chorus aviation inc.

Quatrième trimestre et exercice 2020

Rapport de gestion

18 février 2021

INTRODUCTION

Rubrique		Page
1	APERÇU	3
2	À PROPOS DE CHORUS	8
3	STRATÉGIE	**Erreur !**
4	PERSPECTIVES	14
5	PARC AÉRIEN	19
6	ANALYSE FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	20
7	ANALYSE SECTORIELLE	21
8	STRUCTURE DU CAPITAL	27
9	SITUATION DE TRÉSORERIE	37
10	FACTEURS DE RISQUE	43
11	DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE	44
12	ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	44
13	MODIFICATION DE NORMES COMPTABLES	48
14	JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	48
15	RÉGIMES DE RETRAITE	50
16	TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES	51
17	CONTRÔLES ET PROCÉDURES	51
18	MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	52
19	RÉSUMÉ DES RÉSULTATS FINANCIERS TRIMESTRIELS	58
20	PRINCIPALES DONNÉES ANNUELLES	59
21	PRODUITS TIRÉS DES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL	60
22	ÉTATS CONSOLIDÉS DU RÉSULTAT NET	62
23	RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	62
24	GLOSSAIRE	62
25	MISE EN GARDE CONCERNANT L'INFORMATION PROSPECTIVE	65

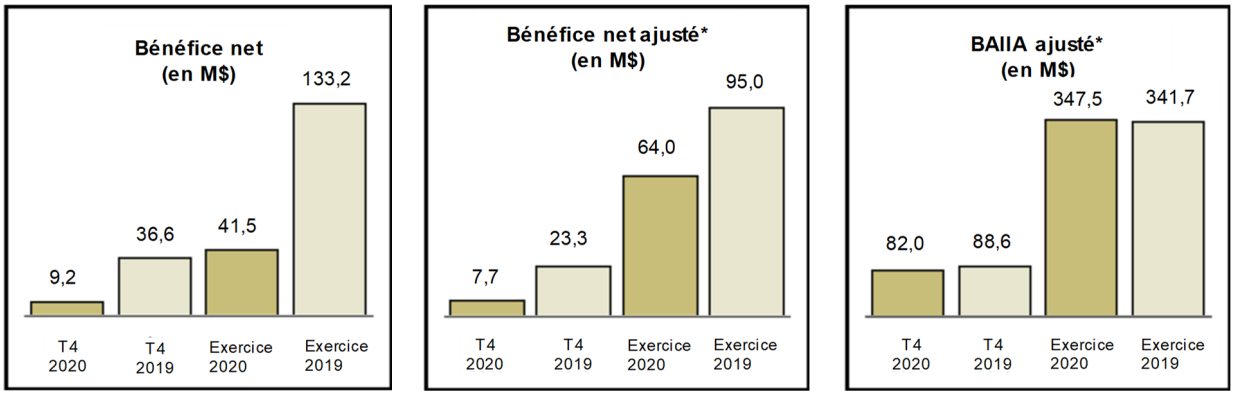
Dans le présent rapport de gestion, les mentions de Chorus renvoient, selon ce que dicte le contexte, à Chorus Aviation Inc. et à une ou plusieurs de ses filiales actuelles ou antérieures. Dans les passages portant sur le CAC dans le présent rapport de gestion, les mentions de Chorus renvoient exclusivement à Jazz. Se reporter à la rubrique 24 – Glossaire pour la définition des termes définis et acronymes utilisés dans le présent rapport de gestion.

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 audités de Chorus pour les exercices clos les 31 décembre 2020 et 2019, ainsi que les notes annexes, qui l'accompagnent, ainsi qu'à la notice annuelle de Chorus datée du 18 février 2021. 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 18 février 2021.

Les résultats et les flux de trésorerie de Chorus font l'objet de certains risques. Pour une description de ces risques, se reporter à la rubrique 8 — Structure du Capital et à la rubrique 10 — Facteurs de risque.

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

1 APERÇU



* Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique 18 - Mesures financières non conformes aux PCGR.

Faits saillants financiers du quatrième trimestre de 2020

- Résultat net de 9,2 M$, ou 0,06 $ par action de base, soit une diminution de 27,4 M$ d'un trimestre à l'autre attribuable à la baisse de la demande de passagers découlant des restrictions de déplacement ainsi qu'aux préoccupations sanitaires liées à la COVID-19, facteurs contrebalancés par la variation du taux de change latent de 25,3 M$.
- Résultat net ajusté de 7,7 M$, soit un résultat net ajusté de base de 0,05 $ par action, en baisse de 15,6 M$ d'un trimestre à l'autre, en raison principalement de l'incidence de la COVID-19 sur les résultats.
- BAIIA ajusté de 82,0 M$, en baisse de 6,7 M$ d'un trimestre à l'autre, en raison principalement de l'incidence de la COVID-19 sur les résultats.
- Trésorerie d'environ 201,0 M$, soit une diminution de 17,0 M$ par rapport au troisième trimestre de 2020.

Faits saillants financiers de l'exercice 2020

- Résultat net de 41,5 M$, ou 0,26 $ par action de base, soit une diminution d'une période à l'autre de 91,7 M$ en raison principalement de la baisse de la demande de passagers découlant des restrictions de déplacement ainsi que des préoccupations sanitaires liées à la COVID-19.
- Résultat net ajusté de 64,0 M$, soit un résultat net ajusté de base de 0,40 $ par action, en baisse de 30,9 M$ d'une période à l'autre, en raison principalement de l'incidence de la COVID-19 sur les résultats.
- BAIIA ajusté de 347,5 M$, en hausse de 5,7 M$ d'une période à l'autre, en raison principalement des produits de location d'avions additionnels contrebalancés par l'incidence de la COVID-19 sur les résultats.
- Trésorerie d'environ 201,0 M$, soit une augmentation de 49,0 M$ par rapport au 31 décembre 2019.

Bien que Chorus soit optimiste par rapport au développement de divers vaccins contre la COVID-19, les récentes restrictions de déplacement à l'international découlant de l'éclosion de nouveaux variants de la COVID-19 et la résurgence de cas devraient ralentir la reprise des déplacements et continuera de peser sur les résultats financiers des compagnies aériennes en 2021. Chorus continue de mettre l'accent sur la maximisation de ses liquidités

disponibles, la protection de ses actifs, le maintien de ses activités et le soutien de ses clients. Chorus est extrêmement reconnaissante envers ses employés et partenaires commerciaux pour leur travail acharné, leur collaboration et leur diligence tout au long de cette période difficile.

La baisse de la demande de passagers pour les services aériens en raison des restrictions de déplacement à l'international et des préoccupations sanitaires liées aux déplacements a eu une incidence sur les résultats de Chorus de la manière suivante :

- Le BAI ajusté du secteur de la location d'avions régionaux a été considérablement inférieur à celui de 2019 en raison de 13 avions hors location résultant de résiliations de contrats de location, de la dépréciation d'avions générale et de provisions pour pertes de crédit attendues et des coûts de retour de location en plus de l'augmentation des coûts financiers découlant des emprunts liés aux avions supplémentaires et aux intérêts supplémentaires liés au programme de report de paiements; tandis que
- Le BAIIA ajusté du secteur des services de transport aérien régional n'a pas été grandement affecté par les réductions des vols contractuels principalement en raison de la nature du CAC, la marge fixe étant fixée à 75,2 M$ pour 2020 et de la nature de l'écart limite des coûts contrôlables (se reporter à la rubrique 2 – À propos de Chorus).

Le fonds de roulement de Chorus a également subi une incidence défavorable d'environ 100,0 M$ d'une année à l'autre, principalement en raison de l'augmentation des créances liées aux accords d'allègement de loyer, de l'augmentation des montants à recevoir au titre de l'écart limite des coûts contrôlables et de la diminution des créditeurs (se reporter à la rubrique 9 – Situation de trésorerie).

Situation de trésorerie

Au 31 décembre 2020, les liquidités de Chorus s'élevaient à 201,0 M$, y compris de la trésorerie de 165,7 M$ et des fonds disponibles de 35,3 M$ sur sa facilité de crédit d'exploitation. Les liquidités ont diminué d'environ 17,0 M$ par rapport au troisième trimestre, principalement en raison du financement par capitaux propres de deux appareils A220-300 déjà visés par des engagements acquis au quatrième trimestre et des besoins en fonds de roulement.

En 2020, Chorus a mis en œuvre les mesures suivantes dans le cadre de sa stratégie de gestion de la trésorerie :

- Obtention d'une facilité de crédit renouvelable non garantie de 100,0 M$ US aux fins générales de l'entreprise au deuxième trimestre de 2020. En décembre 2020, la Société a renégocié certaines modalités en remplaçant la clause de remboursement de la totalité de la facilité en avril 2022 par un remboursement exigible en huit versements égaux de capital et d'intérêts à compter de juillet 2022 et jusqu'en avril 2024.
- Obtention d'un report des paiements de capital et d'intérêts de 28,9 M$ lié à certains prêts d'avions hors location et, en décembre 2020, renégociation des modalités de remboursement de 12 mois à 18 mois à compter de janvier 2021.
- Garantie de la suppression de l'échéance de la période de remise en marché auprès de son plus grand prêteur relativement aux avions repris jusqu'au 24 avril 2021. Cela élimine l'obligation de rembourser le capital des prêts avant leur échéance si les avions ne sont pas reloués avant la fin de la période de remise en marché tant que Chorus continue d'effectuer les paiements de capital et d'intérêts prévus et se conforme par ailleurs aux modalités de l'emprunt (se reporter à la rubrique 8 – Structure du capital).

- Utilisation du programme de Subvention salariale d'urgence du Canada (« SSUC ») pour Jazz et Voyageur et déduction de la subvention gouvernementale de 120,5 M$ des salaires et avantages sociaux en 2020. Bien que Jazz ait reçu une SSUC de 115,6 M$, cette subvention n'a pas eu d'incidence sur son résultat d'exploitation puisque la subvention a été soit transférée à Air Canada sous forme de réduction des coûts contrôlables, soit versée aux employés inactifs. Le montant de 63,1 M$ au titre de la SSUC reçu à l'égard des employés actifs a réduit le montant à recevoir d'Air Canada au titre de l'écart limite des coûts contrôlables.
- Suspension des versements de dividendes et du régime de réinvestissement des dividendes (« RRD ») après le paiement du dividende de mars 2020, le 17 avril 2020. Cette mesure a permis d'économiser environ 40,0 M$ en versements de dividendes en 2020. Sur une base annuelle, cette mesure devrait permettre d'économiser environ 55,0 M$ en paiements annuels en trésorerie, en supposant un taux de participation au RRD de 29 % (se reporter à la rubrique 8 – Structure du capital).
- Réduction des activités de maintenance non essentielles et des autres dépenses d'investissement en raison de la baisse du nombre de vols et d'autres activités commerciales pour Jazz et Voyageur.
- Mise en place de réductions de salaire pour les membres de l'équipe de direction et d'administration et du conseil d'administration en 2020.
- Offre de programmes de départ volontaire des employés au cours de l'exercice afin de réduire les frais généraux de Jazz.

À l'heure actuelle, Chorus s'attend à ce que ses liquidités soient relativement stables jusqu'à la fin de 2021 alors qu'elle maintient ses mesures de gestion de la liquidité en fonction du prolongement de la réduction des dépenses d'investissement non essentielles, de la réduction des frais généraux et de l'utilisation de la SSUC par Jazz et Voyageur pour le reste du programme, sous réserve de son admissibilité.

Services de transport aérien régional

- Chorus a acheté et a commencé à toucher des produits de la location de huit appareils CRJ900 livrés aux termes du CAC en 2020.
- Jazz a fonctionné à environ 35 % de sa capacité en 2020 par rapport à l'exercice précédent. Conformément au CAC, la marge fixe n'a pas varié en fonction du nombre d'appareils et a été fixée pour 2020 à la lumière des montants annuels convenus.
- En 2020, en raison de la réduction des vols en vertu du CAC, Air Canada a abandonné 21 de ses liaisons régionales exploitées par Jazz et fermé huit emplacements gérés par Jazz. Début février 2021, le nombre de liaisons interrompues est passé de 21 à 28.

Location d'avions régionaux

- CACC a livré trois nouveaux appareils A220-300 à airBaltic en vertu de baux à long terme.
- CACC a comptabilisé une correction de valeur générale sur les avions de 39,4 M$ au cours du trimestre et de 66,1 M$ depuis le début de l'exercice, d'après l'évaluation par la direction de l'incidence économique de la COVID-19 sur le portefeuille de contrats de location global de CACC, qui a une valeur comptable nette de 1,5 G$. CACC a également comptabilisé une provision pour pertes de crédit attendues de 3,6 M$ au cours du trimestre et de 8,8 M$ depuis le début de l'exercice relativement aux accords d'allègement de loyer conclus entre CACC et ses clients (se reporter aux rubriques 7 – Analyse sectorielle et 12 – Estimations comptables critiques).

- Le 30 juin 2020, Aeromexico a déposé une demande de protection volontaire au titre du Chapitre 11 aux États-Unis afin de mettre en œuvre une restructuration financière. CACC loue trois E190 à Aeromexico et détient des sûretés à l'égard de ces avions. Les avions de CACC sont actuellement utilisés par Aeromexico, mais rien ne garantit qu'elle les conservera.
- CACC a conclu des accords d'allègement de loyer avec la quasi-totalité de ses clients. À l'exception des accords d'allègement de loyer qui comprennent des prolongations de la durée des baux, les contrats prévoient habituellement un allègement de loyer à court terme de trois à douze mois, assorti de modalités de remboursement sur environ deux ans (se reporter à la rubrique 4 – Perspectives).
- CACC a perçu environ 60 % de ses produits de location facturés au quatrième trimestre, ce qui représente une amélioration de 10 % par rapport au troisième trimestre de 2020.
- CACC procède activement à la remise en marché de 13 appareils hors location à la suite de résiliations de contrats de location (se reporter à la rubrique 4 – Perspectives). L'incidence financière de ces résiliations de contrats de location et des restructurations prévues de contrats de location est incluse dans la dépréciation générale des avions de Chorus, la perte de crédit attendue et les provisions pour reprise de location comptabilisées au cours de l'exercice.

Sommaire du quatrième trimestre

Au quatrième trimestre de 2020, Chorus a affiché un BAIIA ajusté de 82,0 M$, ce qui représente une baisse de 6,7 M$ comparativement à celui du quatrième trimestre de 2019.

Le BAIIA du secteur de la location d'avions régionaux a diminué de 7,8 M$ principalement en raison d'une provision pour pertes de crédit attendues de 3,6 M$ et d'une baisse des marges de location attribuable aux avions hors location partiellement compensée par une hausse du nombre d'avions générant des produits de location.

Le BAIIA ajusté du secteur de la location d'avions régionaux a augmenté de 1,1 M$. Les facteurs suivants ont influé sur les résultats du quatrième trimestre :

- une diminution de 2,5 M$ de la rémunération à base d'actions attribuable à la variation du cours de l'action, compte tenu de la variation de la juste valeur du swap de rendement total (se reporter à la rubrique 8 – Structure du capital);
- une augmentation de la location d'avions aux termes du CAC liée essentiellement aux produits supplémentaires de 3,1 M$ tirés de la location de deux appareils Dash 8-300 additionnels et de huit appareils CRJ900 additionnels en 2020 par rapport à 2019;
- une diminution des charges administratives générales; facteur contrebalancé par
- une diminution de 1,9 M$ des coûts inscrits à l'actif liés aux travaux de maintenance et de révision importants visant des avions détenus en propriété aux termes du CAC par rapport à la période précédente;
- une réduction des autres produits due à une diminution des activités de MRR liées à des tiers et une réduction des activités de transport aérien sous contrat résultant de l'incidence économique de COVID-19;
- une provision pour pertes de crédit attendues de 0,6 M$.

Le résultat net ajusté s'est établi à 7,7 M$ pour le trimestre, en baisse de 15,6 M$ en raison des facteurs suivants :

- la diminution de 6,7 M$ du BAIIA ajusté décrite précédemment;
- une augmentation de 3,0 M$ de la dotation aux amortissements principalement liée aux nouveaux avions;
- une hausse de 3,8 M$ du montant net de la charge d'intérêts liée principalement aux débentures non garanties à 5,75 % ajoutées en décembre 2019, aux nouvelles facilités de crédit et à l'accroissement des emprunts liés aux avions;
- une hausse de 6,0 M$ au titre de pertes de change réalisées et latentes sur le fonds de roulement; contrebalancées en partie par
- une baisse de la charge d'impôt ajustée de 3,5 M$ attribuable à une diminution du BAI de 9,3 M$, annulée par un produit d'impôt sur les éléments ajustés de 5,8 M$;
- une diminution de 0,4 M$ des autres éléments.

Le résultat net a reculé de 27,4 M$ en raison de la diminution susmentionnée de 15,6 M$ du résultat net ajusté, d'une correction de valeur générale des avions de 41,6 M$, de frais de reprise de location de 0,5 M$, de primes à la signature de 0,5 M$ et des coûts liés au programme de départ des employés de 0,4 M$; facteurs contrebalancés par la variation de 25,3 M$ des écarts de change latents net sur la dette à long terme et le produit d'impôt sur les éléments ajustés de 5,8 M$.

Sommaire de l'exercice

Chorus a annoncé un BAIIA ajusté de 347,5 M$ en 2020, en hausse de 5,7 M$ par rapport à l'exercice 2019.

Le BAIIA du secteur de la location d'appareils régionaux a augmenté de 12,9 M$ principalement en raison d'une hausse du nombre d'avions générant des produits de location annulée en partie par la provision pour pertes de crédit attendues de 8,8 M$ et la baisse des marges de location attribuable aux avions hors location.

Le BAIIA ajusté du secteur des services de transport aérien régional a diminué de 7,2 M$. Les facteurs suivants ont influé sur les résultats de l'exercice 2020 :

- une réduction des autres produits attribuable à une diminution des activités de MRR liées à des tiers, une baisse des ventes de pièces et une réduction des activités de transport aérien sous contrat résultant de l'incidence économique de la COVID-19;
- une diminution de 5,9 M$ des coûts inscrits à l'actif liés aux travaux de maintenance et de révision importants visant des avions détenus en propriété aux termes du CAC par rapport à la période précédente;
- une provision pour pertes de crédit attendues de 1,5 M$; facteur en partie compensé par
- une diminution de 9,3 M$ de la rémunération à base d'actions attribuable à la variation du cours de l'action, compte tenu de la variation de la juste valeur du swap de rendement total (se reporter à la rubrique 8 – Structure du capital);
- une augmentation de la location d'avions aux termes du CAC liée essentiellement aux produits supplémentaires de 9,9 M$ tirés de la location de deux appareils Dash 8-300 additionnels et de huit appareils CRJ900 additionnels en 2020 par rapport à 2019;
- une diminution des charges administratives générales.

Le résultat net ajusté s'est établi à 64,0 M$ depuis le début de l'exercice, en baisse de 30,9 M$ par rapport à 2019, en raison des facteurs suivants :

- l'augmentation de 19,2 M$ de la dotation aux amortissements liée aux nouveaux avions;
- la hausse de 19,0 M$ du montant net de la charge d'intérêts liée à l'accroissement des emprunts liés aux avions, aux débentures non garanties à 5,75 % ajoutées en décembre 2019 et aux nouvelles facilités de crédit;
- la hausse de 1,3 M$ de la perte à la cession d'immobilisations corporelles;
- la hausse de 6,9 M$ au titre de pertes de change réalisées et latentes sur le fonds de roulement; contrebalancées en partie par
- l'augmentation de 5,7 M$ du BAIIA ajusté décrite précédemment;
- la baisse de la charge d'impôt ajustée de 9,3 M$ attribuable à une diminution du BAI de 19,6 M$, annulée par un recouvrement d'impôt sur ajustements de 10,3 M$;
- une diminution de 0,4 M$ des autres éléments.

Le résultat net a diminué de 91,7 M$ par rapport à 2019 en raison de la diminution susmentionnée de 30,9 M$ du résultat net ajusté, d'une dotation à la correction de valeur générale liée aux avions de 68,2 M$, d'une baisse de 3,2 M$ des coûts de reprise de location et de l'augmentation des coûts du programme de départ des employés de 2,5 M$; facteurs contrebalancés par le produit d'impôts sur les éléments ajustés de 10,3 M$, la diminution des primes à la signature de 1,5 M$ en vertu des conventions collectives syndicales et la variation de l'écart de change latent net sur la dette à long terme de 1,4 M$.

2 À PROPOS DE CHORUS

La vision de Chorus consiste à offrir des services d'aviation régionale au monde entier. Chorus, dont le siège social est situé à Halifax en Nouvelle-Écosse, comprend Chorus Aviation Capital, l'un des principaux loueurs d'avions régionaux auprès de compagnies aériennes du monde entier, et Jazz et Voyageur, des entreprises qui ont une longue histoire d'activités aériennes sécuritaires et offrant un excellent service à la clientèle. Par l'intermédiaire de ses filiales, Chorus fournit une gamme complète de services de soutien à l'aviation régionale qui englobent toutes les étapes du cycle de vie d'un avion, y compris : l'acquisition et la location d'avions, la remise à neuf des appareils, l'ingénierie, la modification, la réaffectation et la préparation, les vols nolisés, ainsi que l'entretien, le démontage et l'approvisionnement en pièces d'avions et de composantes.

Chorus regroupe ses activités dans deux secteurs à présenter :

1) **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 également les charges du siège social, telles que les charges d'intérêts sur les débentures à 6,00 %, les débentures non garanties à 5,75 %, la facilité de crédit renouvelable non garantie et la facilité de crédit d'exploitation, la rémunération des membres de la haute direction et la rémunération fondée sur des actions ainsi que les honoraires.

   a) Activités de nolisement : Chorus fournit des services de nolisement, communément appelé location avec équipage, par l'intermédiaire de deux de ses filiales entièrement détenues : 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 canadienne en offrant des vols réguliers par l'intermédiaire du CAC conclu avec Air Canada. Aux termes du CAC, Jazz exploite la quasi-totalité de ses activités pour le compte de Air Canada 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 nolisés et des services aériens sous contrat spécialisés, comme des vols pour raisons médicales, logistiques et humanitaires, à des clients canadiens et internationaux.

b) Location d'avions : aux termes du CAC, Jazz tire actuellement des produits de la location de 62 appareils et de cinq moteurs de rechange. Chorus commencera à toucher des produits de location en 2021 pour un autre appareil CRJ900 supplémentaire, livré en février 2021. 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.

c) 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 et des services d'ingénierie spécialisés à l'égard des avions de modèles Dash et CRJ 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, l'approvisionnement en pièces et la vente de pièces.

2) **Location d'avions régionaux :** Chorus offre des services de location d'avions à des opérateurs d'avions tiers, communément appelée location sans équipage, par l'intermédiaire de sa filiale entièrement détenue CACC. Au 18 février 2021, le portefeuille d'avions loués de CACC se composait de 62 avions. De ce nombre, 49 sont loués à des compagnies aériennes : 18 appareils Dash 8-400, 16 appareils ATR72-600, 4 appareils CRJ1000, 4 appareils E190, 2 appareils E195 et 5 appareils A220-300. CACC est propriétaire de 13 appareils qui ne sont pas actuellement loués et a l'intention de les relouer à d'autres compagnies aériennes.

Jazz génère des produits liés au CAC de cinq façons :

1. *Marge fixe*

Jazz touche une marge fixe préétablie qui correspond pour 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 aux termes du CAC.

2. *Incitatifs liés au rendement*

Aux termes du CAC, Jazz a la possibilité de gagner des incitatifs liés au rendement pour l'atteinte de certaines cibles de rendement liées à la ponctualité contrôlable, l'exécution des vols contrôlable, les passagers arrivant avec des bagages et le service à la clientèle.

3. Produits des activités ordinaires liés aux coûts contrôlables

Jazz reçoit des produits des activités ordinaires liés aux coûts 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 liés aux coûts 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 liés aux coûts 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 liés aux coûts 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

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

Les coûts refacturés comprennent les redevances d'aéroport et de navigation aérienne, les services au sol fournis par des tiers, les charges au titre du matériel, les frais des fournitures et de certains 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, certains coûts liés aux programmes de départ volontaire des employés et les dépenses d'investissement engagés par Jazz dans certains aéroports et installations de hangars. Jazz n'engage pas de coûts de carburant ni de coûts liés à la nourriture et aux breuvages pour les vols liés au CAC, car ces coûts sont facturés directement à Air Canada.

5. *Location d'avions aux termes du CAC*

Jazz 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, 13 appareils CRJ900, 15 appareils Dash 8-300 et 5 moteurs de rechange. Jazz investit dans un programme de prolongation de service visant les appareils Dash 8-300 détenus et une fois le programme de prolongation terminé pour chaque appareil, elle commence à tirer des produits de sa location aux termes du CAC. Jazz prévoit compléter le programme d'entretien prolongé pour 3 appareils supplémentaires d'ici la fin de 2022.

Jazz engage deux types de charges liées au CAC :

1) Coûts contrôlables : compensés par les produits liés aux coûts contrôlables (voir plus haut).
2) Coûts refacturés : compensés par les produits refacturés (voir plus haut).

Parc aérien aux termes du CAC

Du 1er janvier 2020 au 31 décembre 2025, Jazz réduira graduellement le nombre minimal d'avions visés à 105. Pour la période du 1er janvier 2026 au 31 décembre 2035, Air Canada établit 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. (Se reporter à la rubrique 25 – Mise en garde concernant l'information prospective.)

3 STRATÉGIE

Le partenariat de collaboration à long terme de Chorus avec Air Canada et son portefeuille diversifié de location d'avions, ainsi que ses activités de MRR spécialisées et de vol contractuel, lui confèrent des capacités uniques pour la transition des avions.

La stratégie à long terme 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 dans tous les aspects des activités de transport aérien régional.

Depuis le début de la pandémie de COVID-19, Chorus s'est concentrée sur le maintien de sa situation de trésorerie. Par conséquent, elle a réduit ou reporté les investissements de croissance prévus. Bien que Chorus ait l'intention de reprendre ses investissements de croissance lorsqu'elle sera en mesure de le faire, rien ne garantit le moment de cette reprise ni la capacité de Chorus d'avoir accès aux capitaux nécessaires pour financer la croissance future (se reporter à la rubrique 10 – Facteurs de risque).

Les activités de Chorus reposent sur le CAC, contrat selon lequel Jazz fournit la quasi-totalité de sa capacité à Air Canada afin d'exploiter des services de transport aérien régional sous la marque Air Canada Express. Le CAC a été modifié et prorogé, avec prise d'effet le 1er janvier 2019, et expire le 31 décembre 2035. Avant la pandémie de COVID-19, Chorus fournissait environ 80 % de la capacité du réseau d'Air Canada Express.

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 de 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 l'écart limite des coûts contrôlables de plus ou moins 2,0 M$. Les engagements minimaux en matière de parc aérien et de location d'avions jusqu'en 2035 assurent la stabilité et des possibilités de croissance.

Chorus privilégie une approche 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 stratégie de Chorus consiste à s'assurer que la majorité des emprunts liés aux avions sont remboursés avant l'échéance 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 essentiellement libellés dans la même monnaie, ce qui permet de réduire le risque de change au minimum;
- le risque lié à la valeur résiduelle des avions est réduit par un examen prudent des types d'avions acquis, 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.

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.

Le tableau qui suit présente les transactions de Chorus qui ont été annoncées à ce jour, par client et par type d'avion. Les engagements de location sont assujettis à la satisfaction des conditions d'usage préalables à la clôture, y compris la réception par CACC d'une entente de financement pour l'avion.

Secteur d'activité et client	Avions visés par des engagements	Turbopropulseurs			Jets régionaux			
		Dash 8-300	Dash 8-400	ATR	A220-300	CRJ	Embraer	Appareils de 75 à 78 places[1)]
Location d'avions régionaux								
Aeromexico	3						✓	
Air Nostrum	4					✓		
airBaltic	5				✓			
Azul Airlines[2)]	5			✓			✓	
Croatia Airlines	2		✓					
Ethiopian Airlines	5		✓					
Indigo	8			✓				
Jambojet	3		✓					
KLM Cityhopper	1						✓	
Malindo Air	4			✓				
Philippine Airlines	3		✓					
SpiceJet	5		✓					
Wings Air	1			✓				
Identité confidentielle	2			✓				
Avions visés par des engagements	51	—	18	18	5	4	6	—
Avions qui seront remis en marché[3)]	13	—	5	6	—	2	—	—
	64	—	23	24	5	6	6	—
Transport aérien régional[4), 6)]	71	18	34	—	—	14	—	5
Total[5), 6)]	135	18	57	24	5	20	6	5

1) La location d'avions aux termes du CAC comprend cinq appareils de 75 à 78 places qui devraient être ajoutés en 2025.
2) Ventilation des avions d'Azul Airlines : trois appareils ATR72-600 et deux appareils E195.
3) CACC procède activement à la remise en marché de 13 appareils hors location à la suite de résiliations de contrats de location.
4) Le secteur du transport aérien régional comprend seulement les avions visés du parc aérien loués aux termes du CAC.
5) Inclut tous les engagements du secteur de la location d'avions régionaux qui ont été livrés ainsi que deux acquisitions en cours d'appareils ATR72-600 visés par des engagements de location à un client dont l'identité demeure confidentielle.
6) Les engagements du secteur du transport aérien régional comprennent les transactions en cours suivantes : au 31 décembre 2020, un appareil CRJ900, trois appareils Dash 8-300 ESP prévus entre 2021 et 2022 et cinq appareils de 75 à 78 places, qui devraient tous générer des produits de location aux termes du CAC.

4 PERSPECTIVES

Les paragraphes qui suivent comportent de l'information prospective. Ces perspectives sont présentées en vue de fournir des renseignements sur les attentes actuelles pour 2021 et par la suite. Cette information pourrait ne pas convenir à d'autres usages (se reporter à la rubrique 25 – Mise en garde concernant l'information prospective).

La pandémie de COVID-19 et les restrictions gouvernementales qui en résultent ont créé des défis sans précédent pour l'industrie de l'aviation de passagers à travers le monde. Même si le modèle économique de Chorus ne l'expose pas directement aux risques de marché auxquels sont habituellement confrontées les compagnies aériennes, la quasi-totalité de ses produits provient de compagnies aériennes, par le biais de son CAC et de son service de location d'avions aux compagnies aériennes du monde entier. La durée et donc l'incidence de cette pandémie sont inconnues. Chorus continue de travailler avec Air Canada et ses clients de location pour les aider à gérer les pressions économiques auxquelles ils sont confrontés en raison de la réduction prolongée de la demande de liaisons aériennes avec passagers.

Services de transport aérien régional

Jazz prévoit exploiter entre environ 14 % et 20 % de sa capacité au premier trimestre de 2021 par rapport au premier trimestre de 2020.

En janvier 2021, environ 50 % des employés de Jazz ont été mis à pied, ce qui est inférieur au point le plus bas de 65 % enregistré au deuxième trimestre de 2020 en raison d'une augmentation des services de transport aérien. Sous réserve de son admissibilité, Jazz prévoit utiliser la SSUC pour la durée restante du programme, qui a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2021.

Jazz touche une marge fixe préétablie qui correspond pour 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 aux termes du CAC. La marge fixe aux termes du CAC pour 2021 est actuellement d'au moins 64,5 M$, comparativement à 74,2 M$ en 2020.

Au 31 décembre 2020, le montant à recevoir d'Air Canada au titre de l'écart limite des coûts contrôlables s'élevait à 44,2 M$. Chorus s'attend à ce que le montant à recevoir se situe entre 15,0 M$ et 45,0 M$ en 2021.

Chorus a commencé à générer des produits de location sur cinq appareils CRJ900 supplémentaires livrés dans le cadre du CAC vers la fin du quatrième trimestre de 2020, ce qui porte à huit le nombre total d'appareils CRJ900 reçus en 2020. Chorus a reçu le neuvième appareil CRJ900 en février 2021.

Voyageur continue d'effectuer des vols humanitaires et des services de fret outre-mer, ainsi que du transport ambulancier aérien au Nouveau-Brunswick. Les produits tirés des transports aériens sous contrat, des ventes de vols nolisés et des services MRR de Voyageur se sont tous améliorés au troisième trimestre 2020 et la dynamique devrait être soutenue en 2021. Les activités de vente de pièces ont connu une baisse de la demande au cours du trimestre en raison de la COVID-19. Voyageur représente actuellement moins de 10 % des produits et du résultat net consolidés de Chorus.

Location d'avions régionaux

Chorus a reçu des demandes de la quasi-totalité de ses clients du secteur de la location d'avions régionaux pour une forme d'allègement temporaire de loyer, car ils font face à une réduction sans précédent de la demande de liaisons aériennes avec passagers. À l'exception des accords d'allègement de loyer qui comprennent des prolongations de la durée des baux, les contrats prévoient habituellement un allègement de loyer à court terme de trois à douze mois, assortis de modalités de remboursement sur environ deux ans. Le montant brut des créances locatives de CACC s'élevait à 56,3 M$ (44,2 M$ US) au 31 décembre 2020 et il ne devrait pas changer de façon significative d'ici la fin de 2021. L'exposition de CACC aux créances brute de report de bail est en partie atténuée par les sûretés d'environ 19,0 M$ US détenues. Chorus a perçu environ 60 % de ses produits de location facturés au quatrième trimestre, à l'exception des appareils repris, ce qui représente une amélioration de 10 % par rapport au troisième trimestre de 2020. Conformément aux normes du marché, ces contrats de location sont généralement d'une durée fixe et comportent une obligation de paiement absolue de la part du preneur; ils ne peuvent être résiliés par anticipation pour des raisons de commodité.

Capital

En décembre 2020, Chorus a modifié les modalités d'une facilité de crédit sur stock utilisée pour l'acquisition d'appareils afin, notamment, d'annuler le crédit disponible restant aux termes de la facilité (et les commissions d'engagement connexes), ce qui se traduit par un solde impayé aux termes de la facilité de 127,9 M$ US (162,8 M$ CA).

En décembre 2020, Chorus a modifié les modalités de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 100,0 M$ US obtenue en avril 2020 afin de remplacer le remboursement intégral de la facilité à l'échéance en avril 2022 par un remboursement en huit versements de capital et d'intérêts égaux de juillet 2022 à avril 2024.

En décembre 2020, Chorus a modifié les modalités de remboursement du programme de report de 12 mois à 18 mois à compter de janvier 2021. Le programme de report que Chorus a conclu avec son principal prêteur lui a permis de reporter les paiements prévus sur certains emprunts pour des appareils jusqu'à la fin de 2020, tant que le loyer aux termes des contrats de location correspondants est reporté. Au 31 décembre 2020, le solde reporté s'établissait à 28,9 M$ US.

En décembre 2020, Chorus a également modifié les modalités de ses emprunts visant les avions auprès de son principal prêteur afin de supprimer la limite de temps pour la remise en marché des appareils repris jusqu'au 24 avril 2021. Cela élimine l'obligation de rembourser le capital des emprunts avant l'échéance si les appareils ne sont pas reloués avant la fin de la période de remise en marché tant que Chorus continue d'effectuer les paiements de capital et d'intérêts prévus et se conforme par ailleurs aux modalités des emprunts (se reporter à la note 1 du tableau suivant).

Au 31 décembre 2020, Chorus avait 13 avions hors location. Le total des remboursements de capital prévus sur la dette à long terme relativement à ces avions hors location s'établissait comme suit (se reporter à la rubrique 8 – Structure du capital) :

Type d'avion	Nombre d'avions	Total de la dette	Période de remise en marché
		(en millions de $ US)	
Dash 8-400	2	10,2	2 mars 2021
Dash 8-400	3	Néant	Non applicable
CRJ900	2	30,8	Indéfinie[1)]
ATR72-600	6	66,3	Indéfinie[1)]
Total	13	107,3	

1) Emprunts pour lesquels une exemption a été obtenue relativement à la période de remise en marché tant que Chorus continue d'effectuer les paiements de capital et d'intérêts prévus et se conforme par ailleurs aux modalités des emprunts.

Le tableau ci-dessous présente le nombre de transactions annoncées à ce jour, qui sont en cours/remises à plus tard[1] ou dont la clôture a eu lieu :

Client	Transactions dont la clôture a eu lieu			Transactions en cours/remises à plus tard[1]		Transactions visées par des engagements		
	De 2016 au T3 2020	T4 2020	Total	T1 2021	T2 2021 et par la suite	De 2016 au T3 2020	Augmentation (diminution)	Total 2016 - 2020[2]
Aeromexico	3		3			3		3
Air Nostrum	4		4			4		4
airBaltic	3	2	5			5		5
Azul Airlines	5		5			5		5
Croatia Airlines	2		2			2		2
Ethiopian Airlines	5		5			5		5
Indigo	8		8			8		8
Jambojet	3		3			3		3
KLM Cityhopper	1		1			1		1
Malindo Air	4		4			4		4
Philippine Airlines	3		3			3		3
SpiceJet	5		5			5		5
Wings Air	1		1			1		1
Identité confidentielle	—		—		2	2		2
Avions qui seront remis en marché[3]	13		13			13		13
Total du secteur de la location d'avions régionaux	**60**	**2**	**62**	**—**	**2**	**64**	**—**	**64**
Total du secteur du transport aérien régional[4]	**57**	**5**	**62**	**1**	**8**	**71**	**—**	**71**
Total des avions de Chorus	**117**	**7**	**124**	**1**	**10**	**135**	**—**	**135**

1) Toutes les transactions et tous les engagements de location en cours sont assujettis à la satisfaction des conditions d'usage préalables à la clôture, y compris la réception d'une entente de financement pour l'avion.
2) Total des transactions annoncées en date du 18 février 2021.
3) CACC procède activement à la remise en marché de 13 appareils hors location à la suite de résiliations de contrats de location.
4) Les engagements du secteur du transport aérien régional comprennent les transactions en cours suivantes : au 31 décembre 2020, un appareil CRJ900, trois appareils Dash 8-300 ESP prévus entre 2021 et 2022 et cinq appareils de 75 à 78 places, qui devraient tous générer des produits de location aux termes du CAC.

Les dépenses d'investissement pour 2021 compte tenu des travaux de maintenance et de révision importants inscrits à l'actif, mais compte non tenu des dépenses affectées à l'achat d'avions et au PEP, devraient s'établir entre 32,0 M$ et 38,0 M$. Les dépenses d'investissement liées aux achats d'avions et au PEP devraient s'établir entre 100,0 M$ et 110,0 M$[1)] en 2021.

(en milliers de dollars canadiens)	**Chiffres prévus pour 2021[1)] $**	**Chiffres réels**	
		Exercice clos le 31 décembre 2020 $	**Exercice clos le 31 décembre 2019 $**
Dépenses d'investissement, compte non tenu des achats d'avions et du PEP	12 000 à 15 000	11 727	31 547
Travaux de maintenance et de révision importants inscrits à l'actif[2)]	20 000 à 23 000	7 529	14 444
Achats d'avions et PEP	100 000 à 110 000	386 881	829 710
	132 000 à 148 000	406 137	875 701

1) Les prévisions de 2021 tiennent compte d'un PEP ainsi que d'un appareil CRJ900 dans le secteur services de transport aérien régional et de deux appareils ART72-600 dans le secteur location d'avions régionaux, la totalité du montant ayant été converti au taux de change de 1,2732 $, soit le taux de change de clôture de la Banque du Canada le 31 décembre 2020. Le montant ne tient pas compte des éventuels investissements additionnels dans des avions de tiers qui dépasseraient les investissements faisant déjà l'objet d'engagement. Tous les transactions et engagements de location en cours sont assujettis à la satisfaction des conditions d'usage préalables à la clôture.
2) Les chiffres prévus pour 2021 et les chiffres réels de 2020 et 2019 comprennent respectivement des montants de 18,4 M$, de 6,1 M$ et de 12,0 M$ qui seront inclus et ont été inclus dans les coûts contrôlables.

Mise à jour sur la proposition d'acquisition

Le 23 octobre 2020, en réponse à une demande de l'Organisme canadien de réglementation du commerce des valeurs mobilières, Chorus a confirmé qu'elle avait reçu une proposition d'acquisition non exécutoire préliminaire d'un tiers qui était assujettie à un certain nombre de conditions importantes. Cette proposition n'est plus envisagée. Chorus discute cependant avec la même partie concernant un possible investissement.

5 PARC AÉRIEN

Le tableau qui suit présente le nombre total d'avions composant le parc aérien de Chorus au 31 décembre 2020 et au 31 décembre 2019.

	31 décembre 2019	Variations du parc aérien en 2020			31 décembre 2020	Détenus en propriété
		Ajouts	Retraits	Transferts		
Location d'avions régionaux						
Avions loués par des tiers						
CRJ900	2	—	—	—	2	2
CRJ1000	4	—	—	—	4	4
Dash 8-400	24	—	—	(1)	23	23
E190	4	—	—	—	4	4
E195	2	—	—	—	2	2
ATR 72-600	22	—	—	—	22	22
A220-300	2	3	—	—	5	5
Total du secteur de la location d'avions régionaux	60	3	—	(1)	62	62
Services de transport aérien régional						
Avions visés loués aux termes du CAC						
Dash 8-400	34	—	—	—	34	34
CRJ900	5	8	—	—	13	13
Dash 8-300	13	—	—	2	15	15
	52	8	—	2	62	62
Autres avions visés						
CRJ200	17	2	(4)	—	15	—
CRJ900	21	—	—	—	21	—
Dash 8-100	6	—	—	(6)	—	—
Dash 8-300[1)]	10	—	(4)	(2)	4	4
Dash 8-400	10	—	(1)	—	9	—
Total des autres avions visés	64	2	(9)	(8)	49	4
Avions nolisés de Jazz						
Dash 8-300	1	—	—	—	1	1
Total des avions nolisés de Jazz	1	—	—	—	1	1
Avions de Voyageur						
CRJ200	7	—	—	—	7	7
King Air 200	2	—	—	—	2	2
Dash 8-100[2)]	5	—	—	2	7	7
Dash 8-300[3)]	6	—	(1)	—	5	5
Dash 8-400	—	—	—	1	1	1
Total des avions de Voyageur	20	—	(1)	3	22	22
Avions hors exploitation						
Dash 8-300[4)]	16	—	(4)	4	16	16
Total des avions hors exploitation	16	—	(4)	4	16	16
Total du secteur des services de transport aérien régional	153	10	(14)	1	150	105
Total des avions	213	13	(14)	—	212	167

1) Deux avions ont terminé le PEP et ont été ajoutés aux avions visés loués aux termes du CAC.
2) Comprend trois avions loués à un tiers.
3) Comprend un avion loué à un tiers.
4) Chorus prévoit de vendre, de désassembler ou d'exploiter ces appareils.

6 ANALYSE FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

La présente rubrique fournit des informations détaillées et une analyse du rendement de Chorus pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020 comparativement au trimestre et à l'exercice clos le 31 décembre 2019. 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, se reporter à la rubrique 7 – Analyse sectorielle.

	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2020	2019	Variation	Variation	2020	2019	Variation	Variation
(en milliers de dollars canadiens)	$	$	$	%	$	$	$	%
Produits d'exploitation	218 166	338 606	(120 440)	(35,6)	948 721	1 366 447	(417 726)	(30,6)
Charges d'exploitation	219 383	287 173	(67 790)	(23,6)	834 174	1 165 984	(331 810)	(28,5)
Résultat d'exploitation	(1 217)	51 433	(52 650)	(102,4)	114 547	200 463	(85 916)	(42,9)
Charge d'intérêts nette	(23 493)	(19 730)	(3 763)	(19,1)	(90 774)	(71 768)	(19 006)	(26,5)
Profit de change	31 297	11 901	19 396	163,0	25 156	30 613	(5 457)	(17,8)
Perte au titre des immobilisations corporelles	(1 370)	(1 665)	295	17,7	(1 946)	(1 048)	(898)	(85,7)
Résultat avant impôt sur le résultat	5 217	41 939	(36 722)	(87,6)	46 983	158 260	(111 277)	(70,3)
Produit (charge) d'impôt sur le résultat	3 940	(5 362)	9 302	173,5	(5 497)	(25 100)	19 603	78,1
Résultat net	9 157	36 577	(27 420)	(75,0)	41 486	133 160	(91 674)	(68,8)
BAIIA ajusté[1)]	81 972	88 636	(6 664)	(7,5)	347 454	341 719	5 735	1,7
BAI ajusté[1)]	9 578	28 646	(19 068)	(66,6)	80 995	121 263	(40 268)	(33,2)
Résultat net ajusté[1)]	7 667	23 268	(15 601)	(67,0)	64 041	94 978	(30 937)	(32,6)

1) Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique 18 – Mesures financières non conformes aux PCGR.

Comme l'ensemble du secteur de l'aviation, Chorus continue d'être confrontée à une baisse de la demande de passagers liée à l'incidence des restrictions de voyage et aux questions d'ordre sanitaire liées à la COVID-19, ce qui a eu des répercussions sur ses résultats.

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020, les produits d'exploitation consolidés ont diminué de 35,6 % et de 30,6 %, respectivement, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent. La baisse des produits du secteur services de transport aérien régional était attribuable à la baisse des produits tirés des coûts contrôlables, des produits des activités ordinaires refacturés et des autres produits en raison de la diminution des activités de MRR liées à des tiers, de la réduction des ventes de pièces et de la réduction des activités de transport aérien sous contrat en raison de l'incidence économique de la COVID-19. La diminution des produits du secteur location d'avions régionaux pour le trimestre clos le 31 décembre 2020 est attribuable à la perte de produits liée à 13 appareils hors location, en partie contrebalancée par une augmentation des produits de location d'avions par rapport à la période précédente. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, l'augmentation des produits du secteur location d'avions régionaux s'explique par l'augmentation des produits de location d'avions, en partie contrebalancée par la perte de produits liée à 13 appareils hors location.

Les charges d'exploitation ont diminué respectivement de 23,6 % et de 28,5 % pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020 par rapport aux périodes correspondantes, la diminution étant liée à la baisse des salaires et avantages sociaux, attribuable à la SSUC et au nombre réduit d'ETP, de la rémunération fondée sur des actions, des travaux de révision des moteurs et des coûts refacturés. Ces diminutions ont été contrebalancées par des amortissements plus élevés, des dépréciations d'avions générales et des provisions pour pertes de crédit attendues et des coûts de reprise de location.

La charge d'intérêts nette a augmenté de 19,1 % et de 26,5 % pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent, en raison des nouveaux emprunts à long terme liés aux achats d'avions en 2019 et en 2020, du programme de report de paiements dans le secteur de la location d'avions régionaux, des débentures non garanties à 5,75 % et des facilités de crédit dans le secteur des services du transport aérien régional.

Le profit de change a augmenté pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent, ce qui tient principalement aux variations de change latentes sur la dette à long terme de 25,3 M$ et de 1,4 M$, respectivement. Le secteur des services de transport aérien régional gère l'essentiel de son risque de change en facturant ses services à même le CAC dans la monnaie sous-jacente de la dépense en question. 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'appareils régionaux est le dollar américain.

L'impôt sur le résultat a diminué pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent. La diminution s'explique principalement par une réduction du BAI.

7 ANALYSE SECTORIELLE

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

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestre clos le 31 décembre 2020			Trimestre clos le 31 décembre 2019		
	Services de transport aérien régional $	Location d'avions régionaux $	Total $	Services de transport aérien régional $	Location d'avions régionaux $	Total $
Produits d'exploitation	184 124	34 042	218 166	301 949	36 657	338 606
Charges d'exploitation	153 590	65 793	219 383	268 522	18 651	287 173
Résultat d'exploitation	30 534	(31 751)	(1 217)	33 427	18 006	51 433
Charge d'intérêts nette	(11 742)	(11 751)	(23 493)	(8 330)	(11 400)	(19 730)
Profit de change	28 011	3 286	31 297	10 757	1 144	11 901
Perte au titre des immobilisations corporelles	(1 370)	—	(1 370)	(1 270)	(395)	(1 665)
Résultat avant impôt sur le résultat	45 433	(40 216)	5 217	34 584	7 355	41 939
(Charge) produit d'impôt sur le résultat	(1 556)	5 496	3 940	(5 802)	440	(5 362)
Résultat net	**43 877**	**(34 720)**	**9 157**	**28 782**	**7 795**	**36 577**
Résultat d'exploitation	30 534	(31 751)	(1 217)	33 427	18 006	51 433
Éléments liés à la COVID-19						
Provisions pour moins-value[1)]	2 136	39 447	41 583	—	—	—
Coûts de reprise de contrat de location[1)]	—	498	498	—	—	—
Autres éléments						
Dotations aux amortissements, sauf la dépréciation[1)]	23 037	17 088	40 125	22 090	15 052	37 142
Programme de départ des employés[1)]	436	—	436	61	—	61
Prime à la signature[1)]	547	—	547	—	—	—
BAIIA ajusté[2)]	**56 690**	**25 282**	**81 972**	**55 578**	**33 058**	**88 636**
Résultat avant impôt sur le résultat	45 433	(40 216)	5 217	34 584	7 355	41 939
Éléments liés à la COVID-19						
Provisions pour moins-value[1)]	2 136	39 447	41 583	—	—	—
Coûts de reprise de contrat de location[1)]	—	498	498	—	—	—
Autres éléments						
Profit de change latent	(35 563)	(3 140)	(38 703)	(13 354)	—	(13 354)
Programme de départ des employés[1)]	436	—	436	61	—	61
Prime à la signature[1)]	547	—	547	—	—	—
Résultat avant impôt ajusté[2)]	**12 989**	**(3 411)**	**9 578**	**21 291**	**7 355**	**28 646**

1) Compris dans les charges d'exploitation.
2) Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique 18 – Mesures financières non conformes aux PCGR.

(en milliers de dollars canadiens)	Exercice clos le 31 décembre 2020			Exercice clos le 31 décembre 2019		
	Services de transport aérien régional $	Location d'avions régionaux $	Total $	Services de transport aérien régional $	Location d'avions régionaux $	Total $
Produits d'exploitation	801 336	147 385	948 721	1 239 404	127 043	1 366 447
Charges d'exploitation	673 569	160 605	834 174	1 102 722	63 262	1 165 984
Résultat d'exploitation	127 767	(13 220)	114 547	136 682	63 781	200 463
Charge d'intérêts nette	(41 441)	(49 333)	(90 774)	(34 108)	(37 660)	(71 768)
Profit de change	18 008	7 148	25 156	29 703	910	30 613
Perte au titre des immobilisations corporelles	(1 946)	—	(1 946)	(653)	(395)	(1 048)
Résultat avant impôt sur le résultat	102 388	(55 405)	46 983	131 624	26 636	158 260
(Charge) produit d'impôt sur le résultat	(12 569)	7 072	(5 497)	(22 881)	(2 219)	(25 100)
Résultat net	**89 819**	**(48 333)**	**41 486**	**108 743**	**24 417**	**133 160**
Résultat d'exploitation	127 767	(13 220)	114 547	136 682	63 781	200 463
Éléments liés à la COVID-19						
Provisions pour moins-value[1)]	2 136	66 061	68 197	—	—	—
Coûts de reprise de contrat de location[1)]	—	3 231	3 231	—	—	—
Autres éléments						
Dotations aux amortissements, sauf la dépréciation[1)]	87 918	68 239	156 157	89 344	47 604	136 948
Programme de départ des employés[1)]	4 775	—	4 775	2 308	—	2 308
Prime à la signature[1)]	547	—	547	2 000	—	2 000
BAIIA ajusté[2)]	**223 143**	**124 311**	**347 454**	**230 334**	**111 385**	**341 719**
Résultat avant impôt sur le résultat	102 388	(55 405)	46 983	131 624	26 636	158 260
Éléments liés à la COVID-19						
Provisions pour moins-value[1)]	2 136	66 061	68 197	—	—	—
Coûts de reprise de contrat de location[1)]	—	3 231	3 231	—	—	—
Autres éléments						
Profit de change latent	(35 795)	(6 943)	(42 738)	(41 305)	—	(41 305)
Programme de départ des employés[1)]	4 775	—	4 775	2 308	—	2 308
Prime à la signature[1)]	547	—	547	2 000	—	2 000
Résultat avant impôt ajusté[2)]	**74 051**	**6 944**	**80 995**	**94 627**	**26 636**	**121 263**

1) Compris dans les charges d'exploitation.
2) Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique 18 – 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 respectivement à 30,5 M$ et à 127,8 M$ pour le trimestre et l'exercice, en baisse de 2,9 M$ et de 8,9 M$ comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent.

Les facteurs suivants ont influé sur les résultats du quatrième trimestre :

- une baisse des autres produits attribuable à un ralentissement des activités de MRR liées à des tiers et à la réduction des activités de transport aérien sous contrat en raison de l'incidence économique de la COVID-19;
- une correction de valeur générale sur les avions de 2,1 M$;
- la diminution des coûts inscrits à l'actif liés aux travaux de maintenance et de révision importants visant des avions détenus en propriété aux termes du CAC de 1,9 M$ par rapport à la période précédente;
- une hausse des coûts liés au programme de départ des employés et des primes à la signature;
- une provision pour perte de crédit attendue de 0,6 M$; partiellement compensée par
- une réduction de la rémunération fondée sur des actions de 2,5 M$ attribuable à la variation du cours de l'action, compte tenu de la variation de la juste valeur du swap de rendement total (se reporter à la rubrique 8 – Structure du capital);
- une augmentation de la location d'avions aux termes du CAC liée aux produits supplémentaires de 3,1 M$ tirés de la location de deux autres appareils Dash 8-300 et de huit nouveaux appareils CRJ900;
- la diminution des charges administratives générales.

Les facteurs suivants ont influé sur les résultats de l'exercice complet :

- une baisse des autres produits attribuable à un ralentissement des activités de MRR liées à des tiers, à une diminution des ventes de pièces et à la réduction des activités de transport aérien sous contrat, tous ces facteurs étant attribuables à l'incidence économique de la COVID-19;
- la diminution des coûts inscrits à l'actif liés aux travaux de maintenance et de révision importants visant des avions détenus en propriété aux termes du CAC de 5,9 M$ par rapport à la période précédente;
- une correction de valeur générale sur les avions de 2,1 M$;
- une provision pour perte de crédit attendue de 1,5 M$;
- la hausse des coûts liés au programme de départ des employés; facteurs compensés en partie par
- une réduction de la rémunération fondée sur des actions de 9,3 M$ attribuable à la variation du cours de l'action, compte tenu de la variation de la juste valeur du swap de rendement total (se reporter à la rubrique 8 – Structure du capital);
- la diminution des primes à la signature attribuable aux modifications de la convention collective;
- l'augmentation de la location d'avions aux termes du CAC liée aux produits supplémentaires de 9,9 M$ tirés de la location de deux autres appareils Dash 8-300 et de huit nouveaux appareils CRJ900;
- la diminution des charges administratives générales.

Charges autres que d'exploitation

Le raffermissement du dollar canadien par rapport au dollar américain a donné lieu à des profits de change d'un trimestre à l'autre et d'un exercice à l'autre. Ces profits sont essentiellement latents et ont trait principalement aux emprunts libellés en dollars américains, mais aussi à l'effet du change sur le 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 augmenté de 1,1 M$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2020, comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison de ce qui suit :

- l'augmentation du résultat d'exploitation décrite précédemment, à l'exclusion de la dotation aux amortissements;
- la hausse des coûts liés au programme de départ des employés;
- l'augmentation des primes à la signature.

Le BAIIA ajusté a diminué de 7,2 M$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, comparativement à l'exercice clos le 31 décembre 2019, en raison de ce qui suit :

- la baisse du résultat d'exploitation décrite précédemment, à l'exclusion de la dotation aux amortissements;
- la hausse des coûts liés au programme de départ des employés; contrebalancée par
- la diminution des primes à la signature.

Portefeuille d'avions loués aux termes du CAC

- Parc aérien comptant actuellement 62 avions et cinq moteurs de rechange
- Engagements visant un appareil CRJ900 livré en février 2021, trois PEP entre 2021 et 2022 et cinq avions de 75-78 places qui devraient être livrés en 2025
- Valeur comptable nette actuelle de 1 053,5 M$[1)]
- Produits de location contractuels futurs d'environ 1 353,3 M$[2), 3)]
- Âge moyen pondéré actuel du parc aérien de 6,6 ans[1), 4)]
- Durée résiduelle moyenne pondérée actuelle des contrats de location de 8,5 ans[1), 4)]
- Totalité de la dette à taux fixe ou couverte par un swap
- Coût moyen pondéré d'emprunt actuel de 3,38 %

1 Inclut seulement les 62 avions et cinq moteurs de rechange.

2 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 1er janvier 2019. Un taux de change de 1,3000 $ (établi d'après le taux moyen à long terme historique qui est revu et ajusté chaque année) a été retenu pour le calcul de ces estimations.

3 Se reporter à la rubrique 25 – 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'appareils

Résultat d'exploitation

Le résultat d'exploitation du secteur de la location d'appareils régionaux s'est établi respectivement à des pertes de 31,8 M$ et de 13,2 M$ pour le trimestre et l'exercice, en baisse de 49,8 M$ et de 77,0 M$ comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent.

Les facteurs suivants ont influé sur les résultats du quatrième trimestre :

- une correction de valeur générale des avions de 39,4 M$ et des coûts de reprise de location de 0,5 M$, déduction faite des sûretés, selon l'évaluation par la direction de l'incidence économique de la COVID-19 sur son portefeuille de location global qui a une valeur comptable nette de 1,5 G$ (se reporter à la rubrique 12 – Estimations comptables critiques);
- l'augmentation de la dotation aux amortissements principalement liée aux nouveaux avions;
- une provision pour perte de crédit attendue de 3,6 M$ liée aux ententes d'allègement de loyer;
- la perte de produits liée à 13 appareils hors location; annulée en partie par
- l'augmentation des produits des activités ordinaires attribuables aux nouveaux contrats de location ajoutés d'un trimestre à l'autre qui génèrent des produits de location additionnels.

Les facteurs suivants ont influé sur les résultats de l'exercice complet :

- une correction de valeur générale des avions de 66,1 M$ et des coûts de reprise de location de 3,2 M$, déduction faite des sûretés, selon l'évaluation par la direction de l'incidence économique de la COVID-19 sur son portefeuille de location global qui a une valeur comptable nette de 1,5 G$ (se reporter à la rubrique 12 – Estimations comptables critiques);
- l'augmentation de la dotation aux amortissements principalement liée aux nouveaux avions;
- une provision pour perte de crédit attendue de 8,8 M$ liée aux ententes d'allègement de loyer;
- la perte de produits liée à 13 appareils hors location; annulée en partie par
- l'augmentation des produits des activités ordinaires attribuable à l'augmentation du nombre d'avions visés par des contrats, gagnés sur l'équivalent de 50 avions pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 (43 en 2019);

Charges autres que d'exploitation

La charge d'intérêt nette a augmenté pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 en raison de la hausse du nombre d'appareils financés et des intérêts additionnels liés au programme de report de paiements.

BAI ajusté

Le BAI ajusté a diminué de 10,8 M$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2020, en raison de la diminution des marges de location attribuable à la perte de produits tirés de la location de 13 appareils hors location et à la dotation à la provision pour pertes de crédit attendues, facteurs en partie contrebalancés par les produits tirés de la location d'appareils supplémentaires.

Le BAI ajusté a diminué de 19,7 M$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, principalement en raison de la diminution des marges de location attribuable à la perte de produits tirés de la location de 13 appareils hors location et à la dotation à la provision pour pertes de crédit attendues, facteurs en partie contrebalancés par les produits tirés de la location d'appareils supplémentaires.

Portefeuille

Parc aérien visé par des engagements[1)]

- Parc aérien de 64 avions visé par des engagements, dont 13 avions hors location qui seront remis en marché[1)]
- Portefeuille d'avions d'une valeur d'environ 1,3 G$ US[1), 3)]
- Produits de location contractuels futurs d'environ 814,0 M$ US[1), 3)]

Parc aérien actuel *(au 31 décembre 2020)*

- Âge moyen pondéré actuel du parc aérien de 3,7 ans[2)]
- L'exposition nette aux variations des taux d'intérêt du secteur de la location d'appareils régionaux est limitée étant donné qu'une tranche de 95,1 % 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 4,9 % 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 3,92 %[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 est calculé d'après la valeur comptable nette moyenne pondérée des avions.
3 Se reporter à la rubrique 25 – Mise en garde concernant l'information prospective.
4 Reflète uniquement les emprunts en cours au 31 décembre 2020.

8 STRUCTURE DU CAPITAL

La structure du capital de Chorus comporte actuellement principalement des actions et des titres d'emprunt composés des débentures à 6,00 %, des débentures non garanties à 5,75 %, des facilités de premier rang garanties à amortissement du capital, des facilités d'emprunt renouvelables et des obligations locatives.

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, des titres adossés à des immobilisations corporelles, de sa capacité à assurer le service de la dette et 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 emprunts et 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 aux 31 décembre 2020 et 2019.

(en milliers de dollars canadiens)	**31 décembre 2020 $**	**31 décembre 2019 $**	**Variation $**
Capitaux propres			
Capital	288 475	281 849	6 626
Surplus d'apport	1 039 832	1 039 832	—
Déficit	(684 375)	(716 036)	31 661
Écart de change lié aux activités à l'étranger	(5 570)	(3 633)	(1 937)
Composante capitaux propres des unités convertibles	2 981	2 981	—
	641 343	604 993	36 350
Dette à long terme	2 182 606	1 823 130	359 476
Obligations locatives	11 985	16 316	(4 331)
Capital total	2 835 934	2 444 439	391 495

Au 8 février 2021 et au 31 décembre 2020, les actions émises et en circulation de Chorus s'établissaient comme suit :

	8 février 2021	31 décembre 2020
Total des actions émises et en circulation	161 867 388	161 867 388
Actions pouvant être émises		
Régimes de rémunération fondée sur des actions et bons de souscription	2 365 837	2 365 837
Total des actions en circulation potentiellement dilutives	164 233 225	164 233 225

En outre, jusqu'à 24 242 424 actions peuvent être émises au prix d'exercice de 8,25 $ à l'exercice des bons de souscription. Par ailleurs, des actions peuvent être émises aux participants du RRD de la Société (décrit ci-dessous) chaque fois qu'un dividende est déclaré et versé sur les actions.

Le 4 février 2019, la Société 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 97,3 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 la Société et a convenu, pour une période de 60 mois et sous réserve de certaines exceptions limitées, de détenir ses actions de la Société, de participer au régime de réinvestissement des dividendes et de respecter les dispositions habituelles en matière de statu quo. En outre, la convention de droits des investisseurs confère à Air Canada certains droits de préemption au prorata eu égard à l'émission d'autres actions par la Société. Un exemplaire de la convention de droits des investisseurs est disponible sur SEDAR, à l'adresse www.sedar.com.

En décembre 2019, Chorus a dégagé un produit brut de 86,3 M$ de l'émission de débentures non garanties à 5,75 % échéant le 31 décembre 2024. Sous réserve de toute approbation réglementaire requise et à la condition qu'aucun cas de défaut ne se soit produit et ne se poursuive aux termes de l'acte de fiducie régissant les débentures non garanties à 5,75 %, Chorus a le choix de s'acquitter de son obligation de rembourser le capital des débentures non garanties à 5,75 % exigible au rachat ou à l'échéance (avec toute prime applicable) en remettant des actions librement négociables. À aucun moment, les débentures non garanties ne peuvent être converties en actions par leurs porteurs.

Régime de réinvestissement de dividendes (« RRD »)

Le 6 avril 2020, Chorus a annoncé la suspension de son RRD par suite du paiement du dividende précédemment déclaré payable le 17 avril 2020.

Chorus a mis en place le RRD qui est entré en vigueur le 1er 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 étaient de nouvelles actions émises par la Société à même sa trésorerie, et le produit que reçoit la Société a été affecté aux fins générales de l'entreprise.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, 1 416 393 actions ont été émises au titre du RRD au prix moyen pondéré de 4,98 $ l'action. Au 31 décembre 2020, la Société avait émis 5 791 876 actions aux termes du RRD depuis sa mise en place.

Dette à long terme

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

(en milliers de dollars canadiens)	31 décembre 2020 $	31 décembre 2019 $
Dette à long terme et facilités de crédit garanties[1)]		
Emprunts à terme à amortissement du capital		
Garantis par des avions	1 579 555	1 389 286
Garantis par des moteurs	7 178	8 900
Facilité de crédit sur stock	162 792	150 944
Emprunt dans le cadre du Fonds pour l'emploi en Nouvelle-Écosse – garanti par un immeuble de bureaux	7 000	8 000
Facilité de crédit d'exploitation	30 000	—
Débentures à 6,0 %	200 000	200 000
	1 986 525	1 757 130
Dette à long terme non garantie[1)]		
Débentures non garanties à 5,75 %	86 250	86 250
Facilité de crédit renouvelable non garantie	127 320	—
	2 200 095	1 843 380
Moins		
Frais de financement différés	(15 741)	(18 131)
Escompte sur les unités convertibles	(1 748)	(2 119)
	2 182 606	1 823 130
Moins la partie courante[2)]	216 796	164 554
	1 965 810	1 658 576

1) La majorité de la dette à long terme est payable en dollars américains et a été convertie en dollars canadiens au taux de 1,2732 $, soit le cours de change de clôture en vigueur le 31 décembre 2020 (1,2988 $ en 2019).
2) Dans le tableau ci-dessus, la partie courante de la dette à long terme comprend des frais de financement différés de 3,3 M$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 (2,9 M$ au 31 décembre 2019).

Les principales caractéristiques des facilités d'emprunt à long terme de Chorus sont résumées ci-après. Pour obtenir l'information complète sur les modalités des débentures à 6,0 %, des bons de souscription, des débentures non garanties à 5,75 % et de la facilité de crédit d'exploitation, se reporter aux ententes et actes fiducie qui s'y rapportent, disponibles sur SEDAR, au www.sedar.com.

Emprunts à terme à amortissement du capital

Les emprunts à terme à amortissement de capital visant les avions de Chorus 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 3,62 %, et arrivent à échéance entre juin 2021 et décembre 2032, chaque emprunt étant garanti principalement par les avions et les moteurs financés par les emprunts, ainsi que par une assignation de tout contrat de location qu'il vise.

En décembre 2020, Chorus a modifié les modalités de remboursement du programme de report de 12 mois à 18 mois à compter de janvier 2021. Le programme de report de paiements que Chorus a conclu avec son principal prêteur lui a permis de reporter les paiements prévus sur certains emprunts pour des appareils jusqu'à la fin de 2020, tant que le loyer aux termes des contrats de location correspondants est reporté. Au 31 décembre 2020, le solde reporté s'établissait à 28,9 M$ US.

En décembre 2020, Chorus a également modifié les modalités de ses emprunts visant les avions auprès de son principal prêteur afin de supprimer la limite de temps pour la remise en marché des appareils repris jusqu'au 24 avril 2021. Cela élimine l'obligation de rembourser le capital des emprunts avant l'échéance si les appareils ne sont pas reloués avant la fin de la période de remise en marché tant que Chorus continue d'effectuer les paiements de capital et d'intérêts prévus et se conforme par ailleurs aux modalités des emprunts (se reporter à la note 1 du tableau suivant).

Au 31 décembre 2020, Chorus avait 13 avions hors location. Le total des remboursements de capital prévus sur la dette à long terme relativement à ces avions hors location s'établissait comme suit :

Type d'avion	Nombre d'avions	Total de la dette	Période de remise en marché
		(en millions de dollars américains)	
Dash 8-400	2	10,2	2 mars 2021
Dash 8-400	3	néant	Sans objet
CRJ900	2	30,8	Indéfini[1)]
ATR72-600	6	66,3	Indéfini[1)]
Total	13	107,3	

1) Emprunts pour lesquels une exemption a été obtenue relativement à la période de remise en marché tant que Chorus continue d'effectuer les paiements de capital et d'intérêts prévus et se conforme par ailleurs aux modalités des emprunts.

Les emprunts visant les moteurs sont remboursables en versements portant intérêt à taux fixe ou variable dont la moyenne pondérée est de 4,34 %, et arrivant à échéance entre février 2022 et mai 2028, chaque prêt étant garanti principalement par un moteur PW150A.

La facilité de crédit sur le stock liée aux acquisitions d'avions de Chorus comprend des emprunts à terme 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 2,90 %, avec amortissement jusqu'en janvier 2025, chaque emprunt étant garanti principalement par les avions financés par les emprunts, ainsi que par une assignation de garantie sur le contrat de location qu'il vise. 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 %.

Chorus a contracté un emprunt visant un immeuble de bureaux qui 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.

Clauses restrictives financières selon les prêts à terme à amortissement du capital

Une description des principales clauses restrictives des conventions d'emprunt de Chorus est présentée ci-après :

Les emprunts à terme à amortissement du capital sont assortis de clauses restrictives qui visent distinctement le « groupe Jazz » (Jazz et Jazz Leasing Inc. et toute entité directement ou indirectement contrôlée par l'une ou l'autre), Voyageur et les filiales de CACC (qui détient les appareils acquis aux fins de location à des clients ne faisant pas partie 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, CACIL ou Jazz Leasing ont garanti la dette contractée aux termes d'un nombre important de ces ententes de financement. Aux termes de ces accords de financement, les garants ou les emprunteurs sont tenus de maintenir une valeur nette corporelle minimale, d'observer un ratio d'endettement total consolidé maximal sur la valeur nette corporelle, de respecter les clauses restrictives sur les capitaux propres, de maintenir un solde de trésorerie minimal, de maintenir des ratios minimaux de couverture des loyers aux termes des contrats de location ou de s'abstenir de verser des dividendes ou d'autres distributions si les clauses restrictives ne sont pas respectées. De plus, la dette aux termes de certaines de ces conventions comporte des clauses de financement croisées à l'égard de tout défaut de paiement de Jazz Leasing aux termes des facilités pour lesquelles Jazz Leasing est le prêteur.

Au 31 décembre 2020, Chorus respectait toutes ces clauses restrictives financières.

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$.

Les coûts de transaction sont incorporés à l'actif et portés en déduction de la dette et de la composante capitaux propres des unités convertibles. Ils sont amortis sur la durée des unités convertibles selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les débentures à 6,00 % portent intérêt à un taux annuel de 6,00 %, sont actuellement 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 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 à 6,00 %) ou l'exercice des bons de souscription.

Les bons de souscription connexes peuvent être exercés par le porteur en vue de régler le prix d'exercice en trésorerie ou au moyen de la remise des débentures à 6,00 %. Sauf dans certaines circonstances relatives à un changement de contrôle de Chorus, les bons de souscription peuvent être exercés jusqu'au remboursement des débentures à 6,00 % 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. Fairfax a convenu de détenir les unités convertibles jusqu'au 31 décembre 2019 au moins. Fairfax n'est plus tenue de se conformer à cette restriction, cependant, les biens donnés en garantie feront l'objet d'une mainlevée si Fairfax vend ou cède les unités convertibles en totalité ou en partie.

Les débentures à 6,00 % sont inscrites à la cote de la Bourse de Toronto sous le symbole CHR.DB.

Débentures non garanties à 5,75 %

En décembre 2019, Chorus a émis des débentures non garanties à 5,75 % d'un capital global de 86,3 M$, qui portent intérêt au taux annuel de 5,75 % et viennent à échéance le 31 décembre 2024.

Sous réserve de toute approbation réglementaire requise et à la condition qu'aucun cas de défaut ne se soit produit et ne se poursuive aux termes de l'acte de fiducie régissant les débentures non garanties à 5,75 %, Chorus a le choix de s'acquitter de son obligation de rembourser le capital des débentures non garanties à 5,75 % exigible au rachat ou à l'échéance (avec toute prime applicable) en remettant des actions librement négociables. À aucun moment, les débentures non garanties à 5,75 % ne peuvent être converties en actions par leurs porteurs.

Chorus a reçu un produit de 82,4 M$, déduction faite des coûts de transaction de 3,9 M$ liés au placement. Les coûts de transaction sont inscrits à l'actif et portés en diminution des débentures non garanties à 5,75 % et sont amortis sur la durée de vie des débentures selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les débentures non garanties à 5,75 % sont inscrites à la cote de la Bourse de Toronto sous le symbole CHR.DB. A.

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

(en milliers de dollars canadiens)	**$**
Au plus un an	220 070
Plus de un an et au plus cinq ans	1 521 296
Plus de cinq ans	458 729
	2 200 095

Facilités d'emprunt

Facilité de crédit d'exploitation

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 facilité consentie de 75,0 M$ avec la possibilité d'emprunter un montant supplémentaire maximal de 25,0 M$ à vue.

Au 31 décembre 2020, un prélèvement de 30,0 M$ avait été fait sur la facilité. Chorus avait fourni des lettres de crédit totalisant 9,7 M$ qui réduisent le montant disponible aux termes de cette facilité. La facilité porte intérêt au taux interbancaire offert à Londres (« LIBOR ») 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.

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 31 décembre 2020, 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 sur stock pour les acquisitions d'avions

En décembre 2020, Chorus a modifié les modalités de sa facilité de crédit sur stock utilisée pour l'acquisition d'appareils afin, notamment, d'annuler le crédit disponible restant aux termes de la facilité (et les commissions d'engagement connexes), ce qui se traduit par un solde impayé aux termes de la facilité de 127,9 M$ US (162,8 M$ CA).

Tous les emprunts effectués aux termes de cette facilité sont remboursables au taux annuel de 5,00 % jusqu'en janvier 2021. À compter de janvier 2021, les emprunts seront remboursables 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, jusqu'à l'échéance en janvier 2025. Chorus peut rembourser par anticipation les emprunts au titre de cette facilité à tout moment, en tout ou en partie, sous réserve d'un remboursement anticipé minimum de 5,0 M$ US.

La facilité porte intérêt au LIBOR en dollars américains majoré de 2,75 % jusqu'au début de la période de renouvellement et au LIBOR majoré de 3,0 % à 4,75 %.

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 31 décembre 2020, Chorus respectait ces clauses restrictives.

Facilité de crédit renouvelable non garantie

En décembre 2020, Chorus a modifié les modalités de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 100,0 M$ US obtenue en avril 2020 afin de remplacer le remboursement intégral de la facilité à l'échéance en avril 2022 par un remboursement en huit versements de capital et d'intérêts égaux de juillet 2022 à avril 2024. La facilité comporte les

clauses restrictives et les cas de défaut d'usage, notamment des restrictions sur les rachats d'actions et le versement de dividendes conformément à la facilité d'exploitation de Chorus (c.-à-d., un maximum de 0,48 $ par action par année), un remboursement anticipé obligatoire à la survenance d'un changement de contrôle de Chorus, un cas de défaut qui serait déclenché en cas de remboursement anticipé de la dette de Chorus de plus de 10,0 M$ US et un cas de défaut déclenché en cas de défaut aux termes de toute autre dette de Chorus envers le prêteur. De plus, cette facilité de crédit contient une clause restrictive fixant un ratio d'endettement total maximal prescrit de la dette sur le BAIIA. Les obligations de Chorus de payer le capital et les intérêts en vertu de cette facilité sont au moins égales en droit de paiement avec toutes les dettes non garanties et non subordonnées.

Risque de non-respect des clauses restrictives

Les conventions d'emprunt de Chorus prévoient des clauses restrictives financières et non financières qui, si elles ne sont pas respectées ni ne font l'objet d'une renonciation de la part des prêteurs visés, peuvent entraîner le devancement de l'échéance. Comme certaines de ces conventions comportent des clauses de défaillance croisée, un manquement ou un devancement d'échéance aux termes d'une convention peut entraîner le manquement ou devancement aux termes d'une autre.

Le principal prêteur de Chorus détient actuellement environ 61 % de la dette à long terme consolidée de Chorus. De ce montant, la Société doit 9 % aux termes de la facilité de crédit renouvelable non garantie; Chorus Aviation Capital (Ireland) Limited doit 41 % aux termes d'emprunts sur des appareils; le groupe Jazz doit 49 % aux termes d'emprunts sur des appareils et Voyageur doit 1 % aux termes d'emprunts sur des appareils. La dette de la Société aux termes de la facilité de crédit renouvelable fait l'objet d'une clause de défaut croisé à l'égard de tout autre emprunt entre ce prêteur et la Société ou l'une de ses filiales. De plus, 23 % de la dette de Chorus Aviation Capital envers ce prêteur est en défaut croisé à l'égard de tout défaut de paiement de Jazz Leasing (qui est membre du groupe Jazz). De plus, tous les prêts consentis à Chorus Aviation Capital par ce prêteur font l'objet d'un défaut croisé et d'une garantie croisée les uns avec les autres, et tous les prêts consentis par ce prêteur au groupe Jazz font l'objet de défauts et garanties croisés les uns avec les autres. Enfin, tous les prêts consentis par le principal prêteur de Chorus et, en fait, par tous les prêteurs, comportent des clauses de défaut d'usage qui peuvent être déclenchées lorsque toute autre dette financière des emprunteurs ou des garants aux termes de ceux-ci (sous réserve de seuils prescrits) est en situation de défaut ou est déclarée exigible avant l'échéance prévue. Le texte qui précède n'est qu'un résumé et est présenté sous réserve des modalités précises des conventions d'emprunt de Chorus.

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.

Risque de taux d'intérêt

Les placements en 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 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. Au 31 décembre 2020, à l'exclusion des facilités d'emprunt renouvelables, 97,1 % des emprunts à terme de Chorus portaient intérêt à des taux fixes (compte tenu des emprunts à taux variable couverts par des swaps ayant pour effet de fixer les taux d'intérêt), et 2,9 % des emprunts portaient intérêt à des taux variables. Environ 33 % 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 de portefeuille pour l'acquisition d'avions, en convertissant, à taux fixe, une tranche de sa dette à taux variable pour la durée des emprunts et de la facilité. 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. La juste valeur des swaps de taux d'intérêt s'établissait à 11,7 M$ au 31 décembre 2020 (passif de 2,4 M$ au 31 décembre 2019) et est comptabilisée 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 l'exercice clos le 31 décembre 2020, Chorus a comptabilisé des montants respectifs de 0,8 M$ et de 9,2 M$, déduction faite de l'impôt, au titre de la perte dans les autres éléments du résultat global (1,3 M$ et 3,3 M$, après impôt, au 31 décembre 2019). Si Chorus était tenue de rembourser les emprunts associés à ces swaps, elle serait également tenue, dans la plupart des cas, de liquider les swaps connexes et de régler tout montant dû.

En juillet 2017, la Financial Conduct Authority du Royaume-Uni a annoncé que le LIBOR serait progressivement éliminé d'ici la fin de 2021. L'exposition de Chorus aux variations des taux LIBOR se limite aux conventions d'emprunt et aux contrats sur dérivés qui sont assortis de taux variables qui font référence au LIBOR et qui ne viennent pas à échéance avant le 31 décembre 2021. Au 31 décembre 2020, Chorus comptait 25 emprunts totalisant 291,5 M$ et 11 contrats sur dérivés dont les montants nominaux totalisaient 235,0 M$ qui seront touchés par la transition du LIBOR vers un autre taux de référence, à leur échéance, à compter du 31 décembre 2021. Chorus continue de surveiller et de planifier la transition vers des tarifs de remplacement et ne prévoit aucune incidence importante sur ses résultats financiers.

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 de Chorus pour la période close le 31 décembre 2020.

Risque de change

Les produits des activités ordinaires et charges de Chorus sont libellés en dollars américains et canadiens et en euros. Chorus gère son exposition au risque de change dans son secteur de services de transport aérien régional en facturant ses services dans le cadre du CAC avec Air Canada dans la devise sous-jacente liée aux dépenses et en faisant correspondre la devise de la dette pour les avions loués avec la devise des loyers aux termes des contrats de location connexes. Par conséquent, la principale exposition résulte des variations, à l'état de la situation financière, des soldes libellés en dollars américains inscrits au titre de la trésorerie, des créances, des dettes d'exploitation et, en particulier, des obligations découlant de contrats de location-financement et de la dette à long terme, lesquelles, du fait de leur nature à long terme, sont susceptibles de donner lieu à des profits ou pertes de change latents plus importants.

Chorus atténue le risque de change associé à son secteur de location d'appareils régionaux en empruntant dans les mêmes devises que les produits de location qu'elle tire.

Au 31 décembre 2020, les actifs libellés en dollars américains s'établissaient à 110,6 M$ alors que les passifs libellés dans cette devise se chiffraient à 656,0 M$. Une variation de 0,01 $ du taux de change du dollar américain ferait varier le profit latent ou la perte latente d'environ 5,5 M$. Une variation de 0,01 $ du taux de change entre l'euro et le dollar canadien n'aurait pas eu une incidence significative sur les profits et pertes latents.

Risque de fluctuations du cours des actions

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. Pour atténuer ce risque, Chorus a mis en place un swap de rendement total au

quatrième trimestre de 2019. L'objectif du swap de rendement total consiste à fournir une couverture économique du risque de fluctuation du cours des actions de Chorus qui influe sur le règlement aux termes de ses divers programmes de rémunération à base d'actions. Chorus n'applique pas la comptabilité de couverture au swap de rendement total et, par conséquent, les profits et les pertes découlant des variations de sa juste valeur sont comptabilisés dans le résultat d'exploitation de la période au cours de laquelle ils surviennent. La juste valeur du swap de rendement total correspondait à un passif de 8,1 M$ au 31 décembre 2020 et est comptabilisée dans les autres passifs non courants (actif de 0,7 M$ au 31 décembre 2019). Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2020, une perte correspondante de 13,0 M$, qui comprend un règlement de 4,2 M$, a été comptabilisée dans le résultat d'exploitation (néant au 31 décembre 2019). Pour de plus amples informations concernant la rémunération à base d'actions, se reporter aux notes 3 j) et 3 k), Principales méthodes comptables, des états financiers consolidés audités de Chorus pour l'exercice clos le 31 décembre 2020.

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, et aux remboursements de capital et paiements d'intérêts à l'égard des emprunts à long terme.

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.

Comme l'ensemble du secteur de l'aviation, Chorus continue d'être confrontée à une baisse de la demande de passagers attribuable aux restrictions de déplacement et aux préoccupations d'ordre sanitaire liées à la COVID-19 et a mis en place certaines mesures de gestion de la trésorerie (se reporter à la rubrique 1 – Aperçu).

Au 31 décembre 2020, les liquidités de Chorus se chiffraient à 201,0 M$, dont la trésorerie de 165,7 M$ et une capacité de 35,3 M$ sur une facilité de crédit engagée renouvelable. En 2021, Chorus s'attend à ce que ses liquidités demeurent relativement stables du fait des mesures susmentionnées.

Au cours du trimestre, Chorus a généré des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation de 56,8 M$. Les principales variations de liquidités au cours du trimestre sont les suivantes :

- Augmentation des créances à recevoir d'Air Canada de 28,4 M$ relativement surtout à l'intensification des activités de transport aérien et d'autres activités.
- Augmentation des créances de location de CAC de 8,4 M$ à 56,3 M$, dont 34,3 M$ représentent la portion à long terme, principalement liée aux accords d'allègement de loyer.
- Diminution de 4,8 M$ de la trésorerie soumise à restrictions, principalement liée à CAC.
- Augmentation des créditeurs de 9,3 M$ en raison de l'augmentation des dettes fournisseurs et des taxes à la consommation en raison du calendrier des paiements en trésorerie.
- Diminution de la trésorerie de 34,4 M$ en raison du remboursement d'emprunts à long terme.
- Diminution de la trésorerie de 33,1 M$ en raison des ajouts d'immobilisations corporelles, déduction faite du financement.

Chorus prévoit avoir les fonds suffisants pour financer ses activités courantes, ses dépenses d'investissement prévues et ses remboursements de capital et paiements d'intérêts à l'égard des emprunts à long terme; et cela comprend également sa capacité de remettre en marché les avions hors location qui étaient auparavant visés par un

contrat de location et de gérer les mesures d'assouplissement des loyers auprès des clients de location (se reporter à la rubrique 25 – Mise en garde concernant l'information prospective).

Fonds de roulement

Le fonds de roulement de Chorus ne constitue habituellement pas une bonne mesure 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 d'exploitation 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 31 décembre 2020 s'élève à 1,8 M$ (136,4 M$ au 31 décembre 2019). Au 31 décembre 2020, la partie courante des créances locatives des contrats de location-exploitation sur les appareils était estimée à environ 139,7 M$, convertis en dollars canadiens en date du 31 décembre 2020 au taux de 1,2732. Le fonds de roulement ajusté pour tenir compte de la partie courante des créances locatives des contrats de location-exploitation à long terme estimatives sur les appareils reflète un excédent d'environ 137,9 M$. (Se reporter à la rubrique 25 – 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 relutifs ou des interruptions telles que celles causées par la pandémie qui sévit actuellement.

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 5,8 au 31 décembre 2020 (5,1 au 31 décembre 2019). L'endettement a augmenté en 2020 en raison d'emprunts supplémentaires servant à financer les investissements dans les avions et les besoins en fonds de roulement, et été compensé par une baisse du taux de change sur le dollar américain qui s'établissait à 1,2732 au 31 décembre 2020 contre 1,2988 au 31 décembre 2019; ce qui a eu pour effet de réduire la dette à long terme d'environ 31,5 $ million. (Se reporter à la rubrique 18 – Mesures financières non conformes aux PCGR.)

Flux de trésorerie

Le tableau qui suit présente l'information relative aux flux de trésorerie de Chorus pour les trimestres et les exercices clos les 31 décembre 2020 et 2019.

	Trimestres clos les 31 décembre		Exercice clos les 31 décembre	
(en milliers de dollars canadiens)	2020 $	2019 $	2020 $	2019 $
Entrées liées aux activités d'exploitation	56 786	88 734	156 638	261 707
Entrées liées aux activités de financement	160 170	140 684	334 560	492 591
Sorties liées aux activités d'investissement	(226 214)	(222 445)	(407 589)	(755 029)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, de financement et d'investissement	(9 258)	6 973	83 609	(731)
Incidence des variations des taux de change sur la trésorerie	(7 386)	(1 646)	(5 059)	(4 694)
Variation nette de la trésorerie au cours des périodes	(16 644)	5 327	78 550	(5 425)
Trésorerie à l'ouverture des périodes	182 361	81 840	87 167	92 592
Trésorerie à la clôture des périodes	165 717	87 167	165 717	87 167

Les chiffres présentés dans le tableau précédent excluent la trésorerie de 38,5 M$ au 31 décembre 2020 (26,7 M$ au 31 décembre 2019).

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020, la trésorerie soumise à restrictions a respectivement diminué de 4,8 M$ et augmenté de 13,1 M$ en raison des clauses restrictives visant cette trésorerie en lien avec le secteur de la location d'appareils régionaux.

Entrées liées aux activités d'exploitation

Comme l'ensemble du secteur de l'aviation, Chorus continue d'être confrontée à une baisse de la demande de passagers découlant des restrictions de déplacement à l'échelle mondiale ainsi que des préoccupations sanitaires liées à la COVID-19.

Chorus a dégagé des flux de trésorerie liés à des activités d'exploitation de 56,8 M$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2020, comparativement à 88,7 M$ pour le trimestre clos le 31 décembre 2019. La diminution s'explique principalement par une diminution du bénéfice net conjuguée à des variations du fonds de roulement de 30,8 M$. Les créances ont augmenté principalement en raison des accords d'allègement de loyer, conjugués à la hausse des créances liées à Air Canada et de la SSUC, facteurs contrebalancés par une augmentation des dettes d'exploitation découlant principalement de l'accroissement des dettes fournisseurs et des taxes à la consommation.

Chorus a dégagé des produits d'exploitation positifs et des entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation de 156,6 M$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2020, comparativement à 261,7 M$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2019. Le fonds de roulement de Chorus a été affecté par COVID-19, d'une année à l'autre, d'environ 100,0 M$, comme suit :

- augmentation de 55,6 M$ des créances, principalement en raison des accords d'allègement de loyer conclus avec les clients;
- augmentation de 34,8 M$ des créances en raison d'une augmentation de 27,0 M$ du montant à recevoir au titre de l'écart limite des coûts contrôlables et d'une augmentation de 8,0 M$ des créances liés à la SSUC;
- diminution des dettes d'exploitation de 5,5 M$, déduction faite d'une réduction hors trésorerie des charges à payer découlant d'un reclassement des intérêts à payer sur dette à long terme de 14,0 M$ relativement au programme de report de paiements.

Les flux de trésorerie liés à l'exploitation de Chorus avant les variations hors trésorerie du fonds de roulement se sont élevés à 261,3 M$, soit une baisse de 5,0 M$ par rapport à l'exercice précédent.

Entrées liées aux activités de financement

Les entrées de trésorerie liées aux activités de financement du trimestre clos le 31 décembre 2020 se sont élevées à 160,2 M$, montant qui comprend essentiellement des emprunts de 195,7 M$, après déduction des frais de financement sur les nouveaux emprunts liés à des acquisitions d'avions, contrebalancés par des paiements prévus de 34,4 M$ sur les emprunts à long terme.

Les entrées de trésorerie liées aux activités de financement du trimestre clos le 31 décembre 2019 se sont élevées à 140,7 M$, montant qui comprend essentiellement des emprunts de 163,3 M$, après déduction des frais de financement sur les nouveaux emprunts liés à des acquisitions d'avions et le produit net de 82,0 M$ tiré des débentures non garanties à 5,75 %, déduction faite des coûts de transaction, contrebalancés par des paiements prévus de 89,6 M$ sur les emprunts à long terme et le versement des dividendes en trésorerie de 13,6 M$ (déduction faite d'un montant de 5,8 M$ lié au RRD).

Les entrées de trésorerie liées aux activités de financement de l'exercice clos le 31 décembre 2020 se sont élevées à 334,6 M$, montant qui comprend essentiellement des emprunts de 500,3 M$, après déduction des frais de financement sur les nouveaux emprunts liés à des acquisitions d'avions et les prélèvements sur les facilités de crédit,

contrebalancés par des paiements prévus de 141,4 M$ sur les emprunts à long terme et le versement des dividendes en trésorerie de 18,7 M$ (déduction faite d'un montant de 7,3 M$ lié au RRD).

Les entrées de trésorerie liées aux activités de financement de l'exercice clos le 31 décembre 2019 se sont élevées à 492,6 M$, montant qui comprend essentiellement des emprunts de 562,7 M$, 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, le produit net de 82,0 M$ dégagé des débentures non garanties à 5,75 %, déduction faite des coûts de transaction, et le produit de 9,0 M$ lié à l'exercice d'options sur actions, en partie contrebalancés par des paiements prévus de 196,6 M$ sur les emprunts à long terme et le versement des dividendes en trésorerie de 55,3 M$ (déduction faite d'un montant de 20,2 M$ lié au RRD).

Sorties liées aux activités d'investissement

Les sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement du trimestre clos le 31 décembre 2020 se sont élevées à 226,2 M$, montant qui comprend des dépenses d'investissement de 228,8 M$ affectés à l'acquisition de 7 avions et aux travaux de maintenance et de révision importants et d'autres dépenses d'investissement, ainsi qu'une diminution de 4,2 M$ des dépôts de garantie et des réserves pour maintenance liés aux avions loués. Ces facteurs ont été annulés en partie par la diminution de la trésorerie soumise à restrictions de 4,8 M$ et le produit de la cession d'immobilisations corporelles de 1,3 M$.

Les sorties de trésorerie liées aux activités de financement du trimestre clos le 31 décembre 2019 se sont élevées à 222,4 M$, montant qui reflète les dépenses d'investissement de 318,0 M$ affectés à l'acquisition de 11 avions, à la réalisation du PEP sur 3 avions, aux travaux de maintenance et de révision importants et à d'autres dépenses d'investissement. Ces facteurs ont été compensés par le produit tiré de la cession d'immobilisations corporelles de 85,3 M$, la baisse des liquidités soumises à restrictions de 6,2 M$ et l'augmentation de 2,7 M$ des dépôts de garantie et des réserves pour maintenance liés aux avions loués.

Les sorties de trésorerie liées aux activités de financement de l'exercice clos le 31 décembre 2020 se sont élevées à 407,6 M$, montant qui reflète les dépenses d'investissement de 406,1 M$ affectés à l'acquisition de 11 avions, au versement de dépôts sur l'appareil CRJ900 qui sera acheté au premier trimestre de 2021, à la réalisation du PEP sur deux avions, aux travaux de maintenance et de révision importants et à d'autres dépenses d'investissement, ainsi qu'une augmentation des liquidités soumises à restrictions de 13,1 M$. Ces facteurs ont été annulés par le produit de la cession d'immobilisations corporelles de 7,0 M$.

Les sorties de trésorerie liées aux activités de financement de l'exercice clos le 31 décembre 2019 se sont élevées à 755,0 M$, montant qui reflète des dépenses d'investissement de 875,7 M$ affectés à l'acquisition de 34 avions, à la réalisation du PEP sur 5 avions, aux travaux de maintenance et de révision importants et à d'autres dépenses d'investissement, ainsi qu'une augmentation des liquidités soumises à restrictions de 7,7 M$. Ces facteurs ont été compensés par le produit tiré de la cession d'immobilisations corporelles de 85,5 M$ et l'augmentation de 37,8 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.

	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2020	2019	Variation	2020	2019	Variation
(en milliers de dollars canadiens)	$	$	$	$	$	$
Dépenses d'investissement, compte non tenu des achats d'avions et du PEP	1 840	9 990	(8 150)	11 727	31 547	(19 820)
Travaux de maintenance et de révision importants inscrits à l'actif	1 491	2 805	(1 314)	7 529	14 444	(6 915)
Achats d'avions et PEP[1), 2)]	225 478	305 165	(79 687)	386 881	829 710	(442 829)
Total des dépenses d'investissement	228 809	317 960	(89 151)	406 137	875 701	(469 564)

1) Les chiffres de 2020 comprennent l'acquisition de 8 appareils CRJ900, 3 appareils A220-300 et 2 PEP.

2) Les chiffres de 2019 comprennent l'acquisition de 18 appareils Q400, 14 appareils ATR72-600, 5 PEP, 2 appareils A220-330 et des dépôts sur avions.

Les charges réelles au titre des achats d'avions et du PEP pour 2020 se sont établies à 386,9 M$, soit une baisse par rapport à la fourchette prévisionnelle de 417,0 M$ à 426,0 M$, du fait de l'acquisition retardée d'un appareil CRJ900 livré en février 2021.

Engagements au titre des dépenses d'investissement

Au 31 décembre 2020, les transactions d'avions en attente de Chorus s'établissent comme suit :

- Achat et location d'un appareil CRJ900 à Air Canada en vertu du CAC, qui a été livré au début de février 2021. Chorus a financé la participation résiduelle sur le contrat visant l'appareil CRJ900 au troisième trimestre de 2020 et le paiement restant pour cet avion a été assuré par un financement garanti.
- Achat et location de deux appareils ATR72-600 à un client dont l'identité demeure confidentielle – livraisons prévues au premier semestre de 2021.

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 des 3 derniers appareils Dash 8-300 au plus tard le 31 décembre 2022, pour un engagement additionnel total au titre de l'investissement d'environ 4,0 M$ pour 2021 et 2022 (se reporter à la rubrique 25 – Mise en garde concernant l'information prospective).

Le montant total à payer relativement aux engagements d'investissement précités après le 31 décembre 2020 et en 2022 devrait se situer entre 75,0 M$ et 85,0 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 au taux en vigueur à la clôture de la Banque du Canada le 31 décembre 2020, soit 1,2732.) Toutes les acquisitions en cours de règlement et tous les engagements en vertu de contrats de location sont assujettis au respect des conditions usuelles préalables à la clôture. (Se reporter à la rubrique 25 – Mise en garde concernant l'information prospective.)

Les cinq avions de 75-78 places prévus vers 2025 aux termes du CAC sont exclus des engagements d'investissement susmentionnés.

Dividendes

Le 6 avril 2020, Chorus a suspendu son dividende mensuel de 0,04 $ par action et le RRD par suite du paiement de dividendes payables le 17 avril 2020 aux actionnaires inscrits le 31 mars 2020. Le versement de dividendes est à la discrétion du conseil d'administration de Chorus et rien ne garantit qu'il reprendra.

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020, Chorus a déclaré des dividendes de néant et de 19,5 M$, respectivement (19,4 M$ et 76,3 M$, respectivement, en 2019).

Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020, Chorus a versé des dividendes, après déduction des actions émises aux termes du RRD, de néant et de 18,7 M$, respectivement (13,6 M$ et 55,3 M$ en 2019, respectivement). (Se reporter à la rubrique 8 – Structure du capital pour plus d'information concernant le régime de réinvestissement des dividendes de Chorus.)

Obligations contractuelles et autres engagements

Outre les engagements au titre des dépenses d'investissement susmentionnés, au 31 décembre 2020, Chorus a des engagements liés aux remboursements de capital et paiements d'intérêts prévus à l'égard de la dette à long terme et aux obligations locatives pour les exercices 2021 à 2025 et par la suite, comme le résume le tableau qui suit.

	Paiements dus par période				
	Total	**Moins de 1 an**	**2 - 3 ans**	**4 - 5 ans**	**Après 5 ans**
(en milliers de dollars canadiens)	**$**	**$**	**$**	**$**	**$**
Dette à long terme	2 550 929	297 906	722 399	1 037 879	492 745
Obligations locatives	13 745	4 391	7 401	1 104	849
	2 564 674	302 297	729 800	1 038 983	493 594

Une tranche importante de la dette à long terme et des obligations locatives doit être réglée en dollars américains et a fait l'objet d'une conversion au moyen d'un taux de change de 1,2732 $ US pour 1 $ CA.

Le texte qui précède comporte de l'information prospective. Les obligations contractuelles et autres engagements réels pourraient être différents. Ces projections sont basées sur certaines hypothèses, notamment les taux de change et les modalités contractuelles en vigueur. Se reporter à la rubrique 25 — Mise en garde concernant l'information prospective et à la rubrique 10 — Facteurs de risque, pour connaître les risques liés à cette information prospective. Les projections actuelles diffèrent de projections antérieures en raison notamment des nouveaux emprunts ou des nouvelles activités de location, ainsi que des variations du taux de change.

Paiements de location futurs de locateurs aux termes de contrats de location simple

Au 31 décembre 2020, Chorus avait contracté auprès de preneurs à bail des engagements relatifs à des paiements prévus aux termes de contrats de location simple visant des avions pour les exercices 2021 à 2025 et par la suite, lesquels sont tous présentés dans le tableau ci-dessous.

	Paiements exigibles par période				
	Total	**Moins de 1 an**	**2 - 3 ans**	**4 - 5 ans**	**Après 5 ans**
(en milliers de dollars canadiens)	**$**	**$**	**$**	**$**	**$**
Contrats de location simple	2 096 750	286 071	567 567	488 039	755 073

Une tranche importante des paiements à recevoir au titre de la location doit être réglée en dollars américains et en euros et a fait l'objet d'une conversion au moyen d'un taux de change de 1,2732 $ US et de 1,553 euros pour 1 $ CA.

Le texte qui précède peut comporter des énoncés prospectifs et les paiements de location futurs réels peuvent varier. Ces projections sont basées sur certaines hypothèses, notamment les taux de change et les modalités contractuelles en vigueur. Se reporter à la rubrique 25 — Mise en garde concernant l'information prospective et à la rubrique 10 — Facteurs de risque, pour connaître les risques liés à cette information prospective. Les projections actuelles diffèrent des projections antérieures en raison principalement des nouveaux contrats de location, des modifications des baux, des accords d'allègement de loyer et des variations des taux de change.

Garanties et ententes non comptabilisées

Chorus conclut des baux immobiliers ou des ententes d'exploitation aux termes desquels lui sont accordés le droit ou l'autorisation d'utiliser certains locaux ou d'exercer des activités dans certains aéroports dans la plupart des villes qu'elle dessert. Aux termes de ces baux commerciaux, Chorus, à titre de preneur à bail, consent d'ordinaire à verser des indemnisations au bailleur et à d'autres parties liées en matière de responsabilité délictuelle découlant de l'utilisation ou de l'occupation par Chorus des locaux loués ou autorisés. Dans certains cas, cette indemnisation englobe les responsabilités connexes découlant de la négligence des parties indemnisées mais elle exclut généralement toute responsabilité découlant de leur négligence grave ou de leur inconduite volontaire. En outre, Chorus indemnise d'ordinaire ces parties à l'égard de toute responsabilité environnementale découlant de l'utilisation ou de l'occupation des locaux loués ou autorisés.

Dans le cadre d'ententes de location ou de financement d'avions, Chorus prévoit d'ordinaire verser des indemnisations aux parties qui consentent le financement, les fiduciaires agissant pour leur compte et d'autres parties liées, ainsi que les bailleurs à l'égard des responsabilités découlant de la fabrication, de la conception, de la propriété, du financement, de l'utilisation, de l'exploitation et de la maintenance des avions ainsi qu'à l'égard de la responsabilité délictuelle, que ces responsabilités proviennent ou non de la négligence des parties indemnisées, sauf en cas de négligence grave et d'inconduite volontaire. De plus, dans le cadre de transactions de financement ou de location d'avions, y compris les transactions structurées à titre de contrats de location adossés, Chorus prévoit d'ordinaire des indemnisations à l'égard de certaines incidences fiscales.

Lorsque Chorus, en tant que client, conclut des ententes de services techniques avec des fournisseurs de services, principalement des fournisseurs de services dont la principale activité consiste en l'exploitation d'une compagnie aérienne, elle convient à l'occasion de verser des indemnisations au fournisseur de services visé à l'égard des responsabilités découlant de réclamations de tiers, que ces responsabilités découlent ou non de la négligence du fournisseur de services, à l'exclusion des responsabilités découlant de la négligence grave ou de l'inconduite volontaire de celui-ci.

10 FACTEURS DE RISQUE

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, se reporter à la rubrique 8 — Structure du capital du présent rapport de gestion et à la rubrique — Facteurs de risque de la notice annuelle de Chorus, datée du 18 février 2021.

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. (Se reporter à la rubrique 2 – À propos de Chorus, ainsi qu'à la note 21 des états financiers consolidés audités de Chorus pour les exercices clos les 31 décembre 2020 et 2019.)

12 ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

L'établissement d'informations financières consolidées exige que la direction pose des jugements et formule des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur l'application des méthodes et sur les montants des actifs, des passifs, des produits des activités ordinaires et des charges qui sont présentés. Les éléments à l'égard desquels des jugements, estimations et hypothèses significatifs sont posés et formulés comprennent les avantages futurs du personnel, l'amortissement des actifs à long terme et la dépréciation. Ces estimations sont fondées sur l'expérience passée et sur la connaissance qu'a la direction des événements actuels et des mesures que Chorus pourrait prendre dans l'avenir. 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 et les résultats réels pourraient différer de ces estimations.[1]

Les estimations et les hypothèses qui les sous-tendent sont examinées de manière continue. Les révisions apportées aux estimations comptables sont constatées dans la période durant laquelle les estimations sont revues si les révisions ne visent que cette période ou dans la période de révision et les périodes futures si les révisions touchent à la fois la période en cours et celles à venir.

COVID-19

La pandémie de COVID-19 a causé de l'incertitude économique à l'échelle planétaire, les entreprises du monde entier tentant de composer avec cette situation sans précédent et en constante évolution. Pour le secteur de l'aviation, cette pandémie a réduit la demande des passagers en raison de l'imposition de sévères restrictions de déplacement et des inquiétudes sur le plan sanitaire, ce qui a nui à toutes les compagnies aériennes partout dans le monde.

Actuellement, celles-ci sont confrontées à des volumes de passagers et des revenus exceptionnellement faibles, ce qui resserre leurs liquidités et les resserrera tant que la pandémie persistera et que les restrictions de déplacement qu'elle engendre seront en vigueur. La durée et les conséquences de la pandémie de COVID-19 demeurent inconnues pour le moment. Toute estimation de sa durée et de sa gravité est donc hautement incertaine et c'est pourquoi les estimations de l'impact négatif qu'elle pourrait, directement ou indirectement, avoir sur les activités, les résultats financiers et la situation financière de Chorus dans l'avenir font également l'objet de grandes incertitudes.

[1] (Se reporter à la rubrique 25 – 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 2020 et 2019.

Avantages du personnel futurs

Les principales méthodes comptables de Chorus relativement au régime à prestations définies des pilotes et au régime à prestations définies des dirigeants (désignés collectivement les « avantages de retraite »), ainsi qu'aux autres avantages du personnel futurs s'établissent comme suit :

- Le coût des avantages de retraite accumulés par les employés est établi selon un calcul actuariel à l'aide de la méthode de répartition des prestations au prorata des services, des taux d'intérêt du marché, ainsi que de la meilleure estimation de la direction à l'égard des augmentations salariales, des âges de départ à la retraite et de l'espérance de vie des employés. Les obligations sont réparties sur la période débutant à la date à laquelle l'employé commence à cotiser au régime et finissant à la date de sa cessation d'emploi, de son décès ou de son départ à la retraite, selon la première de ces dates à survenir. Les profits et pertes actuariels à l'égard des avantages de retraite sont comptabilisés intégralement pour la période durant laquelle ils surviennent dans les autres éléments du résultat global et les résultats non distribués, sans transfert à l'état du résultat net pour les périodes ultérieures. Le coût des services rendus au cours de la période, l'élément comptabilisé du coût des services passés, le produit d'intérêts lié aux actifs du régime et les intérêts découlant du passif au titre du régime de retraite sont imputés aux salaires et avantages du personnel à l'état du résultat net.
- Les autres avantages du personnel se composent de deux catégories d'avantages :
  - L'assurance-soins de la santé et l'assurance-soins dentaires offertes aux employés recevant des prestations d'invalidité à long terme, ainsi que des prestations d'indemnisation d'accidents du travail et des prestations de la Commission de sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail dans le cas des employés de l'Ontario, sont collectivement appelées les autres avantages à long terme. Les profits et pertes actuariels au titre de cette composante des autres avantages du personnel sont comptabilisés dans les charges d'exploitation pour l'exercice durant lequel ils surviennent.
  - Les prestations de congé de maladie sont versées à certains employés à la date de départ à la retraite ou juste avant. Les profits et pertes actuariels au titre de cette composante des autres avantages du personnel sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global pour l'exercice durant lequel ils surviennent.
- Le coût des autres avantages du personnel est établi selon un calcul actuariel à l'aide de la méthode de répartition des prestations au prorata des services (selon le cas), des taux d'intérêt du marché ainsi que de la meilleure estimation de la direction à l'égard des âges de départ à la retraite, de l'inflation des coûts des soins de la santé, des augmentations salariales et de l'inflation en général concernant chaque catégorie d'avantages selon le cas.
- Les coûts des services passés découlant de modifications du régime de retraite à prestations définies, du régime complémentaire de retraite à l'intention des dirigeants et d'autres régimes d'avantages du personnel sont comptabilisés immédiatement en résultat.
- Le régime de retraite agréé est assujetti à certaines obligations de capitalisation minimales. L'éventuel passif à l'égard des obligations de capitalisation minimales est calculé à l'aide des obligations de capitalisation minimales projetées en fonction de prévisions actuarielles. Le passif lié aux obligations de capitalisation minimales et toute réévaluation ultérieure de ce passif sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global, sans reclassement ultérieur en résultat.
- La date d'évaluation des actifs et obligations de chaque régime est le 31 décembre. Les obligations au titre des prestations de retraite sont attribuées à la période débutant à la date à laquelle l'employé commence à

cotiser au régime et finissant à la date de sa cessation d'emploi, de son décès ou de son départ à la retraite, selon la première de ces dates à survenir. Les obligations liées aux autres avantages du personnel sont attribuées à la période débutant à la date où commencent les cotisations de l'employé au régime ou son invalidité (selon le cas) et finissant à la date du départ à la retraite, à la cessation de l'invalidité ou à l'âge de 65 ans (selon le cas).

- Chorus offre également plusieurs régimes de retraite à cotisations définies. Le coût des régimes de retraite à cotisations définies est comptabilisé en charges lorsque les cotisations sont exigibles.

Les hypothèses suivantes ont servi à l'évaluation des obligations au titre des prestations dans le cadre des régimes et des charges au titre des avantages de retraite et autres de l'employeur :

- Le taux d'actualisation utilisé pour calculer l'obligation au titre des prestations et des avantages ainsi que le produit d'intérêts à l'égard des actifs est établi en fonction des taux d'intérêt du marché, à la date d'évaluation, à l'égard d'instruments de créance d'excellente qualité assortis de flux de trésorerie dont le calendrier et le montant avoisinent les versements de prestations attendus. Il est raisonnablement possible que ces taux varient à l'avenir en raison de l'évolution des taux d'intérêt du marché.
- L'inflation des coûts des soins de la santé utilisée pour déterminer les coûts des autres avantages du personnel futurs se fonde sur les récents résultats techniques et les prévisions à long terme. L'hypothèse relative au taux moyen pondéré d'inflation des coûts des soins de la santé utilisée pour les régimes de soins de santé est de 5,5 % par année pour 2020 et de 4,0 % par année pour 2040 et par la suite.
- Les résultats réels présentant un écart par rapport aux hypothèses formulées par la direction donneront lieu à un profit actuariel net ou à une perte actuarielle nette, comptabilisés pour chaque période par le biais des autres éléments du résultat global.

Le tableau qui suit présente les hypothèses retenues pour évaluer les obligations au titre des prestations dans le cadre de ce régime ainsi que les charges au titre des avantages de retraite et autres de l'employeur.

	Exercices clos les 31 décembre	
	2020	**2019**
Hypothèses moyennes pondérées utilisées pour calculer l'obligation au titre des prestations constituées		
- Taux d'actualisation	2,0 % – 2,5 %	2,9 % – 3,1 %
- Taux d'augmentation salariale	2,0 % – 4,5 %	2,0 % – 4,5 %
- Inflation des coûts des soins de la santé – taux choisi	5,4 %	5,5 %
- Inflation des coûts des soins de la santé – taux final	4,0 %	4,0 %
- Année où le taux final est atteint	2040	2040
Hypothèses moyennes pondérées utilisées pour calculer les charges de retraite et les coûts des prestations		
- Taux d'actualisation	2,9 % – 3,1 %	3,6 % – 3,8 %
- Taux d'augmentation salariale	2,0 % – 4,5 %	2,0 % – 4,5 %
- Inflation des coûts des soins de la santé – taux choisi	5,5 %	5,5 %
- Inflation des coûts des soins de la santé – taux final	4,0 %	4,0 %
- Année où le taux final est atteint	2040	2040

Amortissement des actifs à long terme

L'estimation que fait la direction de la durée d'utilité prévue et de la valeur résiduelle prévue des actifs à long terme repose sur la juste valeur actuelle estimée des actifs, sur les plans de Chorus concernant son parc aérien et sur les flux de trésorerie générés par les actifs. Les modifications de ces estimations, qui peuvent être significatives, peuvent découler de divers facteurs, dont des changements apportés aux programmes de maintenance, des variations des charges d'exploitation, des changements touchant l'utilisation des appareils et l'évolution des prix du marché pour des appareils nouveaux et d'occasion d'un type identique ou semblable. Les estimations et les hypothèses sont évaluées au moins une fois l'an. Les ajustements sont pris en compte de manière prospective, par le biais de la dotation aux amortissements et de la dépréciation. Une réduction de 10 % de la valeur résiduelle des appareils donnerait lieu à une augmentation d'environ 7,6 M$ de la dotation à l'amortissement annuelle des immobilisations corporelles.

Dépréciation d'actifs non financiers

Conformément à IAS 36 *Dépréciation d'actifs,* les appareils de Chorus qu'elle entend conserver et utiliser sont soumis à un test de dépréciation dès que des événements ou des changements de circonstances indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Les appareils loués à des tiers ne font l'objet d'un test de dépréciation que lorsque cinq ans se sont écoulés depuis leur date de construction sauf si des changements de circonstances suggèrent qu'il existe un indice de dépréciation. La direction tient compte, entre autres facteurs, des valeurs d'expertise courantes pour déterminer s'il existe des indices pouvant suggérer une dépréciation.

Aux fins de l'établissement de la valeur recouvrable, les actifs sont regroupés au plus bas niveau de regroupement pour lequel les flux de trésorerie identifiables sont indépendants des flux de trésorerie d'autres groupes d'actifs.

Pour tout appareil à l'égard duquel il existe un indice de dépréciation, la direction estime la valeur recouvrable, laquelle correspond à la plus élevée de la juste valeur diminuée des coûts de sortie et de la valeur d'utilité. Une perte de valeur est constatée si la valeur recouvrable estimée est inférieure à la valeur comptable de l'actif soumis au test de dépréciation. Pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020, Chorus a constaté une correction de valeur respective de 41,6 M$ et de 68,2 M$ (néant en 2019).

Pour établir les valeurs recouvrables, Chorus fait des estimations et formule des hypothèses importantes concernant la durée d'utilité attendue et la valeur résiduelle prévue des appareils, s'appuyant à cette fin sur des estimations obtenues auprès d'évaluateurs indépendants et portant sur des appareils du même type ou des appareils semblables, et elle tient compte des flux de trésorerie contractuels, de la solvabilité de ses preneurs à bail et de l'utilisation qu'elle prévoit faire des appareils. Pour déterminer la valeur résiduelle des appareils, elle applique également un taux d'inflation futur hypothétique de 2,0 %. La valeur d'utilité a été estimée en actualisant, à un taux de 7,25 % au 31 décembre 2020 (5,60 % au 31 décembre 2019), la valeur actuelle des flux de trésorerie futurs qui pourraient être tirés de l'utilisation continue d'un actif, incluant ceux générés par sa sortie in fine.

La juste valeur diminuée des coûts de sortie est estimée au moyen de données du marché externes, diminuées des coûts de sortie. L'estimation de la valeur d'utilité pour un appareil à l'égard duquel il existe un indice de dépréciation exige de poser un jugement important pour établir les flux de trésorerie futurs attendus qui sont associés à l'appareil et, éventuellement, à sa sortie (incluant les conséquences potentielles de la COVID-19). Il est présumé que les flux de trésorerie futurs seront réalisés dans les conditions actuelles du marché et/ou aux termes des ententes de location contractuelles en vigueur et que le délai de vente entre un acheteur consentant et le vendeur sera adéquat. Toute variation des flux de trésorerie attendus, de la valeur résiduelle prévue et des hypothèses quant aux taux d'inflation et aux taux d'actualisation pourrait avoir une incidence importante sur les montants établis par Chorus.

Dépréciation des actifs financiers

Les principaux actifs financiers de Chorus qui sont soumis au modèle des pertes de crédit attendues (les « PCA ») sont ses créances clients et les autres créances qui résultent de ses activités de location.

Chorus a conclu des ententes d'allègement de loyer avec la quasi-totalité de ses preneurs à bail. Si la COVID-19 et les restrictions gouvernementales qu'elle entraîne perdurent, les risques associés au paiement des loyers différés et des loyers futurs pourraient augmenter considérablement.

Chorus emploie la méthode simplifiée autorisée par IFRS 9 pour calculer la correction de valeur pour PCA, laquelle met en jeu les pertes attendues pour la durée de vie de toutes les créances clients, des créances différées et des créances à long terme, établissant à cette fin une grille de calcul fondée sur l'historique des pertes de crédit de Chorus, pertes qui sont ajustées pour tenir compte de facteurs prospectifs propres aux débiteurs et au contexte économique. Des jugements importants sont posés afin de déterminer ces facteurs. Les lettres de crédit et les dépôts de garantie détenus sont considérés comme faisant partie intégrante des créances clients et sont pris en compte dans le calcul de la dépréciation.

Dans le cas des créances locatives d'appareils, Chorus évalue, pour chaque preneur à bail, les pertes attendues sur celles-ci. Pour établir la correction de valeur pour PCA, elle tient compte du plus récent historique de paiement et de ses attentes quant à des défaillances dans l'avenir. L'évaluation de Chorus est subjective en raison de la nature prospective de ces éléments. Par conséquent, la correction de valeur pour PCA fait l'objet d'un grand degré d'incertitude et est fondée sur des jugements portant sur des événements éventuels futurs et pouvant se révéler erronés puisque la COVID-19 crée une incertitude importante.

En raison de la pandémie de COVID-19 et des restrictions de déplacement imposées par les gouvernements, Chorus a, pour le trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2020, constaté une perte de valeur respective sur ses créances clients et autres créances de 4,2 M$ et de 10,3 M$ (néant en 2019), montant qui a été inscrit dans les charges d'exploitation.

13 MODIFICATION DE NORMES COMPTABLES

Les principales méthodes comptables de Chorus sont décrites à la note 3 des états financiers consolidés en date du 31 décembre 2020, sauf en ce qui a trait à ce qui suit :

Nouvelles normes comptables adoptées au cours de la période

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 touchent 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 1er janvier 2020, et l'application anticipée est permise. L'exposition de Chorus aux variations des taux LIBOR se limite aux ententes de prêts et de dérivés assortis de taux variables liés aux LIBOR et qui ne viennent pas à échéance avant le 31 décembre 2021. Se reporter à la section portant sur le risque de taux d'intérêt de la rubrique 8 – Structure du capital pour de plus amples renseignements.

14 JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les instruments financiers de Chorus se composent de la trésorerie, des liquidités soumises à restrictions, des créances, du papier commercial adossé à des actifs, des créances non courantes comprises dans les autres actifs, des créances sur contrats de location-financement, des swaps de rendement total, des dettes d'exploitation et charges à payer, des dividendes à payer, du passif au titre du régime incitatif à long terme, des swaps de taux d'intérêt, de la dette à long terme et des obligations locatives.

Les valeurs comptables inscrites à l'état de la situation financière pour la trésorerie, les liquidités soumises à restrictions, les créances clients, les créances à long terme incluses dans les autres actifs, les dettes d'exploitation et charges à payer, les dividendes à payer et la facilité de crédit d'exploitation avoisinent les justes valeurs en raison des échéances immédiates ou à court terme de ces instruments financiers. Les actifs et les passifs comme les impôts indirects et les incitatifs à la location différés qui ne sont pas de nature contractuelle et découlent d'exigences prévues par la loi imposées par les autorités gouvernementales ne correspondent pas à la définition d'actifs financiers ou passifs financiers, et sont donc exclus. Les méthodes et hypothèses utilisées pour l'estimation de la juste valeur des autres actifs et passifs financiers s'établissent comme suit :

- Papier commercial adossé à des actifs (« PCAA »)

  Le PCAA est un titre financier pour lequel il n'existe actuellement aucun marché actif. L'évaluation se fonde sur une quantité limitée d'information du marché disponible, sur les dates d'échéance ainsi que sur le rendement du capital investi attendu sur une base actualisée.

- Créances de location-financement

  Au 31 décembre 2020, la juste valeur des créances de location-financement s'élevait à 9,2 M$ et leur valeur comptable, à 8,5 M$. Les flux de trésorerie annuels de Chorus ont été actualisés aux taux d'intérêt du marché pertinents.

- Emprunts à terme à amortissement du capital

  Au 31 décembre 2020, les emprunts à long terme avaient une juste valeur de 1 625,1 M$ et leur valeur comptable était de 1 756,5 M$, compte non tenu des frais de financement différés de 10,3 M$. La juste valeur a été calculée en actualisant les flux de trésorerie futurs des emprunts à long terme respectifs aux taux d'intérêt du marché pertinents pour des instruments d'emprunt analogues.

- Débentures à 6,00 %

  Au 31 décembre 2020, la juste valeur des unités convertibles s'élevait à 178,1 M$ et leur valeur comptable, à 198,3 M$, compte non tenu des frais de financement différés de 2,3 M$. La juste valeur a été calculée en évaluant les bons de souscription inclus dans les unités convertibles et en actualisant les flux de trésorerie futurs des titres d'emprunt respectifs selon le rendement à l'échéance estimatif d'instruments d'emprunt analogues.

- Débentures non garanties à 5,75 %

  Au 31 décembre 2020, la juste valeur des débentures non garanties à 5,75 % se chiffrait à 69,2 M$ et leur valeur comptable, à 86,3 M$, compte non tenu des frais de financement différés de 3,2 M$. La juste valeur est fondée sur les cours observés sur des marchés actifs.

- Facilité de crédit renouvelable non garantie

  Au 31 décembre 2020, la juste valeur de la facilité de crédit renouvelable non garantie s'élevait à 121,7 M$ et sa valeur comptable, à 127,3 M$. La juste valeur a été calculée en actualisant les flux de trésorerie futurs de la facilité de crédit renouvelable à un taux d'intérêt du marché pertinent.

- Swaps de taux d'intérêt

  Au 31 décembre 2020, la juste valeur et la valeur comptable des passifs liés aux swaps de taux d'intérêt étaient de 11,7 M$. La juste valeur des swaps de taux d'intérêt, classée au niveau 2, est estimée à l'aide de méthodes d'évaluation qui utilisent des données de marché observables.

- Swap de rendement total

  Au 31 décembre 2020, la juste valeur et la valeur comptable du passif lié au swap de rendement total s'élevaient à 8,1 M$. La juste valeur du swap de rendement total, classée au niveau 2, est estimée à l'aide de méthodes d'évaluation qui utilisent des données de marché observables.

15 RÉGIMES DE RETRAITE

Projections en matière d'obligations de capitalisation des régimes de retraite

Le tableau ci-dessous présente les projections relatives aux obligations de capitalisation des régimes de retraite de Chorus pour la période 2021-2025 :

(en milliers de dollars canadiens)	2021 $	2022 $	2023 $	2024 $	2025 $
Régimes de retraite à prestations définies, services rendus au cours de la période	24 700	23 900	24 200	23 600	23 100
Régimes de retraite à cotisations définies	12 600	16 500	18 100	18 400	18 900
Projections en matière d'obligations de capitalisation des régimes de retraite	37 300	40 400	42 300	42 000	42 000

Les obligations de capitalisation des régimes de retraite de Chorus de 2020 se sont établies à 25,3 M$ pour les régimes de retraite à prestations définies et à 11,2 M$ pour les régimes de retraite à cotisations définies.

Les obligations de capitalisation des régimes de retraite estimatives figurant dans le tableau ci-dessus visent les régimes de retraite à prestations définies et à cotisations définies dont Chorus est le promoteur. Les régimes de retraite à prestations définies comprennent le régime à prestations définies enregistré des pilotes de Jazz (le « régime à prestations définies des pilotes ») ainsi que le régime de retraite à prestations définies non enregistré complémentaire des hauts dirigeants (le « régime à prestations définies des dirigeants ») dont Chorus est le promoteur à l'intention des employés admissibles. Le 1er janvier 2015 et le 19 février 2014, le régime à prestations définies des pilotes et le régime à prestations définies des dirigeants ont été respectivement fermés aux nouveaux participants. Les régimes de retraite à cotisations définies comprennent plusieurs ententes de retraite à cotisations définies auxquels cotise Chorus à l'intention des employés admissibles.

Les obligations de capitalisation pour le régime à prestations définies des pilotes se fondent sur la situation financière estimative du régime au 1er janvier 2021 aux fins de capitalisation et une estimation de la masse salariale des pilotes

pour la période de projection, et pourraient différer considérablement de ces estimations. Les obligations de capitalisation estimatives à l'égard du régime à prestations définies des dirigeants se fondent sur une politique de capitalisation adoptée par Chorus et la situation financière du régime au 1er janvier 2020 aux fins de capitalisation.

L'excédent de solvabilité du régime à prestations définies des pilotes au 1er janvier 2020 se chiffrait à 11,3 M$, comparativement à un déficit de 36,6 M$ au 1er janvier 2019.

La situation financière du régime à prestations définies des pilotes au 1er janvier 2020 aux fins de capitalisation tient compte de la moyenne du ratio de solvabilité sur une période de trois ans. Au 1er janvier 2021, la situation financière du régime à prestations définies des pilotes, à la valeur de marché, devrait consister en un léger excédent, tandis que les niveaux de financement minimaux reposeront sur une moyenne des ratios de solvabilité pendant une période de trois ans.

Le texte qui précède peut comporter des énoncés prospectifs et les obligations de capitalisation des régimes de retraite peuvent varier. Ces projections se fondent sur certaines hypothèses notamment les calculs actuariels, les taux d'intérêt du marché, les estimations de la direction quant aux augmentations salariales, aux âges de départ à la retraite et à l'espérance de vie des employés, et elles sont assujetties à certains risques, notamment l'évolution de la conjoncture économique, le rendement des actifs des régimes et les taux d'intérêt, facteurs qui peuvent chacun influer sur la situation financière des régimes de retraite dont Chorus est le promoteur ainsi que les cotisations requises à l'avenir. Se reporter à la rubrique 25 – Mise en garde concernant l'information prospective, à la rubrique 12 – Estimations comptables critiques, et à la rubrique 10 – Facteurs de risque, pour de plus amples renseignements sur les risques que comporte cette information prospective. Les obligations de capitalisation estimatives actuelles des régimes de retraite diffèrent des estimations antérieures en raison notamment des facteurs susmentionnés.

16 TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Au 31 décembre 2020, 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.

17 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 à présenter dans les documents destinés au public est enregistrée, traitée, condensée et présentée dans les délais prescrits. Le contrôle interne à l'égard de l'information financière (« CIIF ») de Chorus a été conçu 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. Les CPCI et le CIIF ont été conçus en fonction du document intitulé Internal Control – Integrated Framework (2013) du Committee of Sponsoring Organizations de la Treadway Commission (« COSO »).

La direction, sous la supervision du chef de la direction et du chef des affaires financières, a évalué l'efficacité des CPCI et du CIIF de Chorus. D'après cette évaluation, au 31 décembre 2020, le chef de la direction et le chef des affaires financières ont conclu que les contrôles et procédures de communication de l'information de Chorus et son contrôle interne à l'égard de l'information financière, au sens du *Règlement 52-109 sur l'attestation de l'information présentée dans les documents annuels et intermédiaires des émetteurs*, fonctionnaient efficacement.

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 de l'exercice clos le 31 décembre 2020, 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. L'incidence des changements aux activités découlant de la pandémie de COVID-19 n'a eu aucun effet important sur l'environnement de contrôle de Chorus.

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 de Chorus en date du 31 décembre 2020, et a approuvé ces documents avant leur publication.

18 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

En raison de l'incidence économique de la COVID-19 sur le secteur aérien mondial, Chorus a révisé sa définition du résultat net ajusté au deuxième trimestre de 2020 afin d'y inclure les provisions pour moins-value et les coûts de reprise de location déduction faite des sûretés réalisés et de la charge (du produit) d'impôt applicable découlant de la pandémie afin de faciliter la transparence et la comparabilité de ses résultats.

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, des provisions pour moins-value, des coûts de reprise de location nets des sûretés réalisés, des honoraires au titre des services de consultation stratégique et de la charge (du produit) d'impôt applicable. 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. (Se reporter à la rubrique 25 – Mise en garde concernant l'information prospective.)

En raison de l'incidence économique de la COVID-19 sur le secteur aérien mondial, Chorus a révisé sa définition du BAI ajusté et du BAIIA ajusté au deuxième trimestre de 2020 afin d'y inclure les provisions pour moins-value et les coûts de reprise de location déduction faite de sûretés réalisés afin de faciliter la transparence et la comparabilité de ses résultats. Le BAI et le BAIIA ajusté ne doivent pas être utilisés isolément pour mesurer les flux de trésorerie, car ils ne tiennent 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.

Le BAI s'entend du résultat avant impôt. Le BAIIA ajusté (résultat avant impôt avant les primes à la signature, les

coûts liés au programme de départ des employés, les provisions pour moins-value, les coûts de reprise de location nets des sûretés réalisés et les honoraires au titre des services de consultation stratégique et d'autres éléments tels les profits et perte 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 BAI 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, les provisions pour moins-value, les coûts de reprise de location nets des sûretés réalisés et les honoraires au titre des services de consultation stratégique), ainsi que des 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, les provisions pour moins-value, les coûts de reprise de location nets de sûretés réalisés 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, les provisions pour moins-value, les coûts de reprise de location nets des sûretés réalisés et les honoraires au titre des services de consultation stratégique), ainsi que des 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.

	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	**2020 $**	**2019 $**	**Variation $**	**2020 $**	**2019 $**	**Variation $**
Résultat net	**9 157**	**36 577**	**(27 420)**	**41 486**	**133 160**	**(91 674)**
Ajouter (déduire) les éléments pour obtenir le résultat net ajusté						
Éléments liés à la COVID-19						
Provisions pour moins-value	41 583	—	41 583	68 197	—	68 197
Coûts de reprise de location	498	—	498	3 231	—	3 231
Autres éléments						
Profit de change latent	(38 703)	(13 354)	(25 349)	(42 738)	(41 305)	(1 433)
Programme de départ des employés	436	61	375	4 775	2 308	2 467
Primes à la signature	547	—	547	547	2 000	(1 453)
Produit d'impôt sur les éléments ajustés	(5 851)	(16)	(5 835)	(11 457)	(1 185)	(10 272)
	(1 490)	(13 309)	11 819	22 555	(38 182)	60 737
Résultat net ajusté	**7 667**	**23 268**	**(15 601)**	**64 041**	**94 978**	**(30 937)**
Résultat net ajusté par action – de base	**0,05**	**0,15**	**(0,10)**	**0,40**	**0,61**	**(0,21)**
Ajouter les éléments pour obtenir le résultat avant impôt ajusté						
Charge (produit) d'impôt sur le résultat	(3 940)	5 362	(9 302)	5 497	25 100	(19 603)
Produit d'impôt sur les éléments ajustés	5 851	16	5 835	11 457	1 185	10 272
Résultat avant impôt ajusté	**9 578**	**28 646**	**(19 068)**	**80 995**	**121 263**	**(40 268)**
Ajouter (déduire) les éléments pour obtenir le BAIIA ajusté						
Charge d'intérêts nette	23 493	19 730	3 763	90 774	71 768	19 006
Dotations aux amortissements, sauf la dépréciation	40 125	37 142	2 983	156 157	136 948	19 209
Perte de change	7 406	1 453	5 953	17 582	10 692	6 890
Perte à la cession d'immobilisations corporelles	1 370	1 270	100	1 946	653	1 293
Autres	—	395	(395)	—	395	(395)
	72 394	59 990	12 404	266 459	220 456	46 003
BAIIA ajusté	**81 972**	**88 636**	**(6 664)**	**347 454**	**341 719**	**5 735**

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.

(en milliers de dollars canadiens)	**31 décembre 2020** **$**	**31 décembre 2019** **$**	**Variation** **$**
Dette à long terme (y compris la partie courante)	2 194 591	1 839 446	355 145
Moins la trésorerie	(165 717)	(87 167)	(78 550)
Dette nette	2 028 874	1 752 279	276 595
Dette nette ajustée	2 028 874	1 752 279	276 595
BAIIA ajusté	347 454	341 719	5 735
Ratio de levier financier	5,8	5,1	0,7

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 31 décembre 2020, la dette nette ajustée avait augmenté, passant de 1 752,3 M$ à 2 028,9 M$, en hausse de 276,6 M$ ou 15,8 % par rapport au 31 décembre 2019. L'augmentation était principalement liée à un accroissement des emprunts à long terme de 500,3 M$, déduction faite des frais de financement constitués de nouveaux prêts liés à l'acquisition d'avions de 335,3 M$, des facilités de crédit de 165,0 M$ (facilité de crédit renouvelable non garantie de 100,0 M$ US entièrement prélevée à un taux de change de 1,3504, en plus d'un prélèvement de 30,0 M$ sur la facilité de crédit d'exploitation), contrebalancé par des paiements prévus de 147,5 M$ sur les emprunts à long terme et les obligations locatives et l'incidence d'une baisse du taux de change du dollar américain qui a réduit la dette à long terme d'environ 31,5 M$.

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 5,8 au 31 décembre 2020 (5,1 au 31 décembre 2019). L'endettement a augmenté au 31 décembre 2020 par rapport à l'exercice clos le 31 décembre 2019, en raison d'emprunts supplémentaires servant à financer les investissements dans les avions et les besoins en fonds de roulement, compensés par une baisse du taux de change du dollar américain au 31 décembre 2020 de 1,2732, qui a réduit la dette à long terme d'environ 31,5 M$.

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 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.

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 31 décembre			Exercices clos les 31 décembre		
	2020 $	2019 $	Variation $	2020 $	2019 $	Variation $
Entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation	56 786	88 734	(31 948)	156 638	261 707	(105 069)
Ajouter (déduire)						
Variation nette des soldes hors trésorerie liés à l'exploitation	16 466	(14 305)	30 771	104 670	4 628	100 042
Dépenses d'investissement, compte non tenu des achats d'avions et du PEP	(1 840)	(9 990)	8 150	(11 727)	(31 547)	19 820
Travaux de maintenance et de révision importants inscrits à l'actif	(1 491)	(2 805)	1 314	(7 529)	(14 444)	6 915
Entrées de trésorerie liées aux activités d'exploitation ajustées	**69 921**	**61 634**	**8 287**	**242 052**	**220 344**	**21 708**

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.

	Période de douze mois close le		
(en milliers de dollars canadiens)	**31 décembre 2020** **$**	**31 décembre 2019** **$**	**Variation** **$**
Résultat avant impôt sur le résultat	46 983	158 260	(111 277)
Profit de change latent	(42 738)	(41 305)	(1 433)
	4 245	116 955	(112 710)
Ajouter :			
Charges financières	91 782	74 820	16 962
	96 027	191 775	(95 748)
Capital investi :			
Dette à long terme moyenne[1)]	2 002 868	1 650 903	351 965
Obligations locatives moyennes[2)]	14 151	19 473	(5 322)
Capitaux propres moyens	623 168	517 400	105 768
	2 640 187	2 187 776	452 411
Rendement du capital investi	3,6 %	8,8 %	(5,2) %

1) La dette à long terme moyenne englobe la partie courante et la partie non courante.
2) Les obligations locatives moyennes englobent la partie courante et la partie non courante.

En 2020, le rendement moyen sur le capital investi s'est contracté, passant de 8,8 % à 3,6 %. Le résultat avant impôts sur le résultat, excluant le profit de change, a diminué considérablement par rapport à 2019 en raison de la pandémie de COVID-19, ce qui a entraîné une baisse de la demande de passagers pour les services d'aviation et a eu une incidence sur les résultats de Chorus comme suit :

- Le résultat avant impôts sur le résultat, excluant le profit de change, du secteur de la location d'avions régionaux a été considérablement en baisse par rapport à 2019 en raison de 13 avions mis hors location du fait de résiliations de contrats de location, de la dépréciation d'avions générale et de provisions pour pertes de crédit attendues, ainsi que des coûts de retour de location en plus de l'augmentation des charges financières liées à la dette sur les avions supplémentaires et les intérêts additionnels liés au programme de report de paiements; tandis que
- Le résultat avant impôts sur le résultat, excluant le profit de change, du secteur des services de transport aérien régional, n'a pour l'essentiel pas été affecté par la baisse des activités de transport aérien sous contrat, principalement en raison de la nature du CAC, la marge fixe étant fixée à 75,2 M$ pour 2020 et de la nature de l'écart limite des coûts contrôlables (se reporter à la rubrique 2- À propos de Chorus).

De plus, le rendement moyen du capital investi a été touché par l'augmentation de la dette à long terme découlant de l'acquisition de nouveaux appareils, par de nouvelles facilités de crédit ainsi que par une augmentation liée au programme de report de paiements.

19 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.

	T4 2020	T3 2020	T2 2020	T1 2020	T4 2019	T3 2019	T2 2019	T1 2019
Chorus								
Total des produits (en milliers de dollars)	218 166	196 617	184 007	349 931	338 606	351 454	332 520	343 867
Résultat net (en milliers de dollars)	9 157	20 458	29 165	(17 294)	36 577	24 195	38 941	33 447
Résultat net ajusté[1] (en milliers de dollars)	7 667	10 908	21 644	23 822	23 267	29 154	24 156	18 401
BAIIA ajusté[1] (en milliers de dollars)	81 972	85 859	91 042	88 581	88 636	92 639	85 720	74 724
Résultat net par action, de base ($)	0,06	0,13	0,18	(0,11)	0,23	0,15	0,25	0,22
Résultat net par action, dilué ($)	0,06	0,12	0,18	(0,11)	0,23	0,15	0,24	0,22
Résultat net ajusté[1] par action, de base ($)	0,05	0,07	0,13	0,15	0,15	0,18	0,15	0,12
Nombre d'ETP (fin de la période)	2 875	2 810	2 164	4 973	4 910	4 985	4 938	4 851
Nombre d'avions (fin de la période)	212	208	214	211	213	199	184	179
Jazz								
Départs	13 145	13 788	4 894	50 817	56 299	60 111	56 415	54 738
Temps cale à cale	19 222	20 447	6 776	77 454	84 950	90 540	82 938	83 799
Temps cale à cale facturable	24 246	26 194	38 187	90 499	87 532	91 391	83 903	88 386

1) Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique 18 – Mesures financières non conformes aux PCGR.

20 PRINCIPALES DONNÉES ANNUELLES

Le tableau qui suit présente les principales données annuelles visant Chorus pour les exercices 2018 à 2020 :

(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Exercices clos les 31 décembre		
	2020 $	**2019 $**	**2018 $**
Produits	948 721	1 366 447	1 353 287
Résultat d'exploitation	114 547	200 463	216 709
Résultat net	41 486	133 160	67 430
Trésorerie	165 717	87 167	92 592
Actif total	3 337 686	2 945 694	2 325 281
Total des passifs non courants	2 315 988	1 969 637	1 546 380
Dividendes déclarés	19 520	76 315	66 215
Entrées liées aux activités d'exploitation	156 638	261 707	239 233
Par action			
Résultat d'exploitation, de base	0,71	1,28	1,59
Résultat net, de base	0,26	0,85	0,49
Résultat net, après dilution	0,25	0,84	0,48
Dividendes déclarés	0,12	0,48	0,48

2020 par rapport à 2019

Les résultats de 2020, par rapport à ceux de 2019, sont analysés dans l'ensemble du présent rapport de gestion.

Comme l'ensemble du secteur de l'aviation, Chorus continue d'être confrontée à une baisse de la demande de passagers liée à l'incidence des restrictions de voyage et aux questions d'ordre sanitaire liées à la COVID-19, ce qui a eu des répercussions sur ses résultats.

Les produits ont diminué dans le secteur des services de transport aérien régional en raison de la baisse des produits tirés des coûts contrôlables, des produits des activités ordinaires refacturés et des autres produits en raison de la diminution des activités de MRR liées à des tiers, de la réduction des ventes de pièces et de la baisse du transport aérien sous contrat en raison de l'incidence économique de la COVID-19, ce qui est partiellement compensé par une augmentation des produits des activités ordinaires dans le secteur de la location d'avions régionaux attribuable à une augmentation des produits de location d'avions par rapport à la période précédente; partiellement compensée par la perte de produits des activités ordinaires de 13 avions hors location.

Le résultat d'exploitation a diminué en raison de l'incidence de la COVID-19 sur l'économie qui comprend une dépréciation générale importante des avions et des dotations à la provision pour pertes de crédit attendues en plus des coûts de reprise de bail liés aux résiliations de bail.

Le résultat net a diminué en raison de la baisse du résultat d'exploitation dont il est question ci-dessus et de la hausse des charges d'intérêts découlant de la nouvelle dette liée aux acquisitions d'appareils et des prélèvements sur les facilités de crédit en 2020.

La trésorerie a augmenté en raison des fonds prélevés sur les facilités de crédit, contrebalancés par le financement par capitaux propres des acquisitions d'appareils et les besoins en fonds de roulement.

Le total des actifs a augmenté en raison des acquisitions d'avions, de l'augmentation des créances liées aux accords d'allègement de loyer dans le secteur de la location d'avions régionaux et de l'augmentation des créances d'Air Canada dans le secteur des services de transport aérien régional.

Le total des passifs non courants a augmenté en raison d'emprunts à long terme supplémentaires liés à l'acquisition d'avions susmentionnés et de prélèvements sur les facilités de crédit, facteurs compensés par le remboursement de la dette à long terme.

2019 par rapport à 2018

Les résultats de 2019, par rapport à ceux de 2018, sont analysés dans l'ensemble du présent rapport de gestion.

Les produits ont augmenté en raison principalement de l'augmentation importante du nombre d'avions en location pour le secteur des services de transport aérien régional, ce qui a été contrebalancé par la baisse attendue dans le secteur des services de transport aérien régional pour les mêmes périodes par suite de la diminution des produits tirés du CAC.

Le résultat d'exploitation a diminué en raison des produits tirés du CAC ainsi que de l'accroissement de la rémunération fondée sur des actions dans le secteur des services de transport aérien régional, contrebalancé en partie par la croissance du secteur de la location d'avions régionaux.

Le résultat net a progressé principalement en raison de profits de change latents attribuables à une variation des taux de change et de la baisse des taux d'impôt.

La trésorerie a diminué en raison essentiellement de la trésorerie affectée à l'achat de quatre avions pour le secteur de la location d'appareils régionaux, compensée en partie par le produit net de 82,0 M$ tiré de l'émission des débentures non garanties à 5,75 %, déduction faite des coûts de transaction.

L'actif total a augmenté en raison principalement de l'achat d'avions par le secteur de la location d'appareils régionaux.

Le total des passifs non courants a augmenté en raison surtout de nouveaux emprunts à long terme liés à l'acquisition d'avions susmentionnés, de la variation du taux de change sur la dette à long terme et du produit net de 82,0 M$ tiré de l'émission des débentures non garanties à 5,75 %, déduction faite des coûts de transaction, facteurs contrebalancés par le remboursement de la dette à long terme.

21 PRODUITS TIRÉS DES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2020 $	2019 $	Variation $	Variation %	2020 $	2019 $	Variation $	Variation %
Produits tirés des coûts contrôlables	91 576	173 003	(81 427)	(47,1)	419 644	721 508	(301 864)	(41,8)
Produits des activités ordinaires refacturés	18 235	54 755	(36 520)	(66,7)	97 685	212 564	(114 879)	(54,0)
Marge fixe	18 810	18 810	—	—	75 240	75 240	—	—
Produits tirés des incitatifs	752	654	98	15,0	2 363	2 068	295	14,3
	129 373	247 222	(117 849)	(47,7)	594 932	1 011 380	(416 448)	(41,2)
Location d'avions aux termes du CAC	35 592	32 488	3 104	9,6	139 817	129 871	9 946	7,7
Autres[1)]	19 159	22 239	(3 080)	(13,8)	66 587	98 153	(31 566)	(32,2)
	184 124	301 949	(117 825)	(39,0)	801 336	1 239 404	(438 068)	(35,3)

1) Le poste Autres comprend les produits liés aux vols nolisés et contractuels, aux activités de MRR et aux autres services.

22 ÉTATS CONSOLIDÉS DU RÉSULTAT NET

	Exercices clos les 31 décembre	
	2020	2019
(en milliers de dollars canadiens)	$	$
Produits d'exploitation	948 721	1 366 447
Charges d'exploitation		
Salaire et avantages du personnel	312 978	471 118
Dotations aux amortissements et dépréciations	224 354	136 948
Matériel, fournitures et services de maintenance avions	102 362	207 846
Redevances d'aéroport et de navigation	69 438	170 065
Frais de service aux terminaux	9 470	20 493
Autres	115 572	159 514
	834 174	1 165 984
Résultat d'exploitation	114 547	200 463
(Charges) produits autres que d'exploitation		
Produit d'intérêts	1 008	3 052
Charge d'intérêts	(91 782)	(74 820)
Perte à la cession d'immobilisations corporelles	(1 946)	(653)
Profit de change	25 156	30 613
Autres	—	(395)
	(67 564)	(42 203)
Résultat avant impôt sur le résultat	46 983	158 260
Charge d'impôt sur le résultat		
Impôt exigible	6 817	(8 416)
Impôt différé	(12 314)	(16 684)
	(5 497)	(25 100)
Résultat net	41 486	133 160

23 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.

24 GLOSSAIRE

CAC de 2015 – Contrat d'achat de capacité modifié et reformulé en date du 1er 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.

Débentures non garanties à 5,75 % – Débentures de premier rang non garanties à 5,75 % de la Société exigibles le 31 décembre 2024.

Débentures à 6,00 % – Débentures de premier rang à 6,00 % de la Société exigibles le 31 décembre 2024.

Appareils A220-300 – Airbus A220-300.

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.

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 – 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.

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 la Société à Fairfax en 2017 pour un produit brut de 200,0 M$, chaque unité se composant d'une débenture à 6,00 % de 1 000 $ et de 121,2122121 bons de souscription.

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.

COVID-19 – Nouvelle source de maladie à coronavirus, que l'Organisation mondiale de la Santé a déclarée comme pandémie le 11 mars 2020.

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, et **avions CRJ** renvoyant à tous les appareils précédemment mentionnés.

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

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.

BAI – Représente le résultat avant l'impôt sur le résultat.

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

Programme d'entretien prolongé ou **PEP** – Programme d'entretien prolongé en vue de prolonger la durée de vie des appareils Dash 8-300 de 50 % (ou environ 15 ans).

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

Marge fixe – Frais fixes établis aux termes du CAC que verse Air Canada à Jazz 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.

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.

LIBOR – Taux interbancaire offert à Londres (London Interbank Offered Rate).

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 avec bagage et le service à la clientèle.

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

Secteur Location d'appareils régionaux – Location d'appareils à ses clients par l'intermédiaire du CAC.

Secteur des services de transport aérien – Englobe les services aériens sous contrat, les services de vols nolisés et les services de maintenance, de réparation et de révision. Ces services sont fournis par Jazz et par Voyageur.

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.

Swap de rendement total – Contrat dérivé sur actions conclu par 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 1er janvier 2019. Voyageur est une filiale de la Société.

Bons de souscription – Bons de souscription pouvant être exercés pour acquérir des actions au prix de 8,25 $ l'action.

25 MISE EN GARDE CONCERNANT L'INFORMATION PROSPECTIVE

Le présent rapport 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 établies 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 indiqués dans l'information prospective.

Des exemples d'informations prospectives dans ce rapport de gestion comprennent la discussion dans la section Perspectives, ainsi que des déclarations sur les attentes concernant les liquidités futures et la solidité financière de Chorus et les produits contractuels, la reprise du trafic aérien intérieur au Canada et dans le monde, la croissance future de Chorus et l'achèvement des transactions en attente dont il est question à la rubrique Perspectives. Les résultats réels peuvent différer sensiblement des résultats indiqués dans les informations prospectives pour plusieurs raisons, notamment la durée prolongée de la pandémie de COVID-19 ou d'autres mesures restrictives pour contenir sa propagation, les conséquences changeantes de la COVID-19 sur les contreparties contractuelles de Chorus, les changements dans l'industrie aéronautique et les conditions économiques générales, le paiement continu (en tout ou en partie) des sommes dues en vertu du CPA, le risque de différends en vertu du CPA, la capacité de Chorus à payer sa dette et à respecter les clauses restrictives, le risque de défauts croisés aux termes des accords d'emprunt et d'autres contrats importants, le risque de dépréciation d'actifs et de dotations à la provision pour pertes de crédit attendues, le défaut de conclure des opérations (y compris des financements potentiels) dont il est question dans le présent rapport de gestion, ainsi que les facteurs identifiés dans les facteurs de risque à la rubrique 8 – Structure du capital et à la rubrique 10 – Facteurs de risque de ce rapport de gestion et dans le document de divulgation publique de Chorus disponible à l'adresse www.sedar.com. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion représentent les attentes de Chorus en date du présent rapport de gestion (ou à la date à laquelle ils sont censés être formulés) et pourraient changer après cette date. Chorus décline toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser ces déclarations pour refléter de nouvelles informations, des événements ultérieurs ou autrement, sauf si les lois sur les valeurs mobilières applicables l'exigent. Les lecteurs doivent savoir que les facteurs et les risques susmentionnés ne sont pas exhaustifs.