation relative à ses services dans le cadre du CAC dans la monnaie sous-jacente des charges connexes. Du fait de la nature des flux de rentrées connexes sous-jacents dans le cadre du CAC, les profits ou pertes de change latents à l'égard de la dette à long terme et des obligations locatives n'ont aucune incidence significative sur les flux de trésorerie courants ou futurs.

BAIIA ajusté

Le BAIIA ajusté a diminué pour le trimestre clos le 30 septembre 2019, comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison de ce qui suit :

- la diminution du résultat d'exploitation décrite précédemment;
- la baisse de la dotation aux amortissements;
- la baisse des coûts liés au programme de départ des employés.

Le BAIIA ajusté a diminué pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019, comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison de ce qui suit :

- la diminution du résultat d'exploitation décrite précédemment;
- la baisse des coûts liés au programme de départ des employés; facteurs compensés par
- l'augmentation des primes à la signature.

Portefeuille d'avions loués aux termes du CAC

- Parc aérien comptant actuellement 49 avions et cinq moteurs de rechange
- Engagements visant neuf appareils CRJ900 en 2020, huit PEP entre la fin de 2019 et 2022, et cinq avions (type d'avions à déterminer) qui seront livrés en 2025
- Valeur comptable actuelle de 827,0 M\$ CA¹⁾
- Produits de location contractuels futurs d'environ 1 515,0 M\$ CA²⁾³⁾
- Âge moyen pondéré actuel du parc aérien de 6,4 ans¹⁾⁴⁾
- Durée résiduelle moyenne pondérée actuelle des contrats de location de 8,7 ans¹⁾⁴⁾
- Totalité de la dette à taux fixe ou couverte par un swap

- Coût moyen pondéré d'emprunt actuel de 3,58 %

- ¹⁾ Inclut seulement les 49 avions et cinq moteurs de rechange.
- ²⁾ Ces estimations sont fondées sur les tarifs de location convenus dans le CAC et sur certaines hypothèses et estimations concernant les tarifs de locations futurs sur le marché en ce qui a trait aux nouvelles locations ou aux locations prolongées aux termes du CAC, au 1^{er} janvier 2019. Un taux de change de 1,2600 \$ (établi d'après le taux moyen à long terme historique) a été retenu pour le calcul de ces estimations.
- ³⁾ Il y a lieu de se reporter à la rubrique 23 - Mise en garde concernant l'information prospective.
- ⁴⁾ L'âge du parc aérien et la durée résiduelle des contrats de location sont calculés d'après la valeur comptable nette moyenne pondérée des avions.

Analyse du secteur de la location d'avions régionaux

Résultat d'exploitation

Le résultat d'exploitation a progressé de 7,9 M\$ et de 18,3 M\$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent, en raison de ce qui suit :

- la croissance des produits liée à la location de nouveaux avions, l'équivalent de 46 avions et 37 avions pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, respectivement (23 et 23, respectivement, en 2018) ayant donné lieu à des produits supplémentaires; facteur contrebalancé par
 - l'augmentation de la dotation aux amortissements principalement liée aux nouveaux avions;
 - l'augmentation des salaires et avantages du personnel en raison de l'augmentation de l'effectif liée à la croissance du secteur;
 - la hausse des autres charges liée à la croissance du secteur.

Charges autres que d'exploitation

La charge d'intérêt nette a augmenté d'une période à l'autre en raison de l'augmentation du nombre d'avions financés.

Résultat avant impôt ajusté

Le résultat avant impôt ajusté a augmenté de 76,2 % et de 41,7 % pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019 en raison de la croissance liée à la location de nouveaux avions.

Portefeuille

Parc aérien visé par des contrats ¹⁾

- Parc aérien visé par des contrats de 55 avions¹⁾
- Portefeuille d'avions d'une valeur d'environ 1,1 G\$ US¹⁾³⁾
- Produits de location contractuels futurs d'environ 740,0 M\$ US¹⁾³⁾

Parc aérien actuel (au 30 septembre 2019)

- Âge moyen pondéré actuel du parc aérien de 3,4 ans²⁾
- Durée résiduelle moyenne pondérée actuelle des contrats de location de 6,5 ans²⁾
- L'exposition nette aux variations des taux d'intérêt de Chorus est très limitée étant donné qu'une tranche de 92,6 % de sa dette et de ses contrats à terme est à taux fixe (y compris la dette à taux variable dont les taux sont fixés par des swaps) et que la tranche résiduelle de 7,4 % est à taux variable (la majeure partie étant associée à des contrats de location assortis de tarifs de location qui varient de la même façon que les emprunts)

- Coût moyen pondéré d'emprunt actuel de 4,36 %⁴⁾

- 1) Inclut tous les avions qui ont été livrés ainsi que les acquisitions en cours ou futures aux termes du CAC qui sont visés par des engagements de location.
- 2) L'âge du parc aérien et la durée résiduelle des contrats de location sont calculés d'après la valeur comptable nette moyenne pondérée des avions.
- 3) Il y a lieu de se reporter à la rubrique 23 - Mise en garde concernant l'information prospective.
- 4) Reflète uniquement les emprunts en cours au 30 septembre 2019.

8 STRUCTURE DU CAPITAL

La structure du capital de Chorus comporte actuellement principalement une combinaison de titres de capitaux propres et de titres d'emprunt, notamment des actions, des unités convertibles, des obligations locatives et des facilités d'emprunt garanties à amortissement du capital.

Dans la gestion de sa structure de capital, Chorus cherche à maintenir une trésorerie et une flexibilité suffisantes, tout en mobilisant des capitaux au moindre coût possible. Elle gère le risque de change et le risque de taux d'intérêt liés à sa structure du capital en contractant des emprunts au moment opportun dans des devises autres que le dollar canadien en vue de faire correspondre les flux de rentrées et les taux d'intérêt fixes à l'égard de sa dette.

Chorus recourt aux emprunts afin de réduire son coût du capital. Le montant des emprunts que peut contracter Chorus est tributaire de son résultat, de ses capitaux propres ou des normes du marché pour les entreprises du secteur.

Chorus assure la flexibilité de sa structure de capital en consultant régulièrement des prévisions et en élaborant des plans d'entreprise pluriannuels, en plus de modifier au besoin ses facilités d'emprunt et de capitaux propres de façon proactive. Ces modifications peuvent comprendre l'émission ou le rachat de titres de capitaux propres, l'émission de nouveaux titres d'emprunt garantis ou non garantis, la modification de la durée de facilités d'emprunt en cours ou le remboursement d'emprunts existants au moyen de la trésorerie excédentaire ou du produit de la vente d'actifs excédentaires.

La structure du capital de Chorus s'établissait comme suit au 30 septembre 2019 et au 31 décembre 2018.

<i>(non audité)</i> <i>(en milliers de dollars canadiens)</i>	30 septembre 2019 \$	31 décembre 2018¹⁾ \$	Variation \$
Capitaux propres			
Capital	275 524	153 669	121 855
Surplus d'apport	1 040 614	1 041 100	(486)
Déficit	(743 173)	(783 793)	40 620
Écart de change lié aux activités à l'étranger	4 493	15 850	(11 357)
Composante capitaux propres des unités convertibles	2 981	2 981	—
	580 439	429 807	150 632
Unités convertibles	194 891	194 294	597
Obligations locatives	18 243	22 630	(4 387)
Dette à long terme	1 494 480	1 245 435	249 045
Capital total	2 288 053	1 892 166	395 887

- 1) Le 1^{er} janvier 2019, Chorus a adopté IFRS 16 selon l'approche de transition rétrospective, avec retraitement des chiffres des périodes comparatives. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 13 – Évolution des normes comptables.

Au 4 novembre 2019 et au 31 décembre 2018, les actions émises et en circulation de Chorus s'établissaient comme suit :

<i>(non audité)</i>	4 novembre 2019	31 décembre 2018
Total des actions émises et en circulation	159 928 315	140 210 174
Actions pouvant être émises		
Régimes de rémunération fondée sur des actions et bons de souscription – méthode antérieure	1 764 861	2 745 104
Modification de la méthode de présentation ¹⁾	1 447 629	2 317 860
Total des actions en circulation potentiellement dilutives	163 140 805	145 273 138

¹⁾ Pour les périodes antérieures, Chorus a utilisé la méthode du rachat d'actions pour calculer la partie des actions émises et en circulation correspondant aux actions pouvant être émises relativement aux programmes de rémunération à base d'actions et aux bons de souscription. Chorus a changé de méthode de calcul au premier trimestre de 2019 afin de présenter un nombre réel d'actions émises et en circulation à la date indiquée dans le tableau ci-dessus qui rende plus fidèlement compte du nombre total d'actions en circulation et d'actions potentiellement dilutives. Un rapprochement des chiffres selon la méthode antérieure et la méthode actuelle est présenté dans le tableau ci-dessus.

En outre, 24 242 242 actions peuvent être émises au prix d'exercice de 8,25 \$ à l'exercice des bons de souscription (définis ci-dessous). Par ailleurs, des actions peuvent être émises aux participants du RRD de la Société (défini ci-dessous) chaque fois qu'un dividende est déclaré et versé sur les actions de la Société.

Le 4 février 2019, Chorus a émis 15 561 600 actions à droit de vote de catégorie B à Air Canada au prix de 6,25 \$ l'action dans le cadre d'un placement privé, pour un produit brut total de 97,26 M\$. À la clôture de cette transaction, Chorus et Air Canada ont conclu une convention de droits des investisseurs aux termes de laquelle Air Canada a obtenu le droit de nommer un membre du conseil d'administration de Chorus et a convenu, pour une période de 60 mois et sous réserve de certaines exceptions limitées, de détenir ses actions dans Chorus, de participer au régime de réinvestissement des dividendes et de respecter les dispositions habituelles en matière de statu quo, comme il est décrit plus précisément dans la convention de droits des investisseurs (qui peut être consultée sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com).

Régime de réinvestissement de dividendes (« RRD »)

Chorus a mis en place un RRD qui est entré en vigueur le 1^{er} février 2018. Le RRD offre aux actionnaires résidant au Canada la possibilité de souscrire des actions supplémentaires à l'aide des dividendes en trésorerie versés sur les actions inscrites au RRD. Toutes les actions souscrites aux termes du RRD sont de nouvelles actions non émises et le produit connexe que reçoit Chorus est affecté aux fins générales de l'entreprise.

Le prix des actions souscrites dans le cadre du RRD correspond à la totalité du cours moyen des actions, mais Chorus peut à l'occasion offrir un escompte maximal de 5 % par rapport au cours moyen pour les actions souscrites dans le cadre du RRD. En date du présent rapport de gestion, Chorus offre un escompte de 4 % et se réserve le droit de modifier ou d'annuler l'escompte en tout temps.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019, 1 950 399 actions ont été émises en vertu du RRD au prix moyen pondéré de 7,10 \$ l'action. Au 30 septembre 2019, Chorus avait émis 3 646 072 actions aux termes du RRD depuis sa mise en place. Chorus peut émettre un nombre maximal de 6 270 500 actions aux termes du RRD avant de devoir demander des autorisations supplémentaires de la Bourse de Toronto.

Dette à long terme

La dette à long terme se compose de ce qui suit :

(non audité) (en milliers de dollars canadiens)	30 septembre 2019 \$	31 décembre 2018 \$
Emprunts à terme à amortissement du capital		
Garantis par des avions	1 356 510	1 227 716
Garantis par des moteurs	9 466	10 937
Facilités de crédit renouvelable ¹⁾	130 033	—
Garantis par un immeuble de bureaux	8 000	9 000
	1 504 009	1 247 653
Moins les frais de financement différés	(9 529)	(2 218)
	1 494 480	1 245 435
Moins la partie courante ²⁾	184 035	142 652
	1 310 445	1 102 783

¹⁾ Les modalités de la facilité de crédit renouvelable contractée pour les acquisitions d'avions n'ont pas changé, mais cette facilité était auparavant désignée comme la facilité de crédit sur stock.

²⁾ La partie courante de la dette à long terme présentée dans le tableau ci-dessus comprend des frais de financement différés de 2,5 M\$ pour de la période de neuf mois close le 30 septembre 2019 (0,3 M\$ pour la période de neuf mois close le 31 décembre 2018).

Les emprunts à terme à amortissement de capital visant les avions sont remboursables en versements portant intérêt à taux fixe, à taux variable ou à taux variable-fixe au moyen de swaps, au taux moyen pondéré de 3,98 %, et arrivant à échéance entre avril 2020 et juillet 2031, chaque prêt étant garanti principalement par les avions et les moteurs qu'il vise.

Les emprunts visant les moteurs sont remboursables en versements portant intérêt à taux fixe ou variable dont la moyenne pondérée est de 4,40 %, et arrivant à échéance entre février 2022 et mai 2028, chaque prêt étant garanti principalement par un moteur PW 150A.

La facilité de crédit renouvelable de Chorus contractée pour les acquisitions d'avions comprend une série d'emprunts à terme remboursables par versements, portant intérêt à taux variable dont la moyenne pondérée est de 4,92 % et amortissables jusqu'en janvier 2025, chacun étant garanti principalement par les avions et les moteurs respectifs. Tant que ces emprunts sont remboursés, Chorus peut prélever à nouveau des montants sur cette facilité. Les taux d'intérêt variables ont été fixés au moyen de swaps visant le portefeuille global lié à ces emprunts, au taux moyen pondéré de 4,63 %.

L'emprunt visant un immeuble de bureaux est remboursable en versements annuels de 1,0 M\$, porte intérêt au taux fixe de 3,33 %, et arrive à échéance le 31 août 2027. L'emprunt peut être remboursé en totalité ou en partie en tout temps sans prime ni pénalité et il est garanti par une charge de premier rang grevant le terrain et l'immeuble de bureaux sis au 3 Spectacle Lake Drive, à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse, et par la cession des contrats de location connexes.

Les remboursements de capital prévus sur la dette à long terme, compte non tenu des frais de financement différés, sont présentés ci-après :

(non audité) (en milliers de dollars canadiens)	\$
Au plus un an	186 495
Plus de un an et au plus cinq ans	743 503
Plus de cinq ans	574 011
	1 504 009

Clauses restrictives

Les conventions d'emprunt de Chorus prévoient des clauses restrictives qui, si elles ne sont pas respectées ni ne font l'objet d'une renonciation de la part des prêteurs concernés, peuvent entraîner le devancement de l'échéance. Comme certaines de ces conventions comportent des clauses de défaillance croisée à l'égard d'autres conventions d'emprunt, un manquement ou un devancement d'échéance aux termes d'une convention peut entraîner le manquement ou devancement aux termes d'une autre. Par conséquent, tout défaut de Chorus aux termes de l'une de ses conventions d'emprunt pourrait avoir une incidence défavorable importante sur sa situation financière, ses flux de trésorerie et ses perspectives.

Une description des principales clauses restrictives est présentée ci-après :

Des emprunts à terme à amortissement du capital, qui totalisent 1 183,7 M\$ CA au 30 septembre 2019, sont assortis de clauses restrictives qui visent séparément le groupe Jazz (qui comprend Jazz et Jazz Leasing et toute entité contrôlées directement ou indirectement par l'une des deux), Voyageur (société issue de la fusion avec le groupe North Bay Leasing, qui comprenait North Bay Leasing Inc., Voyageur Aerotech Inc., Voyageur Airways Limited, Voyageur Aviation Corp. et Voyageur Avparts Inc.), ainsi que diverses filiales de CAC (qui détient les avions acquis aux fins de location à des clients hors de Chorus).

- Le groupe Jazz est tenu de conserver un endettement ajusté maximal et un ratio de couverture des intérêts sur la dette ajusté minimal. Les conventions de financement conclues avec le prêteur prévoient également une clause restrictive concernant la continuité de l'exploitation aux termes du CAC qui vise expressément Jazz à titre d'exploitant des appareils Dash 8-400, des moteurs de rechange du Dash 8-400 et des appareils CRJ900 financés. Par ailleurs, les emprunts peuvent devenir remboursables immédiatement dans l'éventualité d'un changement de contrôle de Jazz sans le consentement du prêteur (toutefois, il est considéré qu'un changement de contrôle de la Société ne constitue pas un changement de contrôle de Jazz aux fins de ces conventions de financement tant que les actions de la Société sont cotées).
- Voyageur est tenu de maintenir des niveaux de trésorerie prescrits.
- Des filiales de CACC ont conclu des ententes de financement relativement à l'acquisition d'appareils. CACC ou Jazz Leasing Inc. ont garanti la dette contractée aux termes d'un nombre important de ces ententes de financement. Dans les cas où CACC a fourni un cautionnement de dette, elle doit maintenir un ratio maximal de la dette totale consolidée sur la valeur corporelle nette et à l'interdiction de déclarer ou de verser des dividendes ou d'autres distributions, à moins que sa valeur corporelle nette ne soit égale ou supérieure au minimum prescrit. La dette contractée aux termes des ententes sera en situation de défaut croisé en cas de défaut sur tout paiement dû par Jazz Leasing Inc. aux termes des autres facilités d'emprunt conclues avec le prêteur et aussi des dispositions de défaut croisé et de garantie croisée avec toute autre dette contractée par CACC ou par ses filiales auprès du prêteur (hormis la dette à l'égard de laquelle le droit de recours du prêteur n'est généralement limité qu'à l'emprunteur). Les autres ententes de financement conclues par les filiales de CACC sont garanties soit par CACIL soit par Chorus Aviation Leasing et renferment des restrictions semblables en ce qui concerne le versement de dividendes ou de distributions ainsi que des clauses restrictives semblables en ce qui concerne la valeur nette, le montant de trésorerie minimal ou le ratio d'endettement, de la part du garant, ou le droit de se prévaloir de clauses restrictives de nature financière correspondantes accordé par le garant aux autres prêteurs. Certains emprunts à terme à amortissement du capital sont assortis d'exigences de maintien d'un niveau minimum de ratio de couverture des contrats de location, qui visent directement certaines filiales de Chorus Aviation Capital.

Au 30 septembre 2019, Chorus (ou selon le cas, certaines filiales) se conformait à toutes ces clauses restrictives de nature financière.

Facilités de crédit renouvelables

Crédit d'exploitation - montant pouvant atteindre 75,0 M\$ CA

Chorus a conclu une facilité de crédit d'exploitation engagée de trois ans dont la date d'échéance est le 30 août 2022. La facilité permet à Chorus et à certaines filiales désignées (collectivement, les « bénéficiaires de la facilité de crédit ») d'obtenir des fonds en fonction d'une limite consentie d'au plus 75,0 M\$ avec la possibilité d'emprunter un montant supplémentaire maximal de 25,0 M\$ à vue.

La facilité porte intérêt au TIOL en dollars américains auquel s'ajoute une marge de 1,75 % à 2,25 % pour les avances en dollars canadiens, et une marge de 2,75 % à 3,00 % pour les avances en dollars américains. Au 30 septembre 2019, aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité. Cependant, Chorus a fourni des lettres de crédit totalisant 9,8 M\$ qui réduisent le montant disponible aux termes de cette facilité.

La dette aux termes de cette facilité est garantie par la totalité des biens personnels actuels et acquis ultérieurement des bénéficiaires de la facilité de crédit, à l'exclusion des appareils, des moteurs et de certains biens immobiliers.

Aux termes de cette facilité de crédit, Chorus est tenue de maintenir un ratio de la dette totale sur le BAIIA maximal, ainsi qu'un ratio du BAIIA sur les charges fixes minimal. Au 30 septembre 2019, Chorus respectait ces clauses restrictives.

Tout encours aux termes de cette facilité peut devenir remboursable immédiatement si Chorus subit un changement de contrôle sans le consentement du prêteur.

Facilité de crédit renouvelable pour les acquisitions d'avions – 300,0 M\$ US

Le 21 janvier 2019, Chorus a obtenu une facilité de crédit renouvelable engagée de 300,0 M\$ US pour financer les acquisitions futures d'appareils aux fins des activités de location d'avions régionaux. La facilité prévoit une période de renouvellement de 24 à 36 mois (en fonction du degré d'utilisation au cours des 24 premiers mois) et une période de sortie de 48 mois. La facilité prévoit aussi une option non engagée permettant d'augmenter de 100,0 M\$ US la capacité d'emprunt pour la porter à 400,0 M\$ US.

La tranche renouvelable de la facilité vient à échéance en janvier 2021 et peut être convertie en un emprunt à terme à amortissement du capital pour une période additionnelle de quatre ans prenant fin en janvier 2025. Pendant la période renouvelable, le taux d'amortissement annuel sera de 5 %. Pendant la période de renouvellement, les emprunts seront amortis selon un calendrier de paiements linéaire de 12 ans, ajusté en fonction de l'âge de l'appareil au moment où il est ajouté à la facilité. La facilité peut être payée par anticipation, en tout ou en partie, sous réserve d'un paiement anticipé minimal de 5,0 M\$ US.

La facilité porte intérêt au LIBOR en dollars américains majoré de 2,75 % pendant la période renouvelable et au LIBOR majoré de 3,0 % à 4,75 % pendant la période de renouvellement. Au 30 septembre 2019, un prélèvement de 130,0 M\$ (98,2 M\$ US) avait été fait sur la facilité.

La facilité est garantie par l'appareil qui a été financé aux termes de celle-ci, et par une cession des baux, un produit d'assurance et d'autres garanties additionnelles habituelles pour ce genre de financement. Tous les emprunts comportent des dispositions de défaut croisé et de garantie croisée et sont garantis par CACIL.

La facilité renferme des clauses restrictives qui doivent être respectées de façon continue. Les clauses restrictives de nature financière comprennent un montant de trésorerie minimal, une valeur corporelle nette minimale et un ratio d'endettement maximal pour certaines filiales. Au 30 septembre 2019, Chorus respectait ces clauses restrictives.

Unités convertibles

En décembre 2016, Chorus a conclu une convention de souscription avec Fairfax à l'égard d'un investissement de 200,0 M\$ dans Chorus dans le cadre d'un placement privé d'unités convertibles. En mars 2017, Chorus a reçu les fonds de cet investissement, dont le produit net, après déduction des frais connexes, s'est établi à environ 196,0 M\$.

Chaque unité convertible se compose d'une débenture de premier rang de 1 000 \$ (la « débenture ») et de 121,21212121 bons de souscription (les « bons de souscription »). Les débentures portent intérêt à un taux annuel de 6,00 %, sont garanties par certains appareils Dash 8-100 et Dash 8-300, outre des biens immobiliers, appartenant à Chorus (les « biens donnés en garantie »), arrivent à échéance le 31 décembre 2024 (la « date d'échéance ») et sont remboursables au pair à n'importe quel moment après le 31 décembre 2021, sauf si sont satisfaites certaines conditions après un changement de contrôle (auquel cas Chorus peut être tenue de faire une offre de remboursement de la totalité des débentures) ou l'exercice des bons de souscription. Les biens donnés en garantie feront l'objet d'une mainlevée si Fairfax vend ou cède les unités convertibles en totalité ou en partie.

Chaque bon de souscription est susceptible d'exercice par son porteur en vue de l'acquisition d'une action au prix d'exercice de 8,25 \$ l'action payable en trésorerie ou au moyen de la remise des débentures. Sauf dans certaines circonstances relatives à un changement de contrôle de Chorus, les bons de souscription peuvent être exercés seulement après le 31 décembre 2019, jusqu'au remboursement des débentures par Chorus ou le jour ouvrable précédant immédiatement la date d'échéance si cette date est antérieure. Les bons de souscription sont également assortis de modalités antidilutives.

Dans l'hypothèse de l'exercice de la totalité des bons de souscription, Fairfax, par l'intermédiaire de ses filiales, serait le propriétaire véritable de 24 242 424 des actions émises et en circulation de Chorus. Les débentures sont inscrites à la cote de la Bourse de Toronto sous le symbole CHR.DB. Fairfax a convenu de détenir les unités convertibles au moins jusqu'au 31 décembre 2019, après quoi elle peut les céder en totalité ou en partie.

Risque de taux d'intérêt

Les placements inclus dans la trésorerie de Chorus produisent des intérêts aux taux en vigueur sur le marché et à des taux variables, l'objectif de Chorus étant de maintenir ces soldes dans des placements très liquides.

La majorité de la dette de Chorus, notamment la majeure partie des emprunts à terme à amortissement du capital, l'emprunt dans le cadre du Fonds pour l'emploi de la Nouvelle-Écosse et les unités convertibles, n'est pas assujettie à la volatilité des taux car elle porte intérêt à taux fixes ou variables qui sont fixés par des swaps de taux d'intérêt. Chorus a contracté plusieurs emprunts à terme à taux variable qui sont assujettis à la volatilité des taux d'intérêt. Au 30 septembre 2019, une proportion de 95,3 % de la dette de Chorus était assortie d'un taux fixe (y compris la dette à taux variable assortie de swaps qui fixent le taux d'intérêt) et une proportion de 4,7 % était assortie d'un taux variable. Environ 84,1 % des emprunts à taux variable visent des avions à l'égard desquels Chorus a convenu avec le preneur sous-jacent d'un tarif de location variable, facteur qui limite l'exposition aux fluctuations du taux de ces emprunts.

Chorus a conclu des swaps de taux d'intérêt sur certains de ses emprunts à terme à amortissement du capital et sur sa facilité de crédit renouvelable de portefeuille, en convertissant, à taux fixe, une tranche de sa dette à taux variable pour la durée des emprunts et de la facilité. Les taux d'intérêt sur une tranche d'environ 95,8 % de la dette initiale à taux variable ont été fixés au moyen de swaps de taux d'intérêt ou sont associés à des tarifs de location variable. Chaque swap de taux d'intérêt vise à protéger l'emprunt contre les fluctuations des futurs taux d'intérêt et les intérêts connexes à payer sur l'emprunt. Tous les swaps de taux d'intérêt ont été désignés comme couvertures de flux de trésorerie et sont efficaces à cet égard. Le passif lié à la juste valeur des swaps de taux d'intérêt s'établissait à 4,0 M\$ au 30 septembre 2019 et est comptabilisé dans les autres passifs à long terme. Les variations de la juste valeur de swaps de taux d'intérêt sont comptabilisées dans les autres éléments du résultat global. Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, Chorus a comptabilisé des montants respectifs de (1,2) M\$ et de (4,6) M\$, déduction faite de l'impôt, dans les autres éléments du résultat global (0,3 M\$ et 1,7 M\$, respectivement, pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018).

Chorus gère le risque de taux d'intérêt en fonction du portefeuille global et tente d'obtenir pour chacune de ses conventions de financement les modalités les plus avantageuses possible en tenant compte de tous les facteurs pertinents, comme la marge de crédit, la durée et la base de financement. L'objectif de gestion du risque est de réduire au minimum la possibilité que les fluctuations des taux d'intérêt aient une incidence défavorable sur les flux de trésorerie de Chorus.

Une variation de 1 % du taux d'intérêt n'aurait pas eu une incidence significative sur le résultat net pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019.

9 SITUATION DE TRÉSORERIE

Les besoins en trésorerie de Chorus ont trait principalement au financement des activités courantes, aux dépenses d'investissement prévues, notamment l'investissement dans les achats d'avions aux fins de croissance et de diversification des activités commerciales, aux remboursements de capital et paiements d'intérêts à l'égard des emprunts à long terme et au versement des dividendes.

Chorus a mis en place diverses pratiques de gestion de la trésorerie en vue de favoriser la solidité de la situation de trésorerie et de continuer à mobiliser des capitaux, notamment des pratiques liées à la trésorerie, au levier financier, aux flux de trésorerie et aux dividendes, au risque de change et au risque de taux d'intérêt.

Au 30 septembre 2019, Chorus disposait de 81,8 M\$ en trésorerie ainsi que d'une facilité engagée assortie d'une limite de 75,0 M\$ et de la possibilité d'emprunter un montant supplémentaire maximal de 25,0 M\$ à vue. Au 30 septembre 2019, aucun montant n'avait été prélevé sur la facilité, mais Chorus avait fourni des lettres de crédit totalisant 9,8 M\$ qui réduisent le montant disponible aux termes de cette facilité.

Le solde en trésorerie de Chorus sera affecté à la croissance de ses activités, ainsi qu'aux besoins en fonds de roulement et aux fins générales de l'entreprise. Chorus estime que sa trésorerie est amplement suffisante pour combler ses besoins. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 23 – Mise en garde concernant l'information prospective.

Fonds de roulement

Le fonds de roulement de Chorus ne constitue pas une mesure véritable de sa situation de trésorerie étant donné que les passifs courants comprennent la partie courante de la dette à long terme, tandis que les actifs courants ne comprennent pas la partie courante des créances locatives à long terme sur les appareils car les produits de location d'avions sont comptabilisés à mesure qu'ils sont gagnés chaque mois.

Le déficit du fonds de roulement de Chorus présenté à l'état de la situation financière au 30 septembre 2019 s'élève à 139,2 M\$ (106,3 M\$ au 30 septembre 2018). Au 30 septembre 2019, la partie courante des créances locatives contractuelles sur les appareils était estimée à environ 285,0 M\$, convertis en dollars canadiens en date du 30 septembre 2019 au taux de clôture mensuel de 1,3243. Le fonds de roulement ajusté pour tenir compte de la partie courante des créances locatives à long terme estimatives sur les appareils reflète un excédent d'environ 145,8 M\$. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 23 – Mise en garde concernant l'information prospective.

Levier financier

Chorus a évalué les fourchettes d'endettement acceptables pour le marché du secteur du transport aérien et de la location d'avions, et elle entend demeurer à l'intérieur de ces fourchettes, les variations étant acceptables seulement pour de brèves périodes dans le cas de placements relatifs.

L'émission des débentures composant les unités convertibles a eu pour effet d'accroître l'endettement global de Chorus jusqu'à leur échéance ou leur remboursement dans le cadre de l'exercice des bons de souscription, ou selon les modalités par ailleurs établies dans l'acte de fiducie régissant les débentures et les bons de souscription.

Le ratio de levier financier de Chorus (correspondant au ratio de la dette nette ajustée sur le BAIIA ajusté des 12 derniers mois) s'établissait à 4,7 au 30 septembre 2019 (4,0 au 31 décembre 2018). Le ratio de levier financier a augmenté en 2019 par rapport à 2018. Au fil de la croissance des activités de location d'avions régionaux, l'endettement global de Chorus se rapprochera progressivement des niveaux acceptables pour le marché en ce qui concerne les entreprises de location d'avions régionaux. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 17 – Mesures financières non conformes aux PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 23 – Mise en garde concernant l'information prospective.

Flux de trésorerie

Le tableau qui suit présente l'information relative aux flux de trésorerie de Chorus pour les trimestres et les périodes de neuf mois clos les 30 septembre 2019 et 2018.

(non audité) (en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 30 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
	2019 \$	2018 ¹⁾ \$	2019 \$	2018 ¹⁾ \$
Entrées liées aux activités d'exploitation	65 927	81 832	172 973	179 065
Entrées liées aux activités de financement	131 061	11 557	351 907	67 013
Sorties liées aux activités d'investissement	(243 978)	(64 409)	(532 584)	(147 334)
Flux de trésorerie liées aux activités d'exploitation, de financement et d'investissement	(46 990)	28 980	(7 704)	98 744
Incidence des variations des taux de change sur la trésorerie	1 244	(2 384)	(3 048)	1 850
Variation nette de la trésorerie au cours des périodes	(45 746)	26 596	(10 752)	100 594
Trésorerie à l'ouverture des périodes	127 586	152 005	92 592	78 007
Trésorerie à la clôture des périodes	81 840	178 601	81 840	178 601

¹⁾ Le 1^{er} janvier 2019, Chorus a adopté IFRS 16 selon l'approche de transition rétrospective, avec retraitement des chiffres des périodes comparatives. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 13 – Évolution des normes comptables.

Entrées liées aux activités d'exploitation

Chorus continue de dégager un résultat d'exploitation positif et a comptabilisé des entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation de 65,9 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2019, comparativement à 81,8 M\$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2018. La diminution s'explique principalement par les variations du fonds de roulement.

Chorus continue de dégager un résultat d'exploitation positif et a comptabilisé des entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation de 173,0 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019, comparativement à 179,1 M\$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2018. La diminution s'explique principalement par les variations du fonds de roulement et par la baisse du résultat d'exploitation.

Entrées liées aux activités de financement

Les entrées de trésorerie liées aux activités de financement du trimestre clos le 30 septembre 2019 se sont élevées à 131,1 M\$, montant qui comprend essentiellement des emprunts de 183,7 M\$, après déduction des frais de financement sur les nouveaux emprunts liés à des acquisitions d'avions, contrebalancés par des paiements prévus de 37,8 M\$ sur les emprunts à long terme et le versement de dividendes en trésorerie de 13,7 M\$ (déduction faite d'un montant de 5,6 M\$ lié au RRD).

Les entrées de trésorerie liées aux activités de financement du trimestre clos le 30 septembre 2018 se sont élevées à 11,6 M\$, montant qui comprend essentiellement des emprunts de 55,8 M\$ après déduction des frais de financement sur les nouveaux emprunts liés à des acquisitions d'avions, contrebalancés par des paiements prévus de 29,9 M\$ sur les emprunts à long terme et le versement de dividendes en trésorerie de 12,8 M\$ (déduction faite d'un montant de 4,1 M\$ lié au RRD).

Les entrées de trésorerie liées aux activités de financement de la période de neuf mois close le 30 septembre 2019 se sont élevées à 351,9 M\$, montant qui comprend essentiellement des emprunts de 399,4 M\$, après déduction des frais de financement sur les nouveaux emprunts liés à des acquisitions d'avions, le produit net de 97,3 M\$ tiré de l'émission d'actions et le produit de 8,8 M\$ lié à l'exercice d'options sur actions, en partie contrebalancés par des paiements prévus de 107,0 M\$ sur les emprunts à long terme et le versement des dividendes en trésorerie de 41,7 M\$ (déduction faite d'un montant de 14,4 M\$ lié au RRD).

Les entrées de trésorerie liées aux activités de financement de la période de neuf mois close le 30 septembre 2018 se sont élevées à 67,0 M\$, montant qui comprend essentiellement des emprunts de 100,9 M\$, après déduction des frais de financement sur les nouveaux emprunts liés à des acquisitions d'avions, le produit net de 107,1 M\$ tiré de l'émission d'actions, en partie contrebalancés par des paiements prévus de 91,9 M\$ sur les emprunts à long terme, le versement des dividendes en trésorerie de 40,8 M\$ (déduction faite d'un montant de 7,8 M\$ lié au RRD) et le versement d'une contrepartie à payer de 4,5 M\$.

Sorties liées aux activités d'investissement

Les sorties de trésorerie liées aux activités de financement du trimestre clos le 30 septembre 2019 se sont élevées à 244,0 M\$, montant qui reflète les dépenses d'investissement de 240,2 M\$ affectés à l'acquisition de 12 avions, à la réalisation du PEP sur deux avions, à d'importants travaux de révisions liés à la maintenance et à d'autres dépenses d'investissement, ainsi qu'une augmentation des liquidités soumises à restrictions de 11,6 M\$. Ces dépenses ont été contrebalancées par une augmentation de 7,3 M\$ des dépôts de garantie et des réserves pour maintenance liés aux avions loués.

Les sorties de trésorerie liées aux activités de financement du trimestre clos le 30 septembre 2018 se sont élevées à 64,4 M\$, montant qui reflète les dépenses d'investissement de 67,2 M\$ affectés à l'acquisition de trois avions, à la réalisation du PEP sur deux avions, à d'importants travaux de révisions liés à la maintenance et à d'autres dépenses d'investissement, ainsi qu'une augmentation de 2,1 M\$ des liquidités soumises à restrictions. Ces dépenses ont été contrebalancées par une augmentation de 3,0 M\$ des dépôts de garantie et des réserves pour maintenance liés aux avions loués.

Les sorties de trésorerie liées aux activités de financement de la période de neuf mois close le 30 septembre 2019 se sont élevées à 532,6 M\$, montant qui reflète des dépenses d'investissement de 557,7 M\$ affectés à l'acquisition de 23 avions, à la réalisation du PEP sur deux avions, à d'importants travaux de révisions liés à la maintenance et à d'autres dépenses d'investissement, ainsi qu'une augmentation des liquidités soumises à restrictions de 13,8 M\$. Ces dépenses ont été contrebalancées par une augmentation de 35,1 M\$ des dépôts de garantie et des réserves pour maintenance liés aux avions loués.

Les sorties de trésorerie liées aux activités de financement de la période de neuf mois close le 30 septembre 2018 se sont élevées à 147,3 M\$, montant qui reflète des dépenses d'investissement de 154,5 M\$ affectés à l'acquisition de cinq avions, à la réalisation du PEP sur quatre avions, à d'importants travaux de révisions liés à la maintenance et à d'autres dépenses d'investissement, ainsi qu'une augmentation des liquidités soumises à restrictions de 3,0 M\$. Ces dépenses ont été contrebalancées par une augmentation de 7,1 M\$ des dépôts de garantie et des réserves pour maintenance liés aux avions loués.

Dépenses d'investissement

Le tableau ci-dessous présente la ventilation des dépenses d'investissement d'un trimestre à l'autre et d'un exercice à l'autre.

(non audité) (en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2019 \$	2018 \$	Variation \$	2019 \$	2018 \$	Variation \$
Dépenses d'investissement, compte non tenu des achats d'avions et du PEP	4 149	2 150	1 999	21 557	13 518	8 039
Travaux importants de révision liés à la maintenance immobilisés	4 045	5 948	(1 903)	11 639	15 085	(3 446)
Achats d'avions et PEP ¹⁾²⁾	232 040	59 094	172 946	524 545	125 936	398 609
Total des dépenses d'investissement	240 234	67 192	173 042	557 741	154 539	403 202

- ¹⁾ Les chiffres de 2019 comprennent l'acquisition de 15 appareils Dash 8-400 et de huit appareils ATR 72-600, deux PEP et des dépôts sur avions.
- ²⁾ Les chiffres de 2018 comprennent l'acquisition de deux appareils CRJ900, d'un appareil Q400, d'un appareil ATR 72-600, et quatre PEP.

Engagements au titre des dépenses d'investissement

Chorus a conclu une entente afin d'être le client de lancement dans le cadre du PEP, lequel devrait prolonger la durée d'utilité des appareils Dash 8-300 de 50 % (soit environ 15 ans). Le programme a commencé en avril 2017 et dix avions avaient fait l'objet des travaux connexes au 30 septembre 2019. Le coût lié à chaque appareil visé par le PEP comprend les pièces ainsi que les coûts de main-d'œuvre prévus pour réaliser le bulletin d'entretien. Les coûts prévus (une partie des coûts étant engagés en dollars américains) pour les exercices 2019, 2020, 2021 et 2022 devraient s'établir à environ 13,5 M\$, 2,6 M\$, 3,7 M\$ et 3,8 M\$, respectivement (les montants en dollars américains ont été convertis en dollars canadiens à un taux de 1,3243 \$ US pour 1 \$ CA, soit le taux de change de clôture de la Banque du Canada le 30 septembre 2019). Dans le cadre de l'émission des unités convertibles et de l'octroi de certaines garanties liées aux avions aux porteurs de celles-ci, Chorus est tenue de procéder au PEP à l'égard de 11 appareils Dash 8-300 au plus tard le 31 décembre 2019, de cinq appareils Dash 8-300 d'ici le 31 décembre 2020 ainsi que de deux autres appareils Dash 8-300 au plus tard le 31 décembre 2022, pour un engagement total au titre de l'investissement d'au moins 56,9 M\$, compte tenu des montants déjà engagés de 2015 à 2018¹. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 23 – Mise en garde concernant l'information prospective.

- ¹⁾ Les modalités relatives à la mise en œuvre du PEP ont été modifiées et approuvées au premier trimestre de 2019 par les détenteurs des garanties liées aux avions en fonction des changements du parc aérien découlant des modifications du CAC de 2019. Au deuxième trimestre de 2019, un appareil Dash 8-300 a subi des dommages ne pouvant être réparés. Par conséquent, le nombre total d'avions visés par le PEP a été réduit et vise maintenant 18 appareils Dash 8-300.

Au 30 septembre 2019, les transactions d'avions annoncées par Chorus comprennent les livraisons en cours suivantes:

- Une entente visant l'acquisition de deux appareils ATR 72-600 en location auprès de Malindo Air, un membre de Lion Air Group. Ces avions ont été acquis le 1^{er} octobre 2019 et le 2 octobre 2019.
- Une entente visant la location de quatre nouveaux appareils ATR 72-600 à Lion Air Group. Trois avions ont été livrés avant le 30 septembre 2019, le dernier avion devant être livré d'ici la fin de 2020.
- Une entente visant l'acquisition de deux nouveaux appareils Dash 8-400 qui seront loués à Jambojet, une filiale de Kenya Airways PLC. Un avion a été livré avant le 30 septembre 2019 et l'autre a été livré le 17 octobre 2019.
- Une entente visant la location de six nouveaux appareils ATR 72-600 à IndiGo. Quatre de ces avions ont été livrés avant le 30 septembre 2019, les deux autres avions ayant été livrés avant le 13 novembre 2019.
- Une entente conclue avec Bombardier en vue d'acquiescer neuf appareils CRJ900 dont la livraison est prévue en 2020 et qui seront exploités par Jazz aux termes du CAC.

Le montant total à payer relativement aux engagements d'investissement précités après le 30 septembre 2019 et en 2022 devrait se situer entre 447,0 M\$ et 457,0 M\$ et sera financé au moyen des facilités d'emprunt existantes et nouvelles et de la trésorerie disponible. (Les montants en dollars américains ont été convertis en dollars canadiens selon un taux de 1,3243 \$, soit le taux de clôture de la Banque du Canada au 30 septembre 2019.) Toutes les transactions et tous les engagements de location en cours sont assujettis à la satisfaction des conditions d'usage préalables à la clôture, et la disponibilité du financement aux termes des nouvelles facilités d'emprunt est assujettie à l'exécution des conventions de crédit exécutoires. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 23 – Mise en garde concernant l'information prospective.

Cinq avions (dont le type est à déterminer) dont la livraison est prévue en 2025 aux termes du CAC sont exclus des engagements au titre des dépenses d'investissement susmentionnés.

Dividendes

Chorus verse un dividende mensuel de 0,04 \$ par action.

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, Chorus a déclaré des dividendes de 19,4 M\$ et de 56,9 M\$, respectivement (16,9 M\$ et 49,3 M\$, respectivement, en 2018).

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, Chorus a versé des dividendes, après déduction des actions émises aux termes du RRD, de 13,7 M\$ et de 41,7 M\$, respectivement (12,8 M\$ et 40,8 M\$ en 2018, respectivement). Le RRD a été lancé en février 2018. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 8 – Structure du capital pour plus d'information concernant le régime de réinvestissement des dividendes de Chorus. Les dividendes sont soumis à la discrétion du conseil d'administration de Chorus.

10 FACTEURS DE RISQUE

En raison de l'exposition économique de Chorus à Air Canada (se reporter à la rubrique 11 – Dépendance économique), la solidité financière et opérationnelle d'Air Canada, sa position concurrentielle et sa capacité à maintenir des liquidités suffisantes se répercutent directement sur Chorus. Pour une analyse détaillée des facteurs de risque pouvant viser les activités de Chorus, notamment sa dépendance à l'égard du CAC, le secteur de l'aviation, ainsi que les activités de location d'avions qu'exerce CAC et les activités de Voyageur, il y a lieu de se reporter à la rubrique Facteurs de risque de la notice annuelle de Chorus, datée du 21 février 2019.

11 DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE

Chorus et Air Canada sont parties au CAC aux termes duquel Air Canada achète actuellement la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Jazz à l'égard des avions visés. Comme Chorus tire la majeure partie de ses produits du CAC, elle dépend largement du CAC. (Il y a lieu de se reporter à la rubrique 2 – À propos de Chorus, ainsi qu'à la note 22 des états financiers consolidés audités de Chorus pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2017.)

12 ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

En vue de préparer des états financiers conformément aux PCGR, la direction doit faire des estimations, recourir à son jugement et formuler des hypothèses qui, selon elle, sont raisonnables compte tenu de l'information disponible. Ces estimations, ce jugement et ces hypothèses influent sur le montant présenté des actifs et des passifs, la présentation des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que le montant présenté des produits et des charges durant la période de présentation de l'information financière. De par leur nature, les estimations et le jugement exercé peuvent varier à la lumière de nouveaux éléments d'information et de l'évolution du contexte en interne et en externe. C'est pourquoi les résultats réels peuvent différer de ces estimations¹.

Produits d'exploitation

Aux termes du CAC, Chorus et Air Canada sont tenus d'établir certains tarifs en fonction des coûts contrôlables applicables à l'exercice clos le 31 décembre 2019. Ces tarifs ont été fixés définitivement et s'appliquent rétroactivement à compter du 1^{er} janvier 2019.

¹ (Il y a lieu de se reporter à la rubrique 23 - Mise en garde concernant l'information prospective.) Les principales méthodes comptables de Chorus sont décrites à la note 3 des états financiers consolidés audités de Chorus pour les exercices clos les 31 décembre 2018 et 2017.

13 ÉVOLUTION DES NORMES COMPTABLES

Les principales méthodes comptables de Chorus sont décrites à la note 3 des états financiers consolidés en date du 31 décembre 2018, sauf en ce qui a trait à ce qui suit :

Nouvelles normes comptables adoptées au cours de la période

IFRS 16 Contrats de location

Le 1^{er} janvier 2019, Chorus a adopté IFRS 16 *Contrats de location* (« IFRS 16 ») suivant l'approche de transition rétrospective, avec retraitement des données des périodes comparatives. L'incidence de l'adoption de la nouvelle norme est détaillée ci-après.

Appareils pris en location auprès d'Air Canada et sous-loués à Air Canada dans le cadre du CAC – Se reporter aux ajustements a) dans le tableau détaillant l'incidence de la transition ci-dessous.

Les produits locatifs incorporés dans le CAC qui sont associés au droit conféré à Air Canada d'utiliser les avions visés étaient auparavant comptabilisés comme contrats de location simple. Les revenus de location correspondants étaient inclus dans les produits des activités ordinaires, dans l'état du résultat net.

Chorus prend en location auprès d'Air Canada 40 avions et 6 moteurs de rechange, lesquels composent le parc aérien visé utilisé dans le cadre de ses obligations énoncées dans le CAC. Chorus a déterminé que ces contrats de location conclus avec Air Canada et le CAC respectent les exigences d'IFRS 16 concernant la combinaison de contrats et que, en conséquence, ils devraient être comptabilisés comme un seul contrat. En considérant les ententes comme un seul contrat, Chorus n'a pas le droit de décider de l'utilisation des appareils. Par conséquent, aucun contrat de location n'a été identifié. En raison de cette conclusion, les produits des activités ordinaires et les charges d'exploitation baisseront du même montant, qui est égal aux paiements de loyers.

Auparavant, Chorus comptabilisait des améliorations locatives, des avantages incitatifs à la location différés, des coûts de transaction différés et des loyers payés d'avance relativement à certains des 40 appareils et 6 moteurs de rechange mentionnés plus haut. Étant donné qu'il n'existe plus de contrat de location, ces actifs et passifs ont été redéfinis. En vertu d'IFRS 16, les travaux réalisés au titre de ces améliorations locatives sont considérés comme des services fournis par Chorus à Air Canada et sont comptabilisés selon IFRS 15. Les coûts de transaction différés, les avantages incitatifs à la location différés et les loyers payés d'avance ont été comptabilisés pour leur montant net, en tant que créances sur Air Canada ou dettes envers Air Canada. Ces changements touchent essentiellement le classement de certains actifs et passifs dans l'état de la situation financière.

Appareils pris en location auprès de tiers et sous-loués à Air Canada dans le cadre du CAC – Se reporter aux ajustements b) dans le tableau détaillant l'incidence de la transition ci-dessous.

Chorus fournit cinq appareils à Air Canada qu'elle avait pris en location auprès de tiers dans le cadre du CAC. Ces contrats de location conclus avec des tiers étaient auparavant classés comme un amalgame de contrats de location simple et de contrats de location-financement. Puisque Chorus a conclu qu'elle sous-loue les appareils à Air Canada, elle a classé ces contrats de location par rapport à l'actif au titre du droit d'utilisation issu du contrat de location principal et non par rapport au bien sous-jacent. Par conséquent, ces contrats de sous-location simple ont été reclassés comme contrats de location-financement.

En tant que preneur, Chorus a un actif au titre du droit d'utilisation ainsi qu'une obligation locative en vertu du contrat de location principal. Toutefois, en tant que bailleur intermédiaire envers Air Canada, Chorus a décomptabilisé l'actif au titre du droit d'utilisation et comptabilisé une créance locative. En raison du nouveau classement du contrat de sous-location, le produit d'intérêts est comptabilisé au lieu des revenus de location provenant d'Air Canada. En outre, à cause de la comptabilisation de l'obligation locative, le produit d'intérêt est comptabilisé au lieu de la charge de location comptabilisée de manière linéaire.

L'adoption de la nouvelle norme n'a donné lieu à aucun ajustement relativement au reste des appareils visés aux termes du CAC, qui sont détenus par Chorus.

Installations – Se reporter aux ajustements c) dans le tableau détaillant l'incidence de la transition ci-dessous.

Chorus a conclu des contrats de location relativement à des activités en aérogare qui confèrent à Chorus le droit d'utiliser des installations désignées dans des aéroports. À l'adoption d'IFRS 16, des actifs au titre du droit d'utilisation et des obligations locatives ont été comptabilisés à l'égard des installations qui ne sont pas visées par des contrats de location à court terme.

Incidence sur les états financiers

Le tableau qui suit résume les effets de l'adoption d'IFRS 16 sur les états financiers consolidés de Chorus.

États consolidés de la situation financière

1^{er} janvier 2018

(non audité)

(en milliers de dollars canadiens)

	Chiffres présentés antérieurement	Adoption d'IFRS 16	Ajustements	Chiffres retraités
Charges payées d'avance et acomptes	12 920	(1 586)	a),b)	11 334
Partie courante des créances locatives	—	4 511	b)	4 511
Créances locatives	—	17 522	b)	17 522
Immobilisations corporelles	1 742 674	(5 747)	b),c)	1 736 927
Autres actifs non courants	33 647	(5 285)	a),b)	28 362
Dettes d'exploitation et charges à payer	215 196	(1 286)	a)	213 910
Partie courante des obligations locatives	2 762	3 417	b),c)	6 179
Obligations locatives	5 219	15 713	b),c)	20 932
Passif d'impôt différé	135 740	(163)		135 577
Autres passifs non courants	65 679	(7 844)	a)	57 835
Capitaux propres	282 022	(422)		281 600

États consolidés de la situation financière

31 décembre 2018

(non audité)

(en milliers de dollars canadiens)

	Chiffres présentés antérieurement	Adoption d'IFRS 16	Ajustements	Chiffres retraités
Charges payées d'avance et acomptes	13 535	(2 049)	a),b)	11 486
Partie courante des créances locatives	—	5 190	b)	5 190
Créances locatives	—	13 865	b)	13 865
Immobilisations corporelles	2 001 099	(3 547)	b),c)	1 997 552
Autres actifs non courants	41 693	(4 203)	a),b)	37 490
Dettes d'exploitation et charges à payer	190 311	(1 263)	a)	189 048
Partie courante des obligations locatives	3 117	3 603	b),c)	6 720
Obligations locatives	2 558	13 352	b),c)	15 910
Passif d'impôt différé	172 254	8		172 262
Autres passifs non courants	67 595	(6 464)	a)	61 131
Capitaux propres	429 787	20		429 807

États consolidés du résultat net

	Trimestre clos le 30 septembre 2018				Période de neuf mois close le 30 septembre 2018			
(non audité) (en milliers de dollars canadiens)	Chiffres présentés antérieurement	Adoption d'IFRS 16	Ajustements	Chiffres retraités	Chiffres présentés antérieurement	Adoption d'IFRS 16	Ajustements	Chiffres retraités
Produits d'exploitation	366 696	(24 703)	a),b)	341 993	1 092 531	(72 968)	a),b)	1 019 563
Dotation aux amortissements	29 950	(549)	a),b),c)	29 401	89 557	(1 648)	a),b),c)	87 909
Paiements au titre de la location d'avions ¹⁾	24 592	(23 787)	a),b)	805	73 162	(70 271)	a),b)	2 891
Autres	36 395	(376)	c)	36 019	106 065	(1 117)	c)	104 948
Profit (perte) de change	11 384	(110)	b)	11 274	(22 724)	242	b)	(22 482)
Impôt différé	(8 033)	28		(8 005)	(24 505)	(86)		(24 591)
Résultat net	43 722	(73)		43 649	64 969	224		65 193
Résultat de base par action	0,31	—		0,31	0,48	—		0,48
Résultat dilué par action	0,31	—		0,31	0,47	—		0,47

- 1) Le reste des paiements liés à la location d'avions, après les ajustements au titre d'IFRS 16, se rapporte à des contrats de location à court terme ou variables visant des moteurs et, à ce titre, a été reclassé dans les autres charges.

Tableaux consolidés des flux de trésorerie

	Trimestre clos le 30 septembre 2018				Période de neuf mois close le 30 septembre 2018			
(non audité) (en milliers de dollars canadiens)	Chiffres présentés antérieurement	Adoption d'IFRS 16	Ajustements	Chiffres retraités	Chiffres présentés antérieurement	Adoption d'IFRS 16	Ajustements	Chiffres retraités
Résultat net	43 722	(73)		43 649	64 969	224		65 193
Dotation aux amortissements	29 950	(549)	a),b),c)	29 401	89 557	(1 648)	a),b),c)	87 909
Amortissement des frais de location d'avions payés d'avance et frais connexes	931	(396)	a)	535	2 231	(1 186)	a)	1 045
Charge d'impôt différé	8 033	(28)		8 005	24 505	86		24 591
Variation nette des soldes hors trésorerie liés à l'exploitation	10 616	588		11 204	(24 247)	1 772		(22 475)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, montant net	82 290	(458)		81 832	179 817	(752)		179 065
Remboursement d'obligations locatives	(724)	(1 066)	b),c)	(1 790)	(2 113)	(2 011)	b),c)	(4 124)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement, montant net	12 623	(1 066)		11 557	69 024	(2 011)		67 013
Paiements reçus sur les créances locatives	—	1 524	b)	1 524	—	2 763	b)	2 763
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement, montant net	(65 933)	1 524		(64 409)	(150 097)	2 763		(147 334)

Normes comptables publiées n'ayant pas encore été adoptées

L'IASB a publié *Réforme des taux d'intérêt de référence - Projet de modification d'IFRS 9, d'IAS 39 et d'IFRS 7*. Ces modifications toucheront les entités qui appliquent les dispositions relatives à la comptabilité de couverture d'IFRS 9 ou d'IAS 39 aux relations de couverture directement visées par la réforme des taux d'intérêt de référence. Les modifications prévoient la mise à jour de certaines dispositions relatives à la comptabilité de couverture de telle manière que les entités les appliquent en supposant que le taux d'intérêt de référence sur lequel sont fondés les flux de trésorerie couverts et ceux de l'instrument de couverture ne sont pas touchés par la réforme de ces taux. Les modifications en question exigent également la présentation d'informations précises sur la mesure dans laquelle les relations de couverture des entités sont touchées par les modifications. Les modifications sont en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2020, et l'application anticipée est permise. Chorus évalue actuellement l'incidence qu'auront ces modifications sur ses états financiers consolidés.

14 ARRANGEMENTS NON COMPTABILISÉS

L'information concernant les arrangements non comptabilisés de Chorus est présentée à la rubrique 9 du rapport de gestion annuel de Chorus daté du 21 février 2019. Aucun changement important n'a été apporté aux arrangements non comptabilisés de Chorus communiqués à cette date.

15 TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 30 septembre 2019, Chorus n'était partie à aucune transaction entre parties liées au sens du *Manuel de CPA Canada*, hormis les transactions avec les principaux dirigeants dans le cours normal de leur emploi ou dans le cadre d'ententes avec les administrateurs, ou alors il s'agissait de transactions non significatives pour Chorus et les personnes visées.

16 CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Les contrôles et procédures de communication de l'information de Chorus (les « CPCI ») sont conçus pour fournir l'assurance raisonnable que l'information pertinente est enregistrée, traitée, condensée et présentée au chef de la direction, au chef des affaires financières et au comité des politiques de communication de l'information dans les délais prescrits afin de s'assurer que les décisions appropriées sont prises en temps utile en ce qui a trait à la communication d'information au public.

Le contrôle interne à l'égard de l'information financière (« CIIF ») de Chorus a été conçu par la direction, sous la supervision et avec la participation du chef de la direction et du chef des affaires financières de la Société, pour fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les états financiers ont été établis, aux fins de publication de l'information financière, conformément aux PCGR. Dans les documents déposés par Chorus pour 2018, le chef de la direction et le chef des affaires financières ont attesté, comme l'exige le Règlement 52-109, du caractère approprié de l'information financière et de la conception et de l'efficacité des CPCI et des CIIF.

Dans les documents déposés par Chorus pour le troisième trimestre de 2019, le chef de la direction et le chef des affaires financières ont attesté, comme l'exige le Règlement 52-109, du caractère approprié de l'information financière et de la conception et de l'efficacité des CPCI et des CIIF, en se basant sur le document intitulé *Internal Control – Integrated Framework* du Committee of Sponsoring Organizations de la Treadway Commission (« COSO - 2013 »).

En raison de leurs limites intrinsèques, le CIIF et les CPCI ne peuvent fournir qu'une assurance raisonnable, et il se pourrait qu'ils ne puissent permettre de prévenir ou de détecter toutes les inexactitudes. En outre, toute projection visant l'évaluation de l'efficacité au cours de périodes futures est assujettie au risque que les contrôles deviennent inadéquats en raison de l'évolution de la conjoncture ou que le niveau de conformité aux politiques et procédures se détériore.

Au cours du troisième trimestre de 2019, aucune modification au contrôle interne à l'égard de l'information financière de Chorus n'a eu, ou n'est raisonnablement susceptible d'avoir, une incidence significative sur celui-ci.

Le Comité d'audit, des finances et du risque du conseil d'administration de Chorus a examiné le présent rapport de gestion ainsi que les états financiers consolidés intermédiaires résumés non audités de Chorus en date du 30 septembre 2019, et a approuvé ces documents aux fins de publication.

17 MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

Chorus recourt à certaines mesures financières non conformes aux PCGR, décrites ci-après, afin d'évaluer sa performance. Ces mesures financières non conformes aux PCGR sont généralement des mesures numériques de la performance financière, de la situation financière ou des flux de trésorerie d'une société, compte tenu ou non tenu de montants établis selon la mesure conforme aux PCGR la plus comparable. C'est pour cela que ces mesures ne sont pas reconnues aux fins de la présentation de l'information financière selon les PCGR, qu'elles n'ont aucune définition normalisée et qu'elles peuvent, par conséquent, ne pas être comparables à des mesures analogues que présentent d'autres entités ouvertes.

Résultat net ajusté, résultat avant impôt ajusté et BAIIA ajusté

Chorus recourt au résultat net ajusté et au résultat net ajusté par action pour évaluer la performance compte non tenu des effets des profits ou pertes de change latents sur la dette à long terme et les obligations locatives liées aux avions, des primes à la signature, des coûts liés au programme de départ des employés et des honoraires au titre des services de consultation stratégique. Chorus gère son exposition au risque de change sur la dette à long terme en facturant les paiements de location au titre du CAC dans la monnaie sous-jacente (dollar américain) liée aux emprunts visant les avions. Ces éléments sont exclus car ils ont une incidence sur la comparabilité des résultats financiers de Chorus d'une période à l'autre et risquent de fausser l'analyse tendancielle de la performance de l'entreprise. L'exclusion de ces éléments ne signifie pas qu'ils sont de nature non récurrente en raison des fluctuations du taux de change entre le dollar canadien et le dollar américain. (Il y a lieu de se reporter à la rubrique 23 – Mise en garde concernant l'information prospective.)

Le résultat avant impôt ajusté (résultat avant impôt avant les primes à la signature, les coûts liés au programme de départ des employés, les honoraires au titre des services de consultation stratégique et d'autres éléments comme les pertes et profits de change) est une mesure financière non conforme aux PCGR que Chorus utilise comme mesure financière supplémentaire de sa performance opérationnelle. La direction estime que le résultat avant impôt ajusté aide les investisseurs à comparer la performance de Chorus compte non tenu d'éléments qui, de son avis, ne devraient pas se reproduire à long terme (comme les primes à la signature, les coûts liés au programme de départ des employés et les honoraires au titre des services de consultation stratégique), éléments qui, de par leur nature, sont sans effet sur la trésorerie, comme les profits et pertes de change.

Le BAIIA s'entend du résultat avant la charge d'intérêts nette, l'impôt sur le résultat et la dotation aux amortissements. Il s'agit d'une mesure financière non conforme aux PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer la performance. Le BAIIA ajusté (BAIIA avant les primes à la signature, les coûts liés au programme de départ des employés, les honoraires au titre des services de consultation stratégique et d'autres éléments comme les profits ou pertes de change) est une mesure financière non conforme aux PCGR qu'utilise Chorus à titre de mesure financière complémentaire du rendement d'exploitation. La direction estime que le BAIIA ajusté permet aux investisseurs de comparer la performance de Chorus compte non tenu d'éléments qui, de son avis, ne devraient pas se reproduire à long terme (comme les primes à la signature, les coûts liés au programme de départ des employés et les honoraires au titre des services de consultation stratégique), éléments qui, de par leur nature, sont sans effet sur la trésorerie, comme les profits et pertes de change. Le BAIIA ajusté ne doit pas être utilisé isolément pour mesurer les flux de trésorerie car il ne tient pas compte de l'incidence de l'accroissement du fonds de roulement, des dépenses d'investissement, des remboursements d'emprunts ni d'autres entrées et sorties de trésorerie, lesquels éléments sont présentés aux tableaux des flux de trésorerie dans les états financiers de Chorus.

(non audité) (en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2019 \$	2018 ¹⁾ \$	Variation \$	2019 \$	2018 ¹⁾ \$	Variation \$
Résultat net	24 195	43 649	(19 454)	96 583	65 193	31 390
Ajouter (déduire) les éléments pour obtenir le résultat net ajusté						
Perte (profit) de change latente	4 897	(13 982)	18 879	(27 951)	16 613	(44 564)
Programme de départ des employés	85	1 098	(1 013)	2 247	5 147	(2 900)
Primes à la signature	—	—	—	2 000	—	2 000
	4 982	(12 884)	17 866	(23 704)	21 760	(45 464)
Résultat net ajusté	29 177	30 765	(1 588)	72 879	86 953	(14 074)
Résultat net ajusté par action – de base	0,18	0,22	(0,04)	0,47	0,64	(0,17)
Ajouter les éléments pour obtenir le résultat avant impôt ajusté						
Charge d'impôt	8 294	9 480	(1 186)	19 738	26 249	(6 511)
Résultat avant impôt ajusté	37 471	40 245	(2 774)	92 617	113 202	(20 585)
Ajouter (déduire) les éléments pour obtenir le BAIIA ajusté						
Charge d'intérêts nette	18 098	14 303	3 795	52 038	41 838	10 200
Dotation aux amortissements	34 004	29 401	4 603	99 806	87 909	11 897
Perte de change	2 217	2 708	(491)	9 239	5 869	3 370
Perte (profit) à la cession d'immobilisations corporelles	849	194	655	(617)	186	(803)
Autres	—	—	—	—	(500)	500
	55 168	46 606	8 562	160 466	135 302	25 164
BAIIA ajusté	92 639	86 851	5 788	253 083	248 504	4 579

¹⁾ Le 1^{er} janvier 2019, Chorus a adopté IFRS 16 selon l'approche de transition rétrospective, avec retraitement des chiffres des périodes comparatives. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 13 – Évolution des normes comptables.

Ratio de la dette nette ajustée sur le BAIIA ajusté

Le ratio de la dette nette ajustée sur le BAIIA ajusté des 12 derniers mois (également appelé « ratio de levier financier » dans le présent rapport de gestion) est couramment utilisé dans le secteur du transport aérien. Chorus s'en sert pour mesurer son levier financier. Le ratio de levier financier correspond à la dette nette ajustée divisée par le BAIIA ajusté des 12 derniers mois. Comme le levier financier n'est pas une mesure reconnue par les PCGR, il est peu probable qu'il soit comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés. La direction estime que le levier financier est un paramètre utile dans l'analyse de la situation de trésorerie, outre qu'il permet de surveiller et de gérer l'endettement. En outre, comme le levier financier est une mesure fréquemment analysée dans le cas des sociétés ouvertes, Chorus calcule cette donnée afin d'aider les lecteurs dans leur analyse. Le levier financier ne doit pas être interprété comme une mesure des flux de trésorerie.

(non audité) (en milliers de dollars canadiens)	30 septembre 2019 \$	31 décembre 2018 ¹⁾ \$	Variation \$
Dette à long terme et obligations locatives	1 512 723	1 268 065	244 658
Unités convertibles	194 891	194 294	597
Total de la dette (y compris la partie courante)	1 707 614	1 462 359	245 255
Moins la trésorerie	(81 840)	(92 592)	10 752
Dette nette	1 625 774	1 369 767	256 007
Dette nette ajustée	1 625 774	1 369 767	256 007
BAIIA ajusté²⁾	345 139	340 560	4 579
Ratio de levier financier	4,7	4,0	0,7

¹⁾ Le 1^{er} janvier 2019, Chorus a adopté IFRS 16 selon l'approche de transition rétrospective, avec retraitement des chiffres des périodes comparatives. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 13 – Évolution des normes comptables.

²⁾ Par suite de la mise en œuvre d'IFRS 16, la location d'avions a été éliminée de l'état du résultat net. (Il y a lieu de se reporter à la rubrique 13 – Évolution des normes comptables, pour de plus amples informations à ce sujet.)

La dette nette ajustée est une mesure financière non conforme aux PCGR qu'utilise Chorus et qui pourrait ne pas être comparable aux mesures que présentent d'autres sociétés ouvertes. La dette nette ajustée est une composante clé de la gestion du capital pour Chorus, car elle indique à la direction l'ampleur de la dette nette.

Au 30 septembre 2019, la dette nette ajustée avait augmenté, passant de 1 369,8 M\$ à 1 625,8 M\$, en hausse de 256,0 M\$ ou 18,7 % par rapport au 31 décembre 2018. Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation de 399,4 M\$ des emprunts à long terme, compensée par l'incidence de la diminution du taux de change du dollar américain, qui a fait diminuer d'environ 53,1 M\$ la dette à long terme, et des paiements prévus de 111,9 M\$ sur les emprunts à long terme et les obligations locatives.

Le ratio de levier financier de Chorus (ratio de la dette nette ajustée sur le BAIIA ajusté des 12 derniers mois) s'établissait à 4,7 au 30 septembre 2019 (4,0 au 31 décembre 2018). Le levier financier a augmenté au 30 septembre 2019 par rapport au 31 décembre 2018. Le levier financier mesuré selon le ratio de la dette nette ajustée sur le BAIIA ajusté est d'ordinaire supérieur pour les activités de location d'avions régionaux. Au fil de la croissance des activités de location d'avions régionaux, l'endettement global de Chorus se rapprochera progressivement des niveaux acceptables pour le marché en ce qui concerne les entreprises de location d'avions régionaux.

Entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation ajustées

Les entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation ajustées s'entendent des entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation déduction faite des variations nettes des soldes hors trésorerie liés aux activités d'exploitation et des dépenses d'investissement compte non tenu des obligations locatives et des achats d'avions et du PEP. La direction estime que cette mesure rend compte de la capacité de Chorus d'effectuer des investissements de croissance et d'assurer le service de la dette et le paiement de dividendes.

(non audité) (en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 30 septembre			Périodes de neuf mois closes les 30 septembre		
	2019 \$	2018 ¹⁾ \$	Variation \$	2019 \$	2018 ¹⁾ \$	Variation \$
Entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation	65 927	81 832	(15 905)	172 973	179 065	(6 092)
Ajouter (déduire)						
Variations nettes des soldes hors trésorerie liés aux activités d'exploitation	3 497	(11 204)	14 701	18 933	22 475	(3 542)
Dépenses d'investissement compte non tenu des achats d'avions et du PEP	(4 149)	(2 150)	(1 999)	(21 557)	(13 518)	(8 039)
Travaux importants de révision liés à la maintenance immobilisés	(4 045)	(5 948)	1 903	(11 639)	(15 085)	3 446
Entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation ajustées	61 230	62 530	(1 300)	158 710	172 937	(14 227)

¹⁾ Le 1^{er} janvier 2019, Chorus a adopté IFRS 16 selon l'approche de transition rétrospective, avec retraitement des chiffres des périodes comparatives. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 13 – Évolution des normes comptables.

Rendement du capital investi

Le rendement du capital investi est une mesure financière non conforme aux PCGR couramment utilisée pour évaluer l'efficacité des affectations de capital d'une entreprise en regard du rendement obtenu. Le rendement est établi en fonction du résultat avant impôt de Chorus, compte non tenu des éléments exceptionnels et des charges financières. Le capital investi comprend la dette à long terme moyenne, les obligations locatives moyennes, les capitaux propres moyens et les contrats de location simple non comptabilisés visant des avions à l'égard desquels Chorus détient le bail principal.

(non audité) (en milliers de dollars canadiens)	Périodes de 12 mois terminées les		
	30 septembre 2019 \$	31 décembre 2018 ¹⁾ \$	Variation \$
Résultat avant impôt sur le résultat	129 652	104 774	24 878
Perte de change latente	4 918	49 482	(44 564)
	134 570	154 256	(19 686)
Ajouter :			
Charges financières	69 678	59 209	10 469
	204 248	213 465	(9 217)
Capital investi :			
Dette à long terme moyenne ²⁾	1 324 261	1 179 532	144 729
Obligations locatives moyennes ³⁾	20 735	24 870	(4 135)
Unités convertibles moyennes	194 496	193 917	579
Contrepartie à payer moyenne ⁴⁾	—	2 194	(2 194)
Capitaux propres moyens	504 440	355 704	148 736
	2 043 932	1 756 217	287 715
Rendement du capital investi	10,0 %	12,2 %	(2,2) %

¹⁾ Le 1^{er} janvier 2019, Chorus a adopté IFRS 16 selon l'approche de transition rétrospective, avec retraitement des chiffres des périodes comparatives. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 13 - Évolution des normes comptables.

²⁾ La dette à long terme moyenne englobe la partie courante et la partie non courante.

³⁾ Les obligations locatives moyennes englobent la partie courante et la partie non courante.

⁴⁾ Les obligations moyennes au titre de la contrepartie à payer englobent la partie courante.

Au cours des trois trimestres de 2019, le rendement moyen sur le capital investi s'est contracté, passant de 12,2 % à 10,0 %. Cette baisse est imputable à l'investissement d'Air Canada et à la hausse de la dette à long terme dans le secteur de la location d'avions régionaux, atténuée par une hausse des produits de location d'avions pour la période de 12 mois terminée le 30 septembre 2019 comparativement à la période de 12 mois terminée le 31 décembre 2018 en ce qui a trait au capital investi. Les activités de location d'avions régionaux sont à forte intensité de capital et davantage tributaires du financement par emprunt que du financement par capitaux propres. Ce facteur pourrait mener Chorus à adopter le rendement des capitaux propres à l'avenir pour mesurer le rendement au fil de l'expansion de ses activités de location d'avions régionaux.

18 RÉSUMÉ DES RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS

Le tableau qui suit présente le résumé des résultats financiers trimestriels et les principales statistiques d'exploitation de Chorus pour les huit derniers trimestres. L'information du dernier trimestre de 2017 est présentée conformément à IAS 17 (avant l'adoption d'IFRS 16) tandis que l'information pour les quatre trimestres de 2018 et les trois premiers trimestres de 2019 est présentée conformément à IFRS 16. Par conséquent, l'information financière du dernier trimestre de 2017 pourrait ne pas être comparable à celle des périodes postérieures.

(non audité)	T3 2019	T2 2019	T1 2019	T4 2018 ¹⁾	T3 2018 ¹⁾	T2 2018 ¹⁾	T1 2018 ¹⁾	T4 2017
Chorus								
Total des produits (en milliers de dollars)	351 454	332 520	343 867	333 724	341 993	353 907	323 663	356 033
Résultat net (en milliers de dollars)	24 195	38 941	33 447	2 237	43 649	16 314	5 230	20 003
Résultat net ajusté ²⁾ (en milliers de dollars)	29 177	24 653	19 049	35 323	30 765	29 525	26 663	23 618
BAIIA ajusté ²⁾ (en milliers de dollars)	92 639	85 720	74 724	92 056	86 851	84 100	77 553	82 915
Résultat net par action, de base (\$)	0,15	0,25	0,22	0,02	0,31	0,12	0,04	0,16
Résultat net par action, après dilution (\$)	0,15	0,24	0,22	0,02	0,31	0,12	0,04	0,15
Résultat net ajusté ²⁾ par action, de base (\$)	0,18	0,16	0,13	0,25	0,22	0,21	0,21	0,19
Nombre d'ETP (fin de la période)	4 978	4 938	4 851	4 826	4 949	4 985	4 921	4 882
Nombre d'avions (fin de la période)	199	184	179	174	171	169	169	168
Jazz								
Départs	60 111	56 415	54 738	57 798	62 584	60 233	55 376	58 347
Temps cale à cale	90 540	82 938	83 799	87 838	95 891	89 394	83 522	87 347
Temps cale à cale facturable	91 391	83 903	88 386	89 980	96 879	90 639	88 153	89 353

¹⁾ Le 1^{er} janvier 2019, Chorus a adopté IFRS 16 selon l'approche de transition rétrospective, avec retraitement des chiffres des périodes comparatives. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 13 - Évolution des normes comptables.

²⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 17 - Mesures financières non conformes aux PCGR.

Aux termes du CAC, la demande à l'égard des services de Jazz est d'ordinaire plus forte aux deuxième et troisième trimestres civils et plus faible aux premier et quatrième trimestres civils, en raison essentiellement du nombre élevé de voyageurs d'agrément, qui préfèrent voyager durant la période estivale. La saisonnalité a peu d'incidence sur les activités de Voyageur, de Chorus Aviation Capital et sur les autres secteurs d'activité de Chorus. Chorus engage des coûts fixes significatifs qui ne varient pas de façon marquée en fonction de la demande à court terme.

19 PRODUITS TIRÉS DES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL

(non audité) (en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 30 septembre				Périodes de neuf mois closes les 30 septembre			
	2019 \$	2018 ¹⁾ \$	Variation \$	Variation %	2019 \$	2018 ¹⁾ \$	Variation \$	Variation %
Produits contrôlables	184 913	178 135	6 778	3,8	548 639	542 953	5 686	1,0
Produits refacturés	54 602	58 621	(4 019)	(6,9)	157 809	163 348	(5 539)	(3,4)
Marge fixe ²⁾	18 810	27 918	(9 108)	(32,6)	56 430	83 753	(27 323)	(32,6)
Produits tirés des incitatifs	289	2 412	(2 123)	(88,0)	1 414	9 743	(8 329)	(85,5)
Avions loués aux termes du CAC	258 614	267 086	(8 472)	(3,2)	764 292	799 797	(35 505)	(4,4)
Autres ³⁾	32 274	31 686	588	1,9	97 383	92 348	5 035	5,5
	26 190	23 384	2 806	12,0	75 779	70 601	5 178	7,3
	317 078	322 156	(5 078)	(1,6)	937 454	962 746	(25 292)	(2,6)

- 1) Le 1^{er} janvier 2019, Chorus a adopté IFRS 16 selon l'approche de transition rétrospective, avec retraitement des chiffres des périodes comparatives. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 13 - Évolution des normes comptables.
- 2) Auparavant définie comme la marge fixe et les frais d'infrastructure par avion. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 2 – À propos de Chorus.
- 3) Le poste Autres comprend les produits liés aux vols nolisés et contractuels, aux activités de MRR et aux autres services.

20 ÉTATS CONSOLIDÉS DU RÉSULTAT NET

(non audité) (en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 30 septembre		Périodes de neuf mois closes les 30 septembre	
	2019 \$	2018 ¹⁾ \$	2019 \$	2018 ¹⁾ \$
Produits d'exploitation	351 454	341 993	1 027 841	1 019 563
Charges d'exploitation				
Salaire et avantages du personnel	115 414	113 080	358 114	339 866
Dotation aux amortissements	34 004	29 401	99 806	87 909
Matériel, fournitures et services de maintenance avions	54 068	56 421	160 837	184 808
Redevances d'aéroport et de navigation	45 016	44 991	127 695	127 307
Frais de service aux terminaux	4 754	4 924	15 597	16 386
Autres	39 648	36 824	116 762	107 839
	292 904	285 641	878 811	864 115
Résultat d'exploitation	58 550	56 352	149 030	155 448
(Charges) produits autres que d'exploitation				
Produit d'intérêts	718	876	2 205	1 925
Charge d'intérêts	(18 816)	(15 179)	(54 243)	(43 763)
Perte à la cession d'immobilisations corporelles	(849)	(194)	617	(186)
(Perte) profit de change	(7 114)	11 274	18 712	(22 482)
Autres	—	—	—	500
	(26 061)	(3 223)	(32 709)	(64 006)
Résultat avant impôt sur le résultat	32 489	53 129	116 321	91 442
Charge d'impôt sur le résultat				
Impôt exigible	(4 287)	(1 475)	(8 727)	(1 658)
Impôt différé	(4 007)	(8 005)	(11 011)	(24 591)
	(8 294)	(9 480)	(19 738)	(26 249)
Résultat net	24 195	43 649	96 583	65 193

- 1) Le 1^{er} janvier 2019, Chorus a adopté IFRS 16 selon l'approche de transition rétrospective, avec retraitement des chiffres des périodes comparatives. Il y a lieu de se reporter à la rubrique 13 - Évolution des normes comptables.

21 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Des renseignements complémentaires sur Chorus, notamment la notice annuelle de Chorus, sont disponibles sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com ou sur le site Web de Chorus à l'adresse www.chorusaviation.ca, sous la rubrique Rapports.

22 GLOSSAIRE

CAC de 2015 – Contrat d'achat de capacité modifié et reformulé en date du 1^{er} janvier 2015 conclu entre Air Canada et Jazz, dans sa version modifiée.

Modifications du CAC de 2019 – Modifications, y compris une prolongation de la durée, du CAC de 2015, décrites dans la déclaration de changement important de la Société datée du 24 janvier 2019.

Investissement d'Air Canada – Investissement en titres de capitaux propres de 97,26 M\$ d'Air Canada dans la Société, décrit dans la déclaration de changement important de la Société datée du 13 février 2019.

Appareils ATR72-600 – Avions ATR 72-600 fabriqués par Avions de Transport Régional G.I.E.

Temps cale à cale facturable – Temps cale à cale composé d'heures de vol réel et temps cale à cale ayant trait aux annulations imputables aux conditions météorologiques et au contrôle de la circulation aérienne, aux annulations commerciales et aux vols de convoyage commerciaux aux termes du CAC.

Temps cale à cale – Nombre de minutes écoulées entre le moment où les cales sont retirées des roues d'un avion et moment où elles sont remises, divisé par 60.

CCAC – Chorus Aviation Capital Corp. (anciennement Chorus Aviation Holdings Inc.), société constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* le 28 novembre 2013, y compris ses filiales. CCAC est une filiale de la Société.

Chorus – Selon ce que dicte le contexte, une ou plusieurs des filiales actuelles et antérieures de la Société.

Chorus Aviation Capital ou CAC – CCAC et ses filiales.

CACIL – Chorus Aviation Capital (Ireland) Limited, société fermée à responsabilité limitée par actions constituée en vertu de la *Companies Act 2014* (Ireland) le 15 mars 2017, y compris ses filiales. CACIL est une filiale de la Société.

Chorus Aviation Leasing – Chorus Aviation Leasing Inc. société constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* le 28 novembre 2013. Chorus Aviation Leasing est une filiale de Chorus Aviation Inc.

Coûts contrôlables – Pour une période donnée, ensemble des coûts et des charges engagés et payés par Jazz à l'exception des coûts refacturés.

Écart limite des coûts contrôlables – Disposition aux termes de laquelle l'exposition de Jazz en ce qui a trait aux écarts entre les produits contrôlables que Jazz reçoit d'Air Canada pour couvrir les coûts contrôlables annuels négociés et les coûts contrôlables réels que Jazz engage dans la prestation de ses services pour Air Canada est limitée à 2,0 M\$ par année.

Produits contrôlables – Produits que Jazz reçoit aux termes du CAC selon les tarifs établis à l'égard de certains coûts contrôlables.

Unités convertibles – Unités d'emprunt convertibles qu'a émises Chorus à Fairfax et se composant d'un capital de 200,0 M\$ de débentures garanties à 6,00 % arrivant à échéance le 31 décembre 2024 ainsi que de bons de souscription susceptibles d'exercice en vue d'acquérir 24 242 424 actions de Chorus au prix de 8,25 \$ l'action.

Société – Chorus Aviation Inc., société constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, le 27 septembre 2010.

Avions visés – Avions dont la capacité est achetée par Air Canada à Jazz aux termes du CAC.

CAC – Contrat CAC de 2015, tel qu'il a été modifié et prolongé par les modifications du CAC de 2019, et pouvant être modifié à nouveau.

Manuel de CPA Canada – Manuel de Comptables professionnels agréés Canada – Comptabilité, Partie 1, qui intègre les IFRS que publie l'IASB.

Appareils CRJ200, CRJ900 et CRJ1000 – Jets régionaux CRJ 200, CRJ 705, CRJ 900 et CRJ 1000 de Bombardier, respectivement, **avions CRJ** renvoyant à tous les appareils précédemment mentionnés.

Appareils Dash 8-100, Dash 8-300, Dash 8-400 et Dash 7-100 – Turbopropulseurs Dash 8-100, Dash 8-300, Dash 8-400 (auparavant Q400) et Dash 7-100 de De Havilland, respectivement, **avions Dash** renvoyant à tous les appareils précédemment mentionnés.

Débentures – Unités convertibles comportant une débenture garantie de 1 000 \$.

Départ – Un décollage d'un avion.

BAIIA – Résultat avant la charge d'intérêts nette, l'impôt sur le résultat et la dotation aux amortissements. Il s'agit d'une mesure financière non conforme aux PCGR couramment utilisée dans le secteur du transport aérien pour mesurer la performance.

Appareils E190 et E195 – Jets E190 et E195 E d'Embraer, respectivement.

PEP – Programme d'entretien prolongé en vue de prolonger la durée de vie des appareils Dash 8-300.

Fairfax – Fairfax Financial Holdings Limited et certaines de ses filiales.

Marge fixe – Frais fixes établis aux termes du CAC s'appliquant à compter du 1^{er} janvier 2019 que verse Air Canada à Jazz pour chaque avion visé fourni par Jazz aux termes du CAC.

Marge fixe par avion visé – Frais fixes qui, avant le 1^{er} janvier 2019, étaient versés à Jazz par Air Canada pour chaque avion visé fourni par Jazz aux termes du CAC.

ETP – Équivalents temps plein relativement aux niveaux de dotation en effectifs.

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

IASB – International Accounting Standards Board.

IFRS – Normes internationales d'information financière.

Frais d'infrastructure par avion visé – Frais fixes qui, avant le 1^{er} janvier 2019, étaient versés par Air Canada à Jazz par avion visé au titre des services supplémentaires que fournit Chorus au soutien du réseau de transport aérien régional d'Air Canada aux termes du CAC.

Jazz – Jazz Aviation S.E.C., société en commandite constituée sous le régime des lois de l'Ontario le 18 novembre 2010. Jazz est une filiale de la Société.

Jazz Leasing – Jazz Leasing Inc., société issue de la fusion de Jazz Leasing Inc. et de Jazz Aircraft Financing Inc. en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* le 31 décembre 2016. Jazz Leasing est une filiale de la Société.

Appareils King Air 200 – Turbopropulseurs King Air 200 de Beechcraft.

Rapport de gestion – Rapport de gestion de Chorus.

Activités de MRR – Activités de maintenance, de réparation et de révision.

Ponctualité – Pourcentage de vols arrivant dans les 15 minutes de l'heure prévue.

Coûts refacturés – Coûts engagés directement par Jazz qui sont refacturés à Air Canada et intégralement remboursés aux termes du CAC.

Produits refacturés – Produits que reçoit Jazz aux termes du CAC en guise de paiement des coûts refacturés.

Incitatifs liés au rendement – Rémunération que reçoit Jazz, aux termes du CAC, pour l'atteinte de cibles de rendement liés aux éléments suivants : la ponctualité contrôlable, l'exécution des vols contrôlable, les passagers arrivant sans bagage et le service à la clientèle.

Appareils Q400 – Turbopropulseurs Q400 de Bombardier (maintenant connus sous la marque Dash 8-400).

SEDAR – Système électronique de données, d'analyse et de recherche.

Actionnaires – Porteurs des actions.

Actions – Actions à droit de vote de catégorie B et actions à droit de vote variable de catégorie A du capital de la Société.

TSX – Bourse de Toronto.

Voyageur – Voyageur Aviation Corp., société issue de la fusion de Voyageur Aviation Corp., Voyageur Airways Limited, Voyageur Aerotech Inc., Voyageur Avparts Inc., Chorus Holdings II Inc. et North Bay Leasing Inc. en vertu de la *Loi sur les sociétés par actions* (Ontario) le 1^{er} janvier 2019. Voyageur est une filiale de la Société.

23 MISE EN GARDE CONCERNANT L'INFORMATION PROSPECTIVE

Le présent rapport de gestion comporte de l'information prospective. L'information prospective se reconnaît à l'emploi de termes ou d'expressions comme « prévoit », « croit », « pourrait », « estime », « s'attend à », « a l'intention de », « peut », « planifie », « prédit », « projette », « devrait » et « suppose » ou de termes ou expressions similaires, ainsi qu'à des références à des hypothèses. Cette information peut entre autres porter sur des observations concernant des stratégies, des attentes, des activités planifiées ou des mesures futures. L'information prospective concerne des analyses et d'autres informations qui sont fondées sur des prévisions de résultats futurs, des estimations de montants ne pouvant être établis dans l'immédiat et d'autres événements incertains. De par sa nature, l'information prospective repose sur des hypothèses, dont celles décrites ci-dessous, et elle comporte des risques et incertitudes importants. Aucune prévision ou projection n'est donc entièrement fiable en raison notamment de circonstances externes, de l'évolution de la conjoncture du marché et de l'incertitude générale qui caractérise les activités. Cette information prospective met en jeu des risques connus et inconnus, des incertitudes et d'autres facteurs susceptibles de faire en sorte que les résultats, le rendement ou les réalisations réels diffèrent sensiblement de ceux qui sont exposés dans l'information prospective. Les résultats réels peuvent différer sensiblement des résultats prévus présentés dans l'information prospective en raison de divers facteurs, notamment des circonstances différentes des hypothèses énoncées à la rubrique Perspectives, l'incapacité de réaliser la clôture des acquisitions d'avions en cours ou des engagements de location visant des livraisons d'avions futures ou l'incapacité d'obtenir du financement pour les engagements de dépenses d'investissement futures. D'autres risques qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent sensiblement de ceux indiqués dans l'information prospective comprennent ce qui suit : les risques visant la relation de Chorus avec Air Canada et sa dépendance économique envers cette dernière; les risques visant le secteur du transport aérien (y compris les activités internationales des transporteurs aériens dans les marchés émergents et les zones d'agitation politique); les risques liés à la location d'appareils (y compris la situation financière des preneurs, la disponibilité des appareils, l'accès aux capitaux, les fluctuations touchant la valeur de marché des avions, la concurrence et les risques politiques); le défaut par Chorus ou des tiers de respecter les conditions préalables à la clôture de transactions annoncées avant leur réalisation; les prix de l'énergie, la conjoncture du secteur, du marché, du crédit et de l'économie en général (y compris un repli économique sévère et prolongé qui pourrait entraîner une réduction des paiements aux termes du CAC); la concurrence accrue touchant Chorus ou Air Canada ou les deux; les problèmes et coûts liés aux assurances; les problèmes et coûts liés à l'approvisionnement; les risques de conflits armés, d'attentats terroristes ainsi que d'incidents et d'accidents avec les appareils; la fraude, les atteintes à la cybersécurité ou d'autres gestes criminels par des parties en interne ou en externe; les épidémies, les facteurs environnementaux ou les catastrophes naturelles; les fluctuations de la demande attribuables au caractère saisonnier des activités de Chorus ou à la conjoncture économique générale; la capacité de réduire les charges d'exploitation et les effectifs; la capacité de Chorus d'obtenir du financement ou de refinancer des dettes en cours ou des actifs existants; la capacité de Chorus d'attirer et de recruter les éléments nécessaires à son exploitation actuelle et à sa croissance future; la capacité de Chorus de respecter les modalités du CAC ou d'autres contrats importants ou encore de les renouveler ou de les remplacer; les relations de travail, les négociations collectives ou les conflits de travail; les enjeux et coûts en matière de régimes de retraite; les taux de change et d'intérêt; le levier financier et les clauses restrictives prévus dans les facilités d'emprunt; les modifications à venir, le cas échéant, de la politique de dividendes de Chorus; la gestion de la croissance; l'évolution du cadre législatif; les faits nouveaux ou les procédures réglementaires défavorables dans les pays où Chorus et ses filiales exercent ou exerceront des activités; les litiges ou les poursuites en instance ou futurs engagés par des tiers; les risques mentionnés à la rubrique 10 – Facteurs de risque du présent rapport de gestion, outre les facteurs indiqués dans l'ensemble du présent document. Parmi les exemples d'information prospective que contient le présent rapport de gestion se trouvent l'analyse de la liste de conditions concernant les transactions qui doivent toujours faire l'objet de l'exécution d'ententes définitives. L'analyse des perspectives à la rubrique 4 – Perspectives, outre les analyses présentées dans l'ensemble du présent rapport au sujet des attentes de Chorus à l'égard du potentiel futur du CAC. Les énoncés contenant de l'information prospective dans le présent document représentent les attentes de Chorus en date du présent rapport de gestion et pourraient changer après cette date. Chorus décline toutefois toute intention ou obligation d'actualiser ou de modifier cette information prospective à la lumière de nouveaux éléments d'information, d'événements futurs ou pour quelque autre motif que ce soit, sauf dans la mesure où les lois sur les valeurs mobilières applicables l'exigent.