



NOTICE ANNUELLE

2010

Le 30 mars 2011

TABLE DES MATIÈRES

NOTES EXPLICATIVES	1
STRUCTURE DE L'ENTREPRISE	2
ACTIVITÉS DE CHORUS	3
RÉGLEMENTATION	23
FACTEURS DE RISQUE	30
MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	45
AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	46
HISTORIQUE DES DIVIDENDES	46
DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL	47
ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS	51
INTERDICTIONS D'OPÉRATIONS, FAILLITES, AMENDES OU SANCTIONS	55
CONFLITS D'INTÉRÊTS	56
INTÉRÊT DES EXPERTS	57
DIRIGEANTS ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES	57
CONTRATS IMPORTANTS	57
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	57
GLOSSAIRE	59
ANNEXE A RÈGLES DU COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE	A-1

NOTES EXPLICATIVES

Sauf indication contraire, les renseignements qui figurent dans la présente notice annuelle sont fournis au 31 décembre 2010.

Chorus et la Société – Dans le présent document, Chorus et la Société renvoient, selon le contexte, à Chorus et à ses filiales actuelles et anciennes filiales, collectivement (notamment Jazz Aviation S.E.C., Jazz Air S.E.C., Commandité Aviation Inc., Commandité Gestion Jazz Air Inc. et 7503695 Canada Inc.), à Chorus et à une ou à plusieurs de ses filiales actuelles et anciennes filiales, à une ou à plusieurs filiales et anciennes filiales de Chorus ou à Chorus elle-même.

Filiales – Dans le présent document, « filiale » ou « filiales » renvoie, par rapport à une entité, à une autre entité, notamment une société par actions ou une société en nom collectif, qui est contrôlée, directement ou indirectement, par cette entité.

Termes définis – Les termes clés sont définis à la rubrique « Glossaire » qui figure à la fin de la présente notice annuelle.

Monnaie – Sauf indication contraire, le numéraire est exprimé en dollars canadiens et le symbole « \$ » désigne le dollar canadien.

Déclarations prospectives – La présente notice annuelle contient des déclarations prospectives. Ces déclarations prospectives se reconnaissent à l'emploi de termes ou d'expressions comme « prévoir », « croire », « pouvoir », « estimer », « s'attendre », « avoir l'intention de », « planifier », « prédire », « projeter », « supposer » et autres termes semblables, éventuellement employés au futur ou au conditionnel, qui font référence à des hypothèses. Ces énoncés peuvent concerner les stratégies, les attentes, les activités prévues ou les mesures futures, sans toutefois se limiter à ce sujet.

Les déclarations prospectives portent sur des analyses et d'autres renseignements fondés sur des prévisions quant aux résultats futurs, à des montants ne pouvant encore être déterminés et à d'autres événements incertains. En vertu de leur nature même, les déclarations prospectives reposent sur des hypothèses, y compris celles décrites ci-après, et sont soumises à d'importants risques et incertitudes. Les prévisions, projections ou déclarations prospectives ne sont donc pas fiables parce qu'elles sont tributaires, notamment, de l'évolution des circonstances externes et des incertitudes générales inhérentes au secteur. Ces déclarations portent sur des risques connus et inconnus, des incertitudes et d'autres facteurs pouvant faire en sorte que les résultats, le rendement ou les réalisations réels diffèrent sensiblement de ceux dont il est question dans les déclarations prospectives. Les résultats réels peuvent se révéler très différents des résultats présentés dans une déclaration prospective en raison de divers facteurs, comme les risques liés à la relation de Chorus avec Air Canada ou Thomas Cook Canada Inc., les risques liés au secteur du transport aérien, le prix de l'énergie, l'état du secteur, du marché, du crédit et de l'économie en général, la concurrence, les questions et frais d'assurance, les questions d'approvisionnement, un conflit armé, un attentat terroriste, les épidémies, les cas de force majeure, l'évolution de la demande en fonction du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et les effectifs, l'obtention de financement, les relations de travail, les négociations collectives ou les conflits de travail, une restructuration, les questions de retraite, les taux de change et d'intérêt, les clauses restrictives en matière d'emprunt et de restructuration liées aux dettes futures, la dilution pour les actionnaires de Chorus, l'incertitude entourant les versements de dividendes, la gestion de la croissance, une modification législative, une mesure défavorable de la part d'un organisme de réglementation, un litige en cours ou futur, l'action d'un tiers et les autres facteurs mentionnés dans la présente notice annuelle, en particulier à la rubrique « Facteurs de risque ». Les déclarations prospectives contenues dans la présente notice annuelle témoignent des attentes de Chorus à la date de la présente

notice annuelle et sont susceptibles de changer après cette date. Toutefois, Chorus n'a ni l'intention ni l'obligation d'actualiser ou de réviser ces déclarations à la lumière de nouveaux éléments d'information, d'événements futurs ou pour quelque autre motif, sauf si elle y est tenue en vertu de la réglementation sur les valeurs mobilières applicable.

STRUCTURE DE L'ENTREPRISE

Chorus a succédé au Fonds lorsque celui-ci, qui était une fiducie de revenu, a été converti en société par actions par voie de plan d'arrangement approuvé par le tribunal conformément à la LCSA le 31 décembre 2010 (l'« arrangement »).

Aux termes de l'arrangement, les porteurs de parts qui étaient des Canadiens admissibles ont reçu des actions à droit de vote à raison d'une action à droit de vote pour chaque part transférée, et les porteurs de parts qui n'étaient pas des Canadiens admissibles ont reçu des actions à droit de vote variable à raison d'une action à droit de vote variable pour chaque part transférée. Les actions confèrent aux porteurs les mêmes droits de vote et participations économiques que ceux qu'ils avaient avant l'heure de prise d'effet de l'arrangement.

Le 5 janvier 2011, la quasi-totalité des actifs de Jazz Air S.E.C. a été transférée à Jazz Aviation S.E.C., société en commandite de l'Ontario nouvellement formée, représentée par son commandité, Commandité Aviation Inc. Les activités de transport aérien auparavant exercées par Jazz Air S.E.C. sont maintenant exercées par Jazz Aviation S.E.C. Par suite de cette réorganisation, Jazz Air S.E.C. a été liquidée et dissoute, et le Fonds ainsi que la Fiducie ont été liquidés.

Chorus a été constituée en société le 27 septembre 2010 en vertu de la LCSA et elle n'exploitait aucune entreprise active avant l'arrangement.

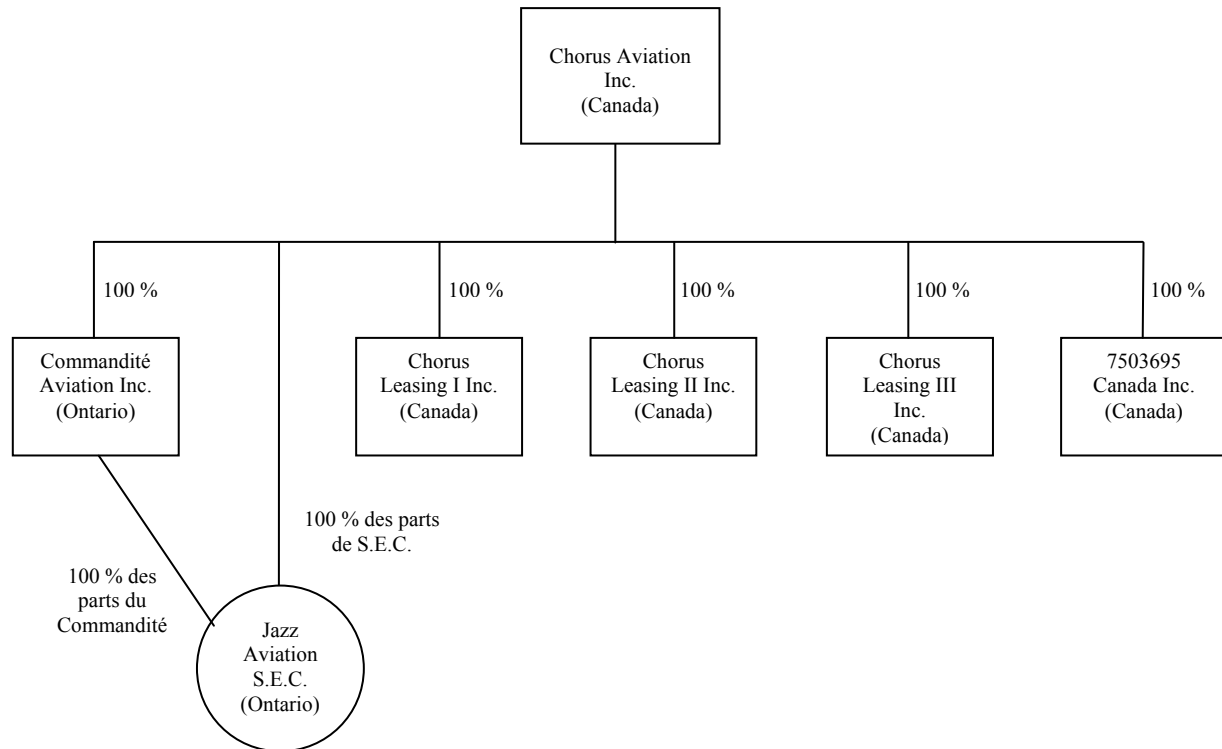
Le 28 février 2011, Chorus a constitué trois filiales en propriété exclusive conformément à la LCSA, soit Chorus Leasing I Inc., Chorus Leasing II Inc. et Chorus Leasing III Inc. (collectivement, les « sociétés de location »). Ces entités ont été établies uniquement aux fins d'acquisition de 15 appareils à turbopropulseurs Q400 NextGen (les « appareils Q400 »). Se reporter à la rubrique « Activités de Chorus – Parc aérien ».

Le siège social de Chorus est situé au 100 King Street West, 1 First Canadian Place, Suite 6100, P.O. Box 50, Toronto (Ontario) M5X 1B8. Le bureau du chef de la direction de Chorus est situé au 310 Goudey Drive, Enfield (Nouvelle-Écosse) B2T 1E4.

Les états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 et le rapport de gestion de 2010 daté du 7 février 2011, qui sont tous deux affichés sur le site Web de Chorus, à www.chorusaviation.ca et sur SEDAR, à www.sedar.com, renferment des renseignements supplémentaires au sujet de la structure de société par actions de Chorus.

Structure organisationnelle

L'organigramme qui suit illustre la structure de Chorus au 30 mars 2011 (y compris les territoires d'établissement et de constitution des diverses entités) une fois la réorganisation postérieure à l'arrangement terminée.



ACTIVITÉS DE CHORUS

Aperçu

Chorus exploite la plus grande compagnie aérienne régionale et la deuxième compagnie aérienne en importance, après Air Canada, au Canada, compte tenu de la taille de son parc aérien et du nombre de lignes qu'elle exploite. Chorus fait partie intégrante de la présence d'Air Canada sur les marchés intérieur et transfrontalier. Chorus et Air Canada sont parties au CAC, aux termes duquel Air Canada achète actuellement la majeure partie de la capacité du parc aérien de Chorus à des tarifs préétablis. En vertu du CAC, Chorus fournit des services à destination et en provenance de marchés à faible densité de population et de marchés à forte densité de population hors des périodes de pointe partout au Canada, et à destination et en provenance de certaines régions des États-Unis. Chorus exploite pour Air Canada un service régulier de transport de passagers qui prévoit environ 803 départs par jour de semaine à destination de 57 villes du Canada et de 28 villes des États-Unis au moyen de 123 appareils visés. Chorus et Air Canada ont relié leurs réseaux régionaux et principaux afin de servir plus efficacement les passagers en correspondance et de fournir un précieux apport de trafic aux lignes principales d'Air Canada.

Aux termes du CAC, Chorus exploite des vols pour Air Canada. Air Canada contrôle et gère les horaires, les prix, la distribution des produits, la disponibilité des sièges, le marketing et la publicité et s'occupe du service à la clientèle à certains aéroports qu'Air Canada dote en personnel ou administre directement. Air Canada peut toucher la totalité du produit découlant de l'exploitation des appareils visés.

Aux termes du CAC, Chorus perçoit des honoraires déterminés selon divers paramètres, dont le nombre d'heures cale à cale, d'heures de vol, de cycles (nombre de décollages et d'atterrissages) et de passagers transportés, en plus de certains tarifs variables et fixes liés à la propriété des appareils. En outre, aux termes du CAC, Chorus a droit au remboursement de certains coûts refacturés liés, entre autres, au carburant, aux redevances de navigation, aux droits d'atterrissage et aux redevances aéroportuaires, ainsi qu'à certains autres coûts. Chorus peut aussi recevoir des paiements incitatifs pour l'atteinte, chaque

trimestre, de certains niveaux de rendement liés à la ponctualité, à la réalisation de vols dans des conditions contrôlables, à la manutention sans faille des bagages et à la satisfaction globale de la clientèle. Au cours du premier trimestre de 2009, Chorus s'est entendue avec Air Canada sur l'établissement de nouveaux tarifs liés aux coûts contrôlables payables à Chorus aux termes du CAC pour la période de trois ans se terminant le 31 décembre 2011. Les nouveaux tarifs étaient en vigueur le 1^{er} janvier 2009 et reflétaient une modification apportée au CAC datée du 6 juillet 2009. Chorus et Air Canada ont également convenu de modifier les modalités du CAC aux termes d'une modification datée du 22 septembre 2009 (la « convention de modification du CAC ») en réponse à l'incertitude entourant le secteur du transport aérien et à la nécessité pour Air Canada de mettre en place des mesures de réduction des coûts. Le 8 mars 2011, Chorus et Air Canada ont convenu d'apporter une deuxième modification au CAC (la « deuxième convention de modification du CAC ») afin de faciliter l'acquisition et la location d'appareils Q400. Se reporter à la rubrique « Activités de Chorus – Contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada ».

Aux termes du CAC, Chorus agit à titre de transporteur contractuel pour Air Canada, qui achète la quasi-totalité de la capacité du parc aérien de Chorus à des tarifs prédéterminés. La direction est d'avis que Chorus représente 50,9 % des vols à l'horaire d'Air Canada.

À l'heure actuelle, Air Canada ne dispose pas d'une flotte suffisante pour remplacer les services que Chorus offre à l'heure actuelle.

Cette entente procure à Air Canada divers avantages, comme la souplesse commerciale, les coûts moindres et les vols de correspondance vers les principales plaques tournantes. Chorus profite également de l'entente, qui réduit ses risques financiers et commerciaux, génère des flux de trésorerie prévisibles et à long terme et lui procure une assise stable pour sa croissance future.

La direction est d'avis que les activités de Chorus sont essentielles à la stratégie d'Air Canada et complètent ses activités. Grâce à la capacité opérationnelle des appareils régionaux, Chorus peut desservir de façon rentable les marchés à demande peu élevée et les marchés à demande élevée pendant les périodes hors pointe. La direction croit que Chorus est dans une position unique pour tirer parti du modèle commercial d'Air Canada pour les marchés intérieur et transfrontalier. Comme environ 38 % des passagers transportés par Chorus ont une correspondance avec le réseau d'Air Canada, le réseau de Chorus constitue une source de produits d'exploitation importants pour Air Canada.

Chorus exploite pas moins de six appareils 757-200 de Boeing pour Thomas Cook au départ de quatre villes-portes canadiennes vers diverses destinations soleil (de novembre à avril) aux termes d'une convention de services aériens. Le service Boeing 757 a commencé le 5 novembre 2010 avec la livraison initiale de deux appareils et les quatre autres appareils ont été livrés à Chorus et sont en exploitation depuis le 31 décembre 2010. La saison hivernale sera pratiquement terminée à la fin de mars 2011, et les deux premiers appareils seront retournés au bailleur, suivis des appareils restants d'ici la fin d'avril 2011. L'entente de services aériens demeurera en place pour quatre saisons hivernales supplémentaires.

Position sur le marché des compagnies aériennes régionales du Canada

Grâce à sa relation avec Air Canada, Chorus dessert plus de destinations au Canada que toute autre compagnie aérienne. La direction croit que l'étendue et la diversité des régions que Chorus dessert lui confèrent un avantage concurrentiel de taille. Seule compagnie aérienne régionale d'envergure pancanadienne, Chorus peut transférer de la capacité d'une région à une autre en fonction de la demande.

Des 116 destinations nord-américaines desservies par Air Canada et Chorus au 31 décembre 2010, 85 (soit environ 73 %) étaient desservies par Chorus et Chorus était la seule à desservir 33 (soit environ

28 %) de ces destinations. À la même date, Chorus était le seul exploitant d'appareils d'au moins 37 sièges à 23 aéroports nord-américains.

Au 31 décembre 2010, le parc aérien de Chorus se composait de 134 appareils en exploitation, soit 64 biréacteurs régionaux de Bombardier, 64 turbopropulseurs Dash 8 et six avions Boeing 757. Le parc aérien de Chorus est bien plus grand que celui de la deuxième compagnie aérienne régionale en importance au Canada. Tous les autres transporteurs sur le marché canadien du transport aérien régional sont de petits exploitants d'avions à turbopropulseurs, qui exploitent généralement des appareils de 19 à 50 sièges. Ces transporteurs sont principalement des exploitants autonomes dans des marchés spécialisés. Aucun d'entre eux n'a la taille de Chorus ni des activités aussi étendues que les siennes. Les transporteurs à bas prix, dont WestJet, font également concurrence à Air Canada sur certaines liaisons que Chorus exploite au Canada.

Modèle d'entreprise prévisible et stable

Chorus a tiré la quasi-totalité de ses produits d'exploitation d'Air Canada au cours de 2010 (98 %) et de chacun de ses exercices 2007, 2008 et 2009 (99 %). Le CAC expirera le 31 décembre 2020, sous réserve de certains droits de renouvellement pour deux périodes supplémentaires de cinq ans. Se reporter à la rubrique « Activités de Chorus – Contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada – Durée et résiliation du contrat ».

La direction est d'avis que le profil de risque de Chorus est bien inférieur à celui d'autres transporteurs aériens puisque Chorus n'est pas exposée directement aux risques liés à la volatilité de certains coûts variables (p. ex. le carburant) et liés aux produits d'exploitation provenant des passagers. Le CAC procure à Chorus des flux de trésorerie stables, durables et prévisibles tout en offrant également des occasions de gains au moyen de paiements incitatifs liés à la ponctualité, à la réalisation de vols, à la manutention des bagages et à la satisfaction de la clientèle.

Le CAC offre notamment les avantages suivants :

- Une réduction de l'exposition à la volatilité des produits d'exploitation liée au prix des billets et au trafic passagers. Le nombre d'appareils exploités par Chorus et le nombre d'heures de vol cale à cale de ces appareils sont les principaux facteurs permettant d'établir les produits d'exploitation de Chorus. Au 31 décembre 2010, 123 appareils étaient des appareils visés utilisés pour fournir les services aux termes du CAC.
- Une réduction de l'exposition à la volatilité des coûts puisque le coût du carburant, les redevances de navigation, les redevances d'atterrissage et les redevances aéroportuaires sont refilés à Air Canada aux termes du CAC. Bien que Chorus assume le risque de fluctuation de ses coûts contrôlables, Air Canada permet à Chorus de compenser ce risque par une majoration sur ses coûts contrôlables estimatifs. Chorus a été en mesure de réduire considérablement son exposition aux fluctuations de certains de ces coûts contrôlables, comme les salaires et les avantages sociaux, le coût de la maintenance, du matériel et de l'approvisionnement des appareils, les frais de location d'appareils, l'amortissement des appareils détenus en propriété et les intérêts versés sur les appareils financés, et elle cherche continuellement à réduire cette exposition.
- La capacité d'augmenter sa rentabilité si elle réduit ses coûts contrôlables avec le temps. De plus, Chorus peut obtenir certains paiements incitatifs liés au rendement si elle atteint ou dépasse certains objectifs en matière d'exploitation.
- Une garantie de capacité d'exploitation minimale, jusqu'à l'expiration du CAC en décembre 2020.

Occasions de croissance

La direction prévoit que la croissance de Chorus au cours des prochaines années sera principalement alimentée par de nouveaux débouchés commerciaux, mais elle demeure à l'affût des occasions de croissance dans le secteur de l'achat de capacité. (Se reporter à la mise en garde au sujet des déclarations prospectives qui figure à la rubrique « Notes explicatives », à la page 1 de la présente notice annuelle.)

Relations avec des voyagistes

En 2010, Chorus a conclu une entente de services aériens de cinq ans avec Thomas Cook afin de fournir la capacité d'appareils 757-200 de Boeing à la division Sunquest de Thomas Cook. Les services ont commencé en novembre 2010 avec la prestation de services d'exploitation de six appareils 757-200 de Boeing durant la saison hivernale de certaines villes-portes canadiennes vers des destinations soleil situées dans les Caraïbes, au Mexique et en Amérique centrale.

Chorus continue de travailler avec Thomas Cook et d'autres voyagistes pour transformer cette activité en service offert toute l'année.

Partenariats stratégiques

Le 30 avril 2010, Chorus a réalisé un placement 15 188 000 \$ dans LARAH en échange de 33,3 % des actions sans droit de vote. LARAH détient une participation indirecte de 75 % dans Pluna, transporteur aérien de l'Uruguay, et une participation indirecte de 58,5 % dans Aerovip, transporteur aérien de l'Argentine. La participation restante de 25 % dans Pluna est détenue indirectement par le gouvernement de l'Uruguay. Chorus a nommé l'un des sept administrateurs du conseil d'administration de Pluna.

Services d'affrètement et services AEMA

Chorus offre des services de vols nolisés vers des destinations canadiennes et internationales. Chorus a été en mesure d'intéresser divers clients pour les vols nolisés, y compris des équipes sportives, des propriétaires de camps de pêche, des sociétés pétrolières et gazières, divers ministères provinciaux de la foresterie, des groupes musicaux et des sociétés. Tous les produits d'exploitation tirés des vols nolisés reviennent directement à Chorus à titre de produits d'exploitation accessoires. De façon générale, les marges sont plus élevées sur les services nolisés puisque les clients sont prêts à payer plus cher pour des vols qui conviennent à leurs besoins et à leur horaire.

À l'heure actuelle, Chorus exploite deux appareils Dash 8-100 de 37 sièges, deux appareils Dash 8-300 de 50 sièges et un appareil CRJ-200 affectés aux services nolisés. Chorus compte faire croître ses activités de vols nolisés grâce au maintien de programmes permanents et à des contrats AEMA portant sur l'appareil, l'équipage, la maintenance et l'assurance.

Aux termes du CAC, Chorus est autorisée à utiliser les appareils visés pour offrir des services nolisés ponctuels, moyennant le paiement de frais de services nolisés à Air Canada, pourvu que cela n'ait aucune incidence sur l'horaire prévu par le CAC.

Relations avec d'autres clients

Chorus continue d'étudier la possibilité d'établir différents types de relations avec d'autres transporteurs canadiens et étrangers et d'autres types de clients. D'autres possibilités pourraient être envisageables, notamment divers services et des ententes de consultation tirant profit de l'expertise de Chorus en matière d'activités de transport aérien.

Activités de maintenance, de réparation et de révision

L'équipe d'opérations techniques de Chorus s'occupe de la maintenance en ligne des biréacteurs régionaux et des avions à turbopropulseurs, de la maintenance lourde et des modifications aux appareils afin de soutenir les activités de Chorus. Chorus exploite deux installations principales de maintenance lourde, de réparation et de révision, l'une à Halifax, en Nouvelle-Écosse, et l'autre à London, en Ontario. Les services de soutien en atelier sont également fournis par une troisième installation située à Calgary, en Alberta. L'équipe d'opérations techniques maintient l'un des plus grands parcs aériens de Dash 8 dans le monde. Chorus a également acquis une expertise considérable dans la réparation et la révision des biréacteurs régionaux de Bombardier des séries CRJ 100, 200 et 705. Chorus dispose de personnel et d'installations de maintenance en ligne dans dix villes canadiennes.

Parc aérien

Le tableau qui suit indique la composition du parc aérien en exploitation de Chorus aux 31 décembre 2010 et la composition prévue de son parc aérien en exploitation pour 2011 et 2012 :

	Réelle			Prévue			
	31 décembre 2009	Nouvelles livraisons ou retours	31 décembre 2010	Modifications en 2011	31 décembre 2011	Modifications en 2012	31 décembre 2012
CRJ-100/200 (50 sièges)*	54	(6)	48	(6)	42	(7)	35
CRJ-705 (75 sièges)	16	-	16	-	16	-	16
Dash 8-300 (50 sièges)	28	-	28	-	28	-	28
Dash 8-100 (37 sièges)	36	-	36	-	36	-	36
Q400 (74 sièges)	-	-	-	8	8	7	15
Boeing 757-200 (211 sièges)	-	6	6	-	6	-	6
Total	134	-	134	2	136	-	136

* Compte non tenu des appareils affectés au besoin (dont il est question ci-après).

Tous les appareils composant le parc aérien en exploitation de Chorus en date du 31 décembre 2010 sont des appareils visés par le CAC, sauf deux appareils Dash 8-100, deux appareils Dash 8-300, un appareil CRJ-200 qui est affecté aux services nolisés et six appareils 757-200 affectés à Thomas Cook.

La convention de modification du CAC prévoit des modifications au plan relatif au parc d'appareils long-courrier, qui reflètent l'entente conclue entre Air Canada et Chorus visant le renouvellement du parc d'appareils visés. Air Canada et Chorus se sont engagées à réduire le parc d'appareils visés pour le faire passer de 133 appareils à un nombre minimum garanti de 125 appareils (le « nombre minimum garanti d'appareils visés ») et de maintenir ce nombre à 123 appareils durant un intervalle prenant fin en juin 2011, comme il est indiqué ci-après.

Le 30 avril 2010, Chorus a conclu avec Bombardier une convention d'achat constituant une commande ferme de 15 appareils Q400 et une option d'achat à l'égard de 15 autres appareils. D'après le prix courant des appareils Q400, la valeur de la commande ferme est de quelque 454,0 millions de dollars américains et elle pourrait atteindre 937,0 millions de dollars américains si l'option d'achat de 15 autres appareils est exercée. On prévoit qu'un appareil par mois sera livré à compter de mai 2011. Après la livraison du deuxième appareil à turbopropulseurs neuf en juin 2011, le nombre d'appareils qui constituent les appareils visés sera de nouveau égal au nombre minimum garanti d'appareils visés.

À l'arrivée de chaque appareil à turbopropulseurs restant, un CRJ-100 ou un CRJ-200 sera retiré du parc aérien d'appareils visés et remplacé par un tel appareil à turbopropulseurs de sorte que le nombre d'appareils demeure égal au nombre minimum garanti d'appareils visés. Au moment du retrait du douzième CRJ-100 ou CRJ-200, Air Canada et Chorus sont tenues de déployer des efforts raisonnables sur le plan commercial pour convenir de nouveaux tarifs pour ce type d'appareil. Conformément aux modalités de la convention de modification du CAC, Air Canada s'est engagée à payer les coûts associés au retrait des appareils CRJ-100 et CRJ-200 du parc d'appareils visés.

Conformément aux modalités de la convention de modification du CAC, Air Canada et Chorus se sont également engagées, à compter du 1^{er} août 2009, à traiter les loyers facturés à Chorus pour trois des appareils CRJ-100 comme un coût refacturé. Chorus et Air Canada ont également convenu d'un processus de déploiement d'au plus huit appareils CRJ-100 (les « appareils affectés au besoin »). Air Canada pourrait commencer à utiliser ces appareils affectés au besoin pour l'exploitation des vols réguliers en 2011, sous réserve des paramètres d'établissement des calendriers convenus, après la livraison d'un troisième nouvel appareil à turbopropulseurs à Chorus. Le loyer devant être facturé à l'égard des appareils affectés au besoin sera également traité comme un coût refacturé. Air Canada pourrait retirer la totalité ou une partie de ces appareils affectés au besoin du parc aérien de Chorus. Les appareils affectés au besoin du parc aérien de Chorus s'ajoutent au nombre minimum garanti d'appareils visés.

Le 10 mars 2011, les sociétés de location ont conclu avec EDC une convention de prêt, qui prévoyait un engagement de financement des 15 commandes fermes d'appareils Q400. Le financement vise 85 % du prix de chaque appareil livré, est consenti pour une période de 12 ans et les sociétés de location doivent effectuer des remboursements de capital et des versements d'intérêt égaux jusqu'à l'échéance. À la livraison de chacun des 15 appareils Q400, Jazz Aviation S.E.C. conclura une convention de location d'appareils avec l'une des sociétés de location en vue de louer l'appareil.

CRJ-100/200

L'appareil CRJ-100/200 de Bombardier, qui compte 50 sièges, est un biréacteur régional conçu pour fournir un rendement supérieur et une plus grande efficacité opérationnelle dans le secteur du transport aérien régional. Le CRJ-200 est équipé de moteurs plus efficaces que le CRJ-100, il offre une plus longue autonomie de vol et il dispose d'une plus grande capacité de charge. Des 48 appareils CRJ-100/200 faisant partie du parc aérien de Chorus, 32 sont sous-loués d'Air Canada, 15 sont sous-loués d'Air Canada Capital Ltd., filiale d'Air Canada, et un est sous-loué d'un tiers. Les contrats de sous-location viennent à échéance entre 2011 et 2024.

CRJ-705

Le CRJ-705 de Chorus est équipé de sièges en cuir et comprend dix sièges en Classe Affaires et 65 sièges en Classe économique. Un système de divertissement a été installé à l'arrière de chaque siège de ces appareils. Grâce au CRJ-705, Chorus peut offrir des services comparables à ceux qu'on trouve à bord d'un appareil de grande ligne.

Le CRJ-705 est un appareil économique en raison de son efficacité opérationnelle et de ses faibles coûts d'exploitation par vol. L'efficacité, le grand rayon d'action, la taille et la polyvalence du CRJ-705 permettent à Chorus d'assurer des liaisons plus longues, d'emprunter des corridors à trafic élevé et d'offrir un confort supérieur et des services sans escale à ses clients, le tout de manière économique. Un nombre de 15 CRJ-705 du parc aérien de Chorus sont sous-loués d'Air Canada Capital Ltd. et un autre est loué auprès d'un tiers. Les contrats de sous-location et de location expirent en 2022 et en 2024.

Dash 8-300

Le Dash 8-300 de Bombardier, qui compte 50 sièges, est un avion moyen-courrier équipé de deux turbopropulseurs. Des 28 Dash 8-300 faisant partie du parc aérien de Chorus, 19 appartiennent à Chorus et neuf sont loués de tiers. Les contrats de location expirent entre 2015 et 2016.

Dash 8-100

Le Dash 8-100 de Bombardier est un moyen-courrier équipé de deux turbopropulseurs, qui peut accueillir 37 passagers et qui convient aux marchés restreints des courts-courriers. De ces 36 appareils, 29 appartiennent à Chorus et sept sont loués d'Air Canada Capital Ltd. Les contrats de location expirent en 2012 et en 2013.

Boeing 757-200

Le Boeing 757-200 est un avion à réaction long-courrier à couloir unique et à fuselage étroit exploité par Chorus selon une configuration en classe unique de 211 sièges. Chorus exploite six 757-200 sous le nom de marque Thomas Cook Canada pour la division voyageur Sunquest de Thomas Cook dans le cadre d'un service saisonnier offert de novembre à avril. Les six appareils sont sous-loués pour la saison hivernale de Thomas Cook Airlines au Royaume-Uni.

Q400 NextGen de Bombardier

En 2010, Chorus a signé une convention d'achat visant l'acquisition de 15 appareils Q400 de Bombardier. L'appareil Q400 est un appareil à turbopropulseurs efficace et ultra rapide qui comporte des caractéristiques économiques attrayantes et peut parcourir des distances cale à cale allant jusqu'à 750 milles. Cet appareil, tel que configuré pour Chorus, comporte 74 sièges en classe économique ainsi qu'un intérieur « NextGen » offrant des porte-bagages plus grands, des parois sculptées et un éclairage à DEL. Chorus commencera à prendre livraison des appareils Q400 en mai 2011 à raison d'un appareil par mois et elle sera propriétaire de ces appareils.

Clause de portée

Il est d'usage dans le secteur d'imposer une clause de portée aux transporteurs réseau qui exercent leurs activités conjointement avec les transporteurs régionaux, clause qu'on retrouve habituellement dans les conventions collectives négociées par les syndicats de pilotes. Chorus, comme bon nombre de compagnies aériennes régionales, est visée par des restrictions touchant le type de services qu'elle peut fournir à Air Canada selon des clauses de portée contenues dans la convention collective qu'Air Canada a conclue avec l'APAC, qui représente les pilotes d'Air Canada. La transaction concernant les avions à réaction légers conclue dans le cadre de la restructuration aux termes de la LACC entre Chorus, Air Canada, l'APAC et l'ALPA (la « transaction concernant les avions à réaction légers ») prévoit une façon de répartir les commandes de biréacteurs régionaux entre Air Canada et Chorus, les types et le nombre d'avions à réaction pouvant être exploités par Chorus pour le compte d'Air Canada et un mode de règlement des différends portant sur les ajouts de biréacteurs régionaux à l'un ou l'autre des parcs aériens. Plus précisément, la transaction concernant les avions à réaction légers prévoit ce qui suit :

- Chorus peut maintenir un parc d'appareils visés de 57 CRJ-100/200 et de 16 CRJ-705.
- Si Air Canada ou Chorus souhaite augmenter son parc d'appareils visés, elle doit en aviser l'APAC et l'ALPA par écrit et ensuite les rencontrer pour en discuter et, si possible, convenir de l'augmentation et des conditions s'y rapportant. Si aucune entente n'est conclue, la question sera soumise à un arbitre ou à

un médiateur qui tranchera alors en tenant compte du bilan de rentabilité présenté par les parties et de l'effet de l'augmentation sur les groupes de pilotes intéressés.

- Chorus ne peut pas exploiter les appareils CRJ-705 visés s'ils sont configurés pour avoir une capacité de plus de 75 sièges, toutes classes confondues.
- Le nombre d'avions à turbopropulseurs pouvant être exploités pour Air Canada par Chorus est illimité.
- Comme c'était le cas auparavant, aux termes du CAC, Air Canada doit assurer un nombre minimum de SMO par rapport à ceux de Chorus, comme il est décrit dans la convention collective de la CALDA.

À deux reprises, le parc aérien d'appareils visés de Chorus a été modifié aux termes du processus de la transaction concernant les avions à réaction légers. En 2005, Chorus a pris livraison de huit appareils CRJ-200 de plus que la limite de 50 stipulée dans la transaction concernant les avions à réaction légers. Les huit autres appareils visés ont pu être ajoutés au parc aérien de Chorus à la suite d'une décision arbitrale rendue aux termes de la transaction concernant les avions à réaction légers. En 2007, Chorus a pris livraison du seizième CRJ-705, également un appareil visé, dans le cadre de la transaction concernant les avions à réaction légers.

Contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada

Aperçu et portée du contrat

Aux termes du CAC, Air Canada achète à Chorus la capacité des appareils visés moyennant le paiement de certains frais à Chorus. Entre le 1^{er} octobre 2004 et le 31 décembre 2010, Chorus a tiré la quasi-totalité de ses produits d'exploitation (2010 – 98 %; 2004-2009 – 99 %) des services fournis aux termes du CAC initial et du CAC. Le 28 juillet 2009, Chorus a annoncé la conclusion avec Air Canada d'une entente avantageuse pour les deux parties qui modifie les modalités du CAC. Se reporter à la rubrique « Activités de Chorus – Modifications du CAC ». En outre, le 8 mars 2011, les parties ont conclu la deuxième convention de modification du CAC afin de faciliter l'introduction de l'appareil Q400 à titre d'appareil visé.

Aux termes du CAC, Chorus exploite les vols réguliers pour Air Canada au moyen des appareils visés et fournit les services réguliers aux passagers, notamment l'équipage de conduite et le personnel de cabine, les services de maintenance des appareils, les services de régulation des vols et, dans certains cas, les services aéroportuaires. Air Canada établit les lignes et contrôle les horaires, le prix des billets, la distribution des produits, la disponibilité des sièges, le marketing et la publicité pour les vols réguliers. Air Canada a droit à tous les produits d'exploitation (à l'exclusion des ventes de boisson et d'articles) tirés des vols réguliers, y compris les ventes de billets, les frais de bagages, les frais imputés aux passagers et les frais de service payés par les employés voyageant au moyen de leur laissez-passer. Air Canada a également droit à la totalité des produits d'exploitation tirés des services de fret.

Chorus et Air Canada se sont entendues sur un plan à long terme concernant le parc aérien qui prévoit le nombre d'appareils visés, selon le type d'appareil, pour la durée du CAC. Le nombre total d'appareils visés ne peut, pendant la durée du CAC, être réduit à un nombre inférieur à celui qui est indiqué dans le plan à long terme concernant le parc aérien en vigueur sans que Air Canada et Chorus y aient consenti, sauf si Chorus conclut une entente avec un autre transporteur aérien en vue de fournir des services de transport aérien régionaux (qui ne sont pas des vols nolisés). Air Canada peut réduire le nombre d'appareils visés, à raison de un pour un, selon le type, du nombre d'appareils devant être exploités dans le cadre d'une telle entente.

Air Canada peut demander périodiquement des modifications de la composition du parc, y compris une augmentation du nombre d'appareils de n'importe quel type, dans la mesure où la modification ne réduit pas le nombre total d'appareils visés prévu dans le plan à long terme concernant le parc aérien en vigueur et où un appareil de rechange ne nuit pas aux avantages économiques de Chorus aux termes du CAC.

Frais payables par Air Canada

Les frais payables mensuellement par Air Canada à Chorus sont divisés en un certain nombre de catégories. Ces catégories de paiement se divisent en deux grands groupes, soit les paiements qui varient en fonction de l'utilisation des appareils visés et ceux qui restent fixes. Les paiements variables les plus importants sont les paiements du nombre d'heures cale à cale et des heures de vol d'Air Canada versés pour chaque heure cale à cale et heure de vol de l'appareil visé de Chorus. D'autres paiements variables, comme le paiement de cycles et le paiement au titre des passagers, sont assez faibles. L'autre groupe de paiements, comme les frais de location d'appareils, ne varie pas, peu importe l'utilisation de l'appareil visé. Ils sont destinés à couvrir, avec majoration, les coûts de Chorus pour ces éléments.

Type de frais	Calcul	Éléments compris dans le tarif
Paiements des heures cale à cale	Le tarif par heure cale à cale de chaque type d'appareil, multiplié par le nombre réel d'heures de vol cale à cale par type d'appareil au cours du mois.	<ul style="list-style-type: none"> • Salaires et avantages sociaux pour l'équipage de conduite et le personnel de cabine • Coûts directs de main-d'œuvre de maintenance qui dépendent du nombre d'heures cale à cale • Coûts directs d'équipement et d'approvisionnement de maintenance qui dépendent du nombre d'heures cale à cale
Paiements des heures de vol	Le tarif par heure de vol de chaque type d'appareil, multiplié par le nombre réel d'heures de vol par type d'appareil au cours du mois.	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts directs de maintenance, de matériel et d'approvisionnement qui dépendent du nombre d'heures de vol
Paiements des tarifs par cycle	Il existe un certain nombre de tarifs par cycle applicables à chaque type d'appareil. Chacun de ces tarifs est multiplié par le nombre réel de cycles (soit un décollage et un atterrissage) accomplis par type d'appareil au cours du mois. Certains des tarifs par cycle ne s'appliquent qu'aux départs de certains aéroports.	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts totaux du cycle pour l'équipage et le personnel • Coûts directs de maintenance, de matériel et d'approvisionnement qui dépendent des cycles ou de la fréquence • Redevances de stationnement des appareils • Coûts de main-d'œuvre de services aux appareils (services aux passagers, services d'assistance en escale et autres services de soutien aéroportuaire fournis par le personnel de Chorus) et frais des services aux terminaux achetés (services d'assistance en escale fournis par ACGHS ou un autre tiers)

Type de frais	Calcul	Éléments compris dans le tarif
Paiements des tarifs du service-passagers	Un certain nombre de tarifs du service-passagers s'appliquent à chaque type d'appareil, chacun étant multiplié par le nombre réel de passagers transportés à bord de chaque type d'appareil durant le mois.	<ul style="list-style-type: none"> • À certains aéroports, les salaires et charges sociales des employés de Chorus en poste à cet aéroport • Frais de ravitaillement • Produits offerts à bord • Inconfort des passagers • Livraison des bagages • Autres facteurs
Paiement applicable à la propriété d'appareils (variable)	Le paiement applicable à la propriété d'appareils est composé de deux éléments : i) le tarif variable applicable à la propriété d'appareils pour chaque type d'appareil, qui est multiplié par le nombre d'appareils de ce type visés par le CAC au cours du mois et ii) le tarif variable applicable à la propriété d'appareils selon le nombre d'heures de vol pour chaque type d'appareil, qui est multiplié par les heures de vol au cours du mois (pour tous les appareils du type pertinent).	<ul style="list-style-type: none"> • Intérêts débiteurs, frais de location et amortissement liés aux appareils visés • Frais d'amortissement • Frais d'opérations et de service relatifs aux contrats de location des appareils • Frais d'assurance sur corps des appareils • Frais de tiers liés à la propriété de stocks de composantes
Tarif fixe lié à la propriété des appareils	Paiement applicable à la propriété d'appareil pour chaque type d'appareil.	<ul style="list-style-type: none"> • Amortissement des articles durables/de l'outillage • Frais de gestion des assurances • Coûts liés à la location de moteurs de rechange
Paiement au titre des coûts fixes	Tarif applicable aux coûts fixes pour tous les appareils visés.	<ul style="list-style-type: none"> • Salaires et avantages sociaux pour le personnel de direction, d'administration et des services techniques et certains employés syndiqués • Loyers et coûts des installations • Coûts des uniformes des employés • Communications • Assurance non liée aux appareils • Services publics • Frais de location d'équipement de bureau et fournitures de bureau • Coûts liés à l'indemnisation des accidentés du travail • Frais de déplacement

Type de frais	Calcul	Éléments compris dans le tarif
		<ul style="list-style-type: none"> • Coûts de formation et de perfectionnement • Coûts du système d'information • Coûts de l'équipement des services au sol • Coûts liés à l'image de marque • Coûts, frais et services divers

En plus des principales catégories décrites ci-dessus, Air Canada compense Chorus pour ce qui suit :

- les vols réguliers annulés à la demande d'Air Canada ou à la suite d'un changement d'horaire demandé par Air Canada après la date à laquelle l'équipage et le personnel de Chorus ont été affectés et les horaires fixés pour le mois;
- les vols réguliers annulés en raison du mauvais temps ou de directives des contrôleurs aériens au cours du mois. Air Canada et Chorus partagent les coûts liés aux vols de convoyage (soit les vols effectués pour mettre en place un appareil en vue d'un vol régulier) effectués au cours du mois.

Chorus reçoit également certains frais d'Air Canada pour les services d'assistance en escale qu'elle lui fournit.

Air Canada rembourse également à Chorus, sans majoration, certains coûts refacturés engagés directement par Chorus, comme les coûts de carburant, les redevances de navigation, d'atterrissage et aéroportuaires et certains autres coûts.

Tarifs et pourcentage de majoration

Les tarifs applicables aux paiements des frais figurant dans le tableau ci-dessus ont fait l'objet d'une entente pour chaque année civile jusqu'au 31 décembre 2011. Malgré une telle entente, ces tarifs peuvent être révisés à l'occasion :

- si le nombre d'appareils dans le parc aérien de Chorus fait l'objet de changements autorisés non prévus par le plan à long terme concernant le parc aérien et que ces changements entraînent une augmentation ou une diminution de plus de 20 % du nombre d'appareils visés d'un type donné couverts par le plan à long terme concernant le parc aérien alors en vigueur;
- en ce qui concerne certains éléments des tarifs, selon les coûts réels engagés par Chorus au cours d'une période donnée.

Aux termes du CAC, Chorus touche des frais payés par Air Canada qui sont calculés selon divers paramètres fondés sur les coûts contrôlables estimatifs de Chorus pour chaque année civile, majorés d'un certain pourcentage. Se reporter à la rubrique « Activités de Chorus – Modifications du CAC » pour obtenir une description des tarifs courants applicables en vertu du CAC en vigueur (modifié) et des rajustements qui pourraient y être apportés.

Le taux de majoration des coûts contrôlables peut être réduit par suite de la comparaison des coûts contrôlables de Chorus à ceux d'un groupe d'exploitants comparable (le « groupe comparable »). Aux termes de la première convention de modification, cette comparaison devait être effectuée en 2010

(d'après l'information provenant de l'année civile 2009 de Chorus – la « comparaison de 2009 »), puis en 2016 (d'après l'information provenant de l'année civile 2015 de Chorus – la « comparaison de 2015 »). Si la comparaison de 2009 révèle que la différence en pourcentage entre les coûts unitaires de Chorus et la médiane des coûts unitaires contrôlables, rajustée en fonction de la distance cale à cale, du groupe comparable a augmenté comparativement à la différence en pourcentage de ces coûts pour la période de 12 mois commençant le 1^{er} juillet 2006 et se terminant le 30 juin 2007, le taux de majoration des coûts contrôlables sera réduit en conséquence, et la réduction prendra effet en date du 1^{er} janvier 2010 et sera appliquée jusqu'au 31 décembre 2020 (sauf si, par suite de la comparaison de 2015, il est réduit de nouveau) et il sera ramené à 12,50 % ou, s'il est inférieur, au pourcentage qui correspond à 16,72 % moins la variation du taux de majoration des coûts contrôlables résultant de la comparaison de 2009. Si la comparaison de 2015 indique que la différence en pourcentage entre les coûts contrôlables de Chorus et la médiane des coûts unitaires contrôlables, rajustée en fonction de la distance cale à cale, du groupe comparable a augmenté comparativement à la différence en pourcentage établie durant la comparaison de 2009, le taux de majoration des coûts contrôlables alors en vigueur sera réduit en fonction des résultats de la comparaison de 2015, et la réduction prendra effet en date du 1^{er} janvier 2016 et sera applicable jusqu'au 31 décembre 2020. La comparaison des coûts unitaires de Chorus par rapport à la médiane des coûts unitaires contrôlables, rajustée en fonction de la distance cale à cale, sera rajustée au besoin pour refléter les différences qui existent entre Chorus et le groupe comparable en ce qui concerne le type et la taille des parcs aériens, l'utilisation des appareils, la monnaie, le déploiement géographique et la croissance par rapport à Chorus.

Chorus et Air Canada ne sont pas parvenues à une entente en 2010 au sujet des résultats de la comparaison de 2009. Le 3 février 2011, elles se sont entendues pour faire trancher de façon définitive par voie d'arbitrage la question de la comparaison de 2009. On prévoit que l'arbitrage portera sur la méthode utilisée pour comparer les coûts unitaires de Chorus à la médiane rajustée des coûts unitaires contrôlables des groupes comparables, sur laquelle Chorus et Air Canada n'ont pas réussi à s'entendre. Bien que Chorus estime que la méthode qu'elle a proposée est juste et raisonnable et conforme aux dispositions pertinentes de la première convention de modification, rien ne garantit que cette méthode sera ultimement celle qui sera retenue dans le cadre du processus d'arbitrage. Si la méthode de Chorus n'est pas retenue dans le cadre du processus d'arbitrage, les résultats d'exploitation et la situation financière pourraient être défavorablement touchés par toute réduction du taux de majoration des coûts contrôlables qui pourrait en résulter.

Paiements incitatifs liés au rendement

En plus des frais décrits ci-dessus, Chorus peut obtenir certains paiements incitatifs liés au rendement, à concurrence de 2,36 % des produits des vols réguliers qu'elle obtient au cours de la période pertinente. Ces paiements dépendent de son rendement dans quatre catégories d'activités : la ponctualité, l'accomplissement des vols, les cas de mauvais acheminement des bagages aux aéroports, lorsque Chorus est responsable de la manutention des bagages, et les résultats d'autres évaluations de la satisfaction de la clientèle en vol et à l'enregistrement.

Plans et horaires d'exploitation

Air Canada fournit à Chorus un plan d'exploitation de haut niveau sur trois ans, qui prévoit les modifications mensuelles du nombre d'appareils visés et d'appareils en service ainsi que les fréquences, le nombre d'heures cale à cale, les activités aéroportuaires, les coefficients d'occupation et les SMO pour chaque type d'appareil pour les trois prochaines années civiles, sous réserve de tout changement convenu au cours de cette période. Air Canada fournit également chaque année un plan d'exploitation de haut niveau pour l'année civile à venir aux fins de l'établissement du budget et de la planification.

Air Canada et Chorus s'entendent également sur un plan d'exploitation saisonnier avant le début des périodes d'été et d'hiver, qui comprend les prévisions d'Air Canada à l'égard de ce qui suit :

- le nombre d'heures cale à cale et de départs par type d'appareil, des SMO et du nombre de passagers;
- les aéroports sur lesquels Chorus exploitera des vols réguliers;
- les dates précises de début de service à destination ou en provenance de nouveaux aéroports, le cas échéant.

Air Canada fournit également à Chorus des horaires mensuels qui peuvent varier par rapport aux horaires saisonniers définitifs. Chorus respecte ces horaires mensuels dans la mesure où le nombre d'heures de vol requis pour respecter le changement d'horaire n'augmente pas ni ne diminue le nombre d'heures cale à cale par type d'appareil de plus de 5 % par rapport au nombre d'heures cale à cale garanti. Si l'écart est de plus de 5 %, Air Canada et Chorus doivent s'entendre, aux termes du CAC, sur les changements de tarifs et d'appareils.

Retour des appareils

Le CAC prévoit qu'Air Canada prendra en charge tous les coûts et frais liés au retrait d'appareils du parc d'appareils visés, au retour de ces appareils à leurs locataires et aux obligations relatives à l'état des appareils au retour contenues dans les contrats de location, de sous-location ou de prêt relatifs aux appareils visés ou aux moteurs de rechange utilisés dans le cadre de l'exploitation de ceux-ci (les « moteurs de rechange ») après le 1^{er} octobre 2004. Chorus prendra en charge les obligations relatives à l'état des appareils au retour attribuables à la possession, à l'utilisation ou à l'exploitation d'un appareil visé ou d'un moteur de rechange avant le 1^{er} octobre 2004.

Garantie d'utilisation quotidienne moyenne minimale

Aux termes du CAC, Air Canada s'est engagée à payer à Chorus un montant correspondant à une certaine capacité d'exploitation quotidienne minimale (la « garantie d'utilisation minimale »), calculée en fonction de l'hypothèse selon laquelle le total des heures cale à cale annuelles ne sera pas inférieur à 339 000. La garantie d'utilisation minimale ne s'appliquera pas si Chorus n'atteint pas le nombre minimal d'heures cale à cale en raison de son propre manquement ou de son incapacité à fournir suffisamment de capacité. Si la part de marché d'Air Canada au pays pour la période de 12 mois allant du 1^{er} octobre 2014 au 30 septembre 2015 diminue d'un pourcentage fixe par rapport à sa part de marché au pays pour la période de 12 mois allant du 1^{er} août 2008 au 31 juillet 2009, Air Canada pourra changer la garantie d'utilisation minimale. Si Air Canada et Chorus ne s'entendent pas sur une garantie d'utilisation minimale modifiée d'ici le 17 novembre 2015, Air Canada pourra décider unilatéralement de fixer une garantie d'utilisation minimale modifiée moyennant un avis remis à Chorus au plus tard le 20 novembre 2015. Chorus devra alors remettre à Air Canada un avis, au plus tard le 18 décembre 2015, dans lequel elle devra indiquer qu'elle accepte la garantie d'utilisation minimale modifiée ou qu'elle résilie le CAC en date du 31 décembre 2016.

Garantie de capacité minimale

Les paiements qu'Air Canada verse à Chorus sont fondés sur le nombre d'heures de vol cale à cale réel au cours d'une période saisonnière donnée. Toutefois, ces paiements doivent correspondre au moins à 95 % des heures cale à cale prévues dans l'horaire saisonnier définitif applicable fourni par Air Canada (exprimé en nombre d'heures cale à cale quotidien, par type d'appareil) (le « nombre d'heures cale à cale

garanti »), à moins que 95 % de ce nombre d'heures cale à cale garanti ne soit inférieur au nombre d'heures cale à cale total requis par la garantie d'utilisation minimale indiquée dans le CAC pour ce type d'appareil. Si, au cours d'un horaire régulier, le nombre d'heures cale à cale garanti pour un type d'appareil (exprimées en nombre d'heures cale à cale quotidien, par type d'appareil) est inférieur à la garantie d'utilisation minimale pour ce type d'appareils, la garantie de capacité minimale sera fondée sur la garantie d'utilisation minimale pour ce type d'appareil plutôt que sur les 95 % du nombre d'heures cale à cale garanti.

Force majeure

Les obligations qui incombent à Air Canada et à Chorus aux termes du CAC (sauf les obligations financières) seront suspendues tant qu'un cas de force majeure (au sens attribué à l'expression *force majeure* dans le CAC) empêche Air Canada et Chorus de les respecter. En cas de force majeure, Air Canada et Chorus devront, dès que possible compte tenu de la nature du cas de force majeure, se rencontrer et travailler ensemble pour réduire au minimum les conséquences d'un tel cas de force majeure.

Partage de code

Le CAC oblige Chorus à désigner les vols qu'elle exploite aux termes du CAC dans le système de réservation informatisé au moyen du code de vol à deux lettres d'Air Canada (AC) ou du code d'un partenaire d'Air Canada, notamment un partenaire Star Alliance^{MC}, selon ce que précise Air Canada.

Services d'assistance en escale et de fret

Aux termes du CAC, Air Canada est chargée de fournir les services d'assistance en escale aux aéroports où Air Canada fournit ces services. Chorus est chargée de fournir ou d'obtenir ces services aux autres endroits. Chorus fournit ces services pour Air Canada à certains aéroports, moyennant une rémunération. En date du 31 décembre 2010, des 87 aéroports desservis par Chorus, Air Canada fournissait les services d'assistance en escale à 18 d'entre eux et Chorus, à six d'entre eux. Des tiers ont fourni les services d'assistance en escale aux autres aéroports. Chorus et Air Canada ont conclu un contrat distinct pour la prestation de ces services d'assistance en escale à Chorus aux aéroports desservis par ACGHS.

Air Canada est seule responsable des services de fret et a droit à tous les produits d'exploitation qui en sont tirés. Air Canada a le droit de transférer la capacité de fret des vols réguliers à une partie de son choix. Chorus peut disposer d'une partie de la capacité de fret pour transporter des pièces d'appareils ou d'autre matériel.

Vols nolisés

Aux termes du CAC, Chorus a le droit d'exploiter des vols nolisés avec les appareils visés (moyennant le paiement de frais de services nolisés à Air Canada) ou d'autres appareils, dans la mesure où elle continue à respecter ses obligations aux termes du CAC et qu'elle ne commercialise pas ces vols comme des vols d'Air Canada. Chorus est responsable de tous les coûts et dépenses supplémentaires relatifs à ces vols et a droit à tous les produits d'exploitation. Chorus doit obtenir le consentement d'Air Canada à l'égard de certains services nolisés, lequel ne peut être refusé sans motif raisonnable.

Installations

Aux termes du CAC, Air Canada est responsable des coûts liés à ce qui suit :

- l'ouverture, la fermeture et le déplacement de bases de maintenance et de personnel, si ces changements sont requis en raison de changements demandés par Air Canada en vue d'exploiter les vols réguliers;
- l'ouverture d'installations additionnelles requises en raison d'une augmentation de la fréquence des vols réguliers;
- la relocalisation requise de Chorus à des installations aéroportuaires comparables que Chorus juge raisonnablement acceptables et qui sont contiguës aux locaux, aux aires de trafic, aux portes d'embarquement ou aux bureaux loués par Air Canada.

Durée et résiliation du contrat

Le CAC expirera le 31 décembre 2020, sous réserve d'un renouvellement pour deux périodes de cinq ans supplémentaires selon des conditions devant être négociées, à moins que l'une ou l'autre des parties ne donne un préavis écrit de non-renouvellement à l'autre partie au moins un an avant la fin de la durée en cours ou de la première période de renouvellement de cinq ans. Chaque partie a le droit de mettre fin au CAC à la survenance d'un cas de défaut.

À l'expiration du CAC ou à sa résiliation, sauf celle découlant d'un défaut de Chorus ou d'Air Canada, tous les baux conclus par Chorus et Air Canada (ou un membre du groupe d'Air Canada) relativement à des appareils visés et à des moteurs de rechange prendront automatiquement fin et Air Canada (ou le membre du groupe d'Air Canada) aura alors le droit de reprendre possession des appareils visés et des moteurs de rechange. Si le CAC est résilié en raison d'un défaut de Chorus, aucun de ces baux ne prend fin et Chorus demeure tenue de respecter ses obligations aux termes de ces baux. Si le CAC est résilié en raison d'un défaut d'Air Canada, Chorus aura le droit de mettre fin aux baux, mais doit exercer ce droit au moment de la résiliation du CAC.

Autres contrats avec Air Canada

Contrat de services cadre

En plus du CAC, Chorus et Air Canada ont conclu le CSC aux termes duquel Air Canada fournit certains services à Chorus moyennant une rémunération fondée sur la juste valeur marchande de ces services. Les services prévus par le CSC fournissent à Chorus un appui sur le plan des infrastructures et sont de nature principalement administrative. Ils touchent notamment la technologie de l'information, l'assurance, l'immobilier, les questions environnementales et certains services juridiques. Les services les plus importants sont ceux liés à la technologie de l'information. Grâce à ces services, Chorus bénéficie des ententes qu'Air Canada a signées avec IBM et BCE Nexxia, de même que des ressources internes d'Air Canada en matière de technologie de l'information.

Chorus et Air Canada peuvent choisir de mettre fin à des services prévus par le CSC (sans résilier tout le contrat) ou de résilier le CSC, moyennant un préavis écrit d'un an. En outre, le CSC est résilié dès qu'il est mis fin au CAC. À moins qu'Air Canada ne résilie le CSC par suite d'un manquement de Chorus aux obligations qui lui incombent aux termes de ce contrat, Air Canada est tenue de fournir certains services transitoires à Chorus.

Contrat d'ACGHS

Aux termes du contrat d'ACGHS, ACGHS s'est engagée à fournir des services d'assistance en escale à Chorus, notamment la manutention et le traitement des bagages, le chargement et le déchargement du fret et du courrier ainsi que le service aux aéronefs dans 18 aéroports du Canada.

ACGHS fournira des services d'assistance en escale selon les méthodes et les instructions de Chorus. Un représentant de Chorus pourra superviser les services rendus par ACGHS. En ce qui concerne les services d'assistance en escale aux passagers pour les vols nolisés exploités par Chorus, Chorus et ACGHS doivent s'entendre sur les services précis qu'ACGHS rendra et sur les frais payables par Chorus pour de tels vols nolisés.

La durée actuelle du contrat d'ACGHS expire le 31 décembre 2011. Toutefois, ce contrat est renouvelable automatiquement pour des durées successives de trois ans après cette date, sauf si Chorus ou Air Canada donne un avis de son intention de ne pas renouveler le contrat au moins un an avant l'expiration de la durée alors en cours et pourvu que les parties puissent s'entendre sur les tarifs applicables durant la période de renouvellement. Aucune partie n'a donné un tel avis de non-renouvellement. Les tarifs applicables pour la prochaine période de trois ans n'ont pas encore été fixés.

Logos et marques de commerce

Air Canada Jazz^{MC}, Jazz^{MC}, Air Canada^{MC}, Air Canada Design^{MC}, Air Canada & Design^{MC} et d'autres marques de commerce sont des marques de commerce qui appartiennent à Air Canada ou qu'Air Canada a enregistrées au Canada et aux États-Unis. Air Canada a octroyé une licence d'utilisation de certaines marques de commerce au Canada et aux États-Unis, notamment Air Canada Jazz^{MC}, Jazz^{MC}, Air Canada^{MC}, Air Canada Design^{MC} et Air Canada & Design^{MC}, en association avec la prestation de services aériens réguliers dans des régions du Canada et de part et d'autre de la frontière canado-américaine. Chorus est également propriétaire d'autres marques de commerce relatives à son entreprise de transport aérien régional.

Conformément au contrat de licence d'exploitation de marques, Air Canada a accordé à Jazz Aviation S.E.C. un droit incessible, ne pouvant être accordé en sous-licence, non exclusif et libre de redevances d'utiliser certaines marques de commerce qui appartiennent à Air Canada ou qu'Air Canada a enregistrées dans le monde, dont Jazz et celles qui intègrent la dénomination Air Canada et/ou la cocarde d'Air Canada, uniquement en association avec les activités liées au CAC. Si le CAC est résilié ou expire, le contrat de licence d'exploitation de marques prévoit la résiliation de la licence six mois plus tard. Aux termes du contrat spécial de licence d'exploitation de marques, Jazz Aviation S.E.C. et Air Canada ont convenu que si le CAC est résilié ou expire, Air Canada transférera tous les droits afférents à la marque Jazz à Jazz Aviation S.E.C. et les parties cesseront d'utiliser les marques combinées Jazz et Air Canada.

Les marques de commerce et les noms de marque de Chorus constituent des actifs importants de l'entreprise de Chorus. Chorus tire profit de la notoriété de la marque Chorus. Elle protège ses renseignements exclusifs, y compris ses marques de commerce et ses banques de données, grâce aux lois sur les marques de commerce, à des dispositions contractuelles et à des procédures de confidentialité.

Modifications du CAC

Voici les mesures qui ont été adoptées par suite des modifications du CAC conclues en 2009 :

- L'échéance initiale du CAC a été reportée du 31 décembre 2015 au 31 décembre 2020.

- Air Canada s'est engagée à déployer des efforts raisonnables sur le plan commercial pour offrir à Chorus un nombre minimal de 375 000 heures cale à cale annuelles totales, mesuré en fonction de la somme des 12 horaires mensuels fournis par Air Canada à Chorus pour une année civile (les « heures cale à cale livrées annuelles »). De plus, Air Canada et Chorus ont convenu que la garantie d'utilisation minimale ne fera pas en sorte que le nombre d'heures cale à cale annuelles soit inférieur à 339 000, bien que le nombre d'appareils visés ait été ramené temporairement à 123 et que le nombre d'appareils visés ait été réduit de façon permanente par la suite pour s'établir à 125, sous réserve du droit non récurrent d'Air Canada de modifier la garantie d'utilisation minimale dans les circonstances décrites ci-après.
- En plus d'établir le nombre minimum annuel d'heures cale à cale sur lequel la garantie d'utilisation minimale est fondée, la convention de modification du CAC prévoit qu'Air Canada a le droit de modifier la garantie d'utilisation minimale à compter de janvier 2016 si sa part du marché intérieur pour la période de 12 mois allant du 1^{er} octobre 2014 au 30 septembre 2015 a diminué d'un pourcentage fixe comparativement à sa part du marché intérieur pour la période de 12 mois allant du 1^{er} août 2008 au 31 juillet 2009. Advenant une telle diminution, la convention de modification du CAC exige qu'Air Canada et Chorus s'entendent sur une garantie d'utilisation minimale modifiée d'ici le 17 novembre 2015, à défaut de quoi Air Canada aura le droit de fixer unilatéralement une garantie d'utilisation modifiée en avisant Chorus de son intention d'ici le 20 novembre 2015. La convention de modification du CAC prévoit que Chorus a le droit d'aviser Air Canada, d'ici le 18 décembre 2015, de son intention d'accepter la garantie d'utilisation minimale ou d'exercer son droit de résilier le CAC en date du 31 décembre 2016.
- Les tarifs pour la période de tarification 2009-2011 ont été établis. Ces tarifs ont été établis de façon à permettre à Chorus d'atteindre une marge cible des coûts contrôlables de 14,32 %, qui correspond à un taux de majoration des coûts contrôlables de 16,72 % sur les coûts contrôlables de Chorus. Toutefois, dans le cadre des modifications du CAC, Air Canada et Chorus ont convenu que le taux de majoration des coûts contrôlables de 16,72 % s'appliquerait uniquement du 1^{er} janvier 2009 au 31 juillet 2009. Les taux modifiés convenus sont entrés en vigueur le 1^{er} août 2009 et ils permettent à Chorus d'atteindre une marge cible des coûts contrôlables de 11,11 %, qui correspond à un taux de majoration des coûts contrôlables de 12,50 % sur les coûts contrôlables de Chorus.
- Trois périodes de tarification restantes aux termes du CAC ont été établies, soit i) du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2014, ii) du 1^{er} janvier 2015 au 31 décembre 2017 et iii) du 1^{er} janvier 2018 au 31 décembre 2020. Avant le début de chaque période de tarification, Chorus et Air Canada examineront les tarifs pour la période de tarification suivante et concluront une entente écrite à leur égard. Les éléments de chaque type de tarif qui doivent être pris en considération au moment de l'établissement du tarif en question sont mentionnés dans les annexes du CAC et sont fondés sur les coûts engagés par Chorus. Le CAC prévoit également que les tarifs doivent être établis de façon à permettre à Chorus d'atteindre la marge cible des coûts contrôlables qui correspond au taux de majoration des coûts contrôlables. Si Chorus et Air Canada ne peuvent s'entendre sur les nouveaux tarifs, la question sera soumise à l'arbitrage conformément au CAC.
- Les parties ont convenu que le taux de majoration des coûts contrôlables serait rajusté dans certains cas. Depuis le 1^{er} janvier 2010, si les heures cale à cale livrées annuelles sont inférieures à 375 000 heures cale à cale, le taux de majoration des coûts contrôlables est augmenté, jusqu'à concurrence d'un maximum de 16,72 %, pour compenser Chorus pour la hausse des coûts unitaires et la perte de marge attribuable à la réduction du nombre d'heures de vol. Par contre, si les heures cale à cale livrées annuelles sont supérieures à 375 000 heures cale à cale, le taux de

majoration des coûts contrôlables de 12,50 % s'applique uniquement aux charges contrôlables fixes de Chorus et le taux de majoration des coûts contrôlables de 12,50 % est ramené à 5 % sur les charges contrôlables variables de Chorus pour les heures cale à cale qui dépassent 375 000.

- Le taux de majoration des coûts contrôlables peut également être réduit par suite du processus de comparaison de 2009 et du processus de comparaison de 2015 décrits ci-dessus.
- Des modifications ont été apportées au plan à long terme concernant le parc aérien, qui reflètent l'engagement d'Air Canada et de Chorus de renouveler le parc d'appareils visés. Air Canada et Chorus ont convenu de réduire le parc d'appareils visés, qui est passé de 133 appareils au nombre minimum garanti d'appareils visés. La réduction du nombre d'appareils visés, pour le ramener au nombre minimum garanti d'appareils visés, a commencé avec les sous-locations de huit appareils CRJ-200 et de deux appareils CRJ-100, qui ont expiré au plus tard le 30 avril 2010 et ces appareils ont été retirés du parc aérien de Chorus. Au 31 décembre 2010, neuf de ces appareils CRJ ont été retournés au bailleur et un est demeuré dans le parc aérien de Chorus conformément à une nouvelle convention de location et il a été utilisé pour l'exploitation des vols nolisés. Le retour de ces appareils a temporairement ramené le nombre d'appareils compris dans le parc d'appareils visés à 123 appareils.
- Après la livraison du deuxième appareil à turbopropulseurs Q400 neuf en juin 2011, le nombre d'appareils qui constituent les appareils visés sera de nouveau égal au nombre minimum garanti d'appareils visés. À l'arrivée de chaque appareil à turbopropulseurs Q400 restant, un appareil CRJ-100 ou un appareil CRJ-200 sera retiré du parc d'appareils visés et remplacé par un appareil Q400, de sorte que le nombre d'appareils demeure le nombre minimum garanti d'appareils visés. Lorsque le deuxième appareil CRJ-100 ou CRJ-200 sera retiré, Air Canada et Chorus devront déployer des efforts raisonnables sur le plan commercial pour s'entendre sur les nouveaux tarifs applicables à ce type d'appareil. Air Canada a accepté de payer les coûts associés au retrait des appareils CRJ-100 et CRJ-200 du parc d'appareils visés.
- Depuis le 1^{er} août 2009, le loyer facturé à Chorus pour trois des appareils CRJ-100 est traité comme un coût refacturé. Chorus et Air Canada se sont également entendues sur un processus de déploiement d'au plus huit appareils CRJ-100 (les « appareils affectés au besoin »). Air Canada peut commencer à utiliser ces appareils affectés au besoin pour exploiter des vols réguliers en 2011, sous réserve de paramètres convenus pour la fixation des horaires, après la livraison à Chorus d'un troisième appareil à turbopropulseurs neuf. Le loyer exigé pour les appareils affectés au besoin sera également traité comme un coût refacturé. Air Canada pourrait retirer du parc aérien de Chorus une partie ou la totalité de ces appareils affectés au besoin. Les appareils affectés au besoin qui font partie du parc de Chorus, s'il y a lieu, s'ajoutent au nombre minimum garanti d'appareils visés.

Aux termes de la deuxième convention de modification du CAC (conclue dans le cadre de l'intégration de l'appareil Q400 dans les appareils visés) :

- Air Canada a convenu que l'appareil Q400 pouvait être acquis par l'une ou plusieurs des sociétés de location filiales de Chorus, qui le loueront ensuite à Jazz Aviation S.E.C. à titre d'appareil visé;
- Air Canada et Chorus se sont entendues sur une formule de calcul du facteur de location afin d'établir les paiements de location mensuels de l'appareil Q400 qui seront crédités à Air Canada compte tenu du taux de majoration des taux contrôlables en vigueur au moment opportun pour cet appareil;

- Chorus et Air Canada se sont entendues sur le moment de la mise en service commercial de l'appareil Q400 compte tenu de la date de livraison prévue de cet appareil.

Concurrence

Seule compagnie aérienne pancanadienne régionale exploitant des services aériens réguliers dans tout le Canada et seul transporteur régional du Canada exploitant des biréacteurs régionaux, Chorus occupe une place unique sur le marché canadien du transport aérien régional.

Le parc aérien de Chorus est sept fois plus grand que celui de la deuxième compagnie aérienne régionale en importance au Canada. Tous les autres transporteurs sur ce marché sont de petites entreprises exploitant principalement des avions à turbopropulseurs, pour la plupart, des appareils de 19 à 70 sièges. Ces transporteurs exploitent principalement des services autonomes qui desservent des marchés spécialisés. Il existe peu d'autres compagnies aériennes régionales au Canada qui exercent leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité et celles qui le font ont des ententes avec Air Canada principalement concernant les vols sur avions à turbopropulseurs de 19 sièges ou moins. À compter de mai 2011, Air Canada sera également liée par un contrat d'achat de capacité avec Sky Regional Airlines aux fins de l'exploitation de cinq appareils Q400 provenant de l'ACVT. Aucun d'entre eux n'a la taille de Chorus ni des activités d'une envergure comparable puisque leurs parcs aériens comptent habituellement moins de 15 appareils. Ces petits transporteurs régionaux comprennent notamment Air Georgian, Central Mountain Air, Hawkair, Pacific Coastal Airlines et Transwest Air dans l'ouest du Canada; Calm Air et Air Creebec dans le centre du Canada; Provincial Airlines et Air Labrador dans le Canada atlantique; First Air, Canadian North et Air Inuit dans le nord du Canada.

Le transporteur à bas prix WestJet fait également concurrence à Air Canada sur certaines liaisons au Canada et aux États-Unis exploitées par Chorus. De plus, Porter Airlines, de sa base de l'ACVT, fait concurrence à Air Canada dans plusieurs marchés canadiens et transfrontaliers desservis par Chorus.

Air Canada et Chorus font concurrence à divers transporteurs du réseau américain et à leurs transporteurs régionaux desservant les marchés transfrontaliers, dont la plupart exercent leurs activités aux termes de contrats d'achat de capacité conclus avec des transporteurs d'envergure du réseau américain. Ces transporteurs exercent leurs activités sous la bannière de leurs partenaires dans le cadre des contrats d'achat de capacité, comme United Express, US Airways Express, Delta Connection, American Eagle et Horizon Airlines.

Depuis qu'elle a commencé, en 2010, à exercer des activités d'exploitation d'appareils 757-200 pour Thomas Cook Canada, Chorus livre concurrence à d'autres sociétés du secteur du transport aérien canadien qui consiste à exploiter des vols pour des voyageurs. Les transporteurs qui se livrent concurrence dans ce segment sont notamment CanJet, Air Transat et Sunwing Airlines. Air Transat et Sunwing sont des divisions de transport aérien de sociétés du secteur des voyages intégrées verticalement.

Installations

Chorus est propriétaire de deux immeubles, un à Halifax, en Nouvelle-Écosse, où se trouvent les bureaux de la haute direction, et un autre à London, en Ontario. Chorus exerce ses activités importantes de maintenance, de réparation et de révision à ses installations de Halifax et de London, en Ontario. L'installation de Halifax est située à l'aéroport international Robert-L.-Stanfield de Halifax et comprend un hangar et des bureaux. L'installation de London, en Ontario, est située à l'aéroport international de London et comprend un hangar et des bureaux. Les terrains où se trouvent les installations de Chorus à Halifax et à London sont loués auprès des autorités aéroportuaires compétentes.

Le texte qui suit présente une description des principales installations que Chorus loue. Chorus loue les trois premières installations indiquées ci-après d'Air Canada.

Hangar, stationnement et bureaux à l'aéroport Pearson de Toronto
 Hangar et bureaux à l'aéroport international de Calgary
 Hangar et bureaux à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal
 Hangar et bureaux à l'aéroport international de Vancouver
 Bureaux, Airway Center, à l'aéroport Pearson de Toronto

Outre ce qui précède, Chorus loue actuellement des ateliers, des locaux ou emplacements dans les aéroports, des hangars, des bureaux, des comptoirs, des locaux de maintenance, des espaces de tri des bagages et des stationnements dans tout le Canada. Se reporter à la rubrique « Activités de Chorus – Contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada – Installations ».

Financement par emprunt

Les facilités de crédit garanties et de rang supérieur de 150,0 millions de dollars de Chorus (les « facilités de crédit ») étaient composées d'une facilité à terme de 115,0 millions de dollars (ou l'équivalent en dollars américains) et d'une facilité de crédit renouvelable de 35,0 millions de dollars (ou l'équivalent en dollars américains), qui venaient à échéance le 1^{er} février 2010 et toutes les sommes exigibles aux termes de celles-ci ont été remboursées et la garantie connexe a été libérée. Par conséquent, à l'exception de 8,8 millions de dollars en espèces grevés d'une charge à l'appui des lettres de crédit émises, qui ont été classées comme des liquidités soumises à restrictions, aucun des actifs de Chorus n'est grevé d'une charge et tous ses actifs peuvent servir à garantir des financements par emprunt futurs. Chorus dispose de suffisamment de liquidités pour exercer ses activités après un tel remboursement, qui a été financé au moyen d'un paiement de 115,0 millions de dollars en espèces et en quasi-espèces.

Le 10 mars 2011, les sociétés de location ont conclu avec EDC une convention de prêt, qui prévoyait un engagement de financement des 15 commandes fermes d'appareils Q400. Le financement vise 85 % du prix de chaque appareil livré, est consenti pour une période de 12 ans et les sociétés de location doivent effectuer des remboursements de capital et des versements d'intérêt égaux jusqu'à l'échéance.

Débetures convertibles

Les débetures portent intérêt au taux de 9,50 % par année et les intérêts sont versés deux fois par année à terme échu le 30 juin et le 31 décembre à compter du 30 juin 2010. Les débetures viendront à échéance le 31 décembre 2014 (la « date d'échéance »). Les débetures peuvent être converties au gré du porteur en actions de Chorus à tout moment avant 17 h (heure de l'Est) à la date d'échéance ou, si cette date est antérieure, à la date de rachat prévue au prix de conversion de 5,25 \$ par action (le « prix de conversion »). Les débetures ne peuvent être rachetées par Chorus qu'après le 31 décembre 2012, sauf en cas de changement de contrôle ou d'un cas de défaut. Après le 31 décembre 2012 et avant le 31 décembre 2013, les débetures peuvent faire l'objet d'un rachat en totalité ou en partie à l'occasion au gré de Chorus à un prix correspondant à leur capital majoré de l'intérêt couru, dans la mesure où le cours moyen pondéré en fonction du volume des actions n'est pas inférieur à 125 % du prix de conversion. À compter du 31 décembre 2013, mais avant la date d'échéance, les débetures peuvent faire l'objet d'un rachat en totalité ou en partie à l'occasion au gré de Chorus à un prix correspondant à leur capital majoré de l'intérêt couru. Sous réserve de l'approbation des autorités de réglementation, Chorus peut s'acquitter de son obligation de rembourser le capital des débetures au moment d'un rachat ou à l'échéance, en totalité ou en partie, par la livraison du nombre d'actions correspondant à la somme due, divisé par 95 % du cours des actions à ce moment-là, majoré de l'intérêt couru en espèces. Le placement a été effectué dans l'ensemble des provinces et territoires du Canada.

À l'émission, les débentures ont été séparées en des composantes passif et capitaux propres en fonction de leurs justes valeurs estimatives respectives à la date d'émission. La juste valeur de la composante passif est estimée en fonction de la valeur actualisée des versements d'intérêt et des remboursements de capital futurs exigibles aux termes des débentures selon un taux d'actualisation utilisé pour des titres de créance similaires sans option de conversion au moment de l'émission. La valeur attribuée à la composante capitaux propres est la juste valeur estimative attribuée à l'option de conversion du porteur. On calcule les intérêts débiteurs afférents à la débenture en appliquant un taux d'intérêt effectif à la composante passif non réglé. La différence entre les paiements d'intérêt et les intérêts débiteurs s'ajoute à la composante passif.

Crédit-bail

En 2007 et en 2010, Chorus a conclu des conventions assorties de modalités courantes qui régissent la location de trois appareils de Chorus et qui s'appliqueront également à des locations futures d'appareils auprès des mêmes bailleurs. Au 31 décembre 2010, Chorus était en conformité avec les engagements en matière d'aliénation de biens matériels prévus dans ces conventions.

Effectif

Au 31 décembre 2010, Chorus comptait 4 694 salariés ETP comparativement à 4 508 salariés ETP pour 2009, ce qui représente une augmentation de 4,1 % par rapport à 2009.

La plupart des salariés de Chorus sont syndiqués et chacune des conventions collectives antérieures a expiré à la fin de juin 2009. En 2009, Chorus a conclu une entente de trois ans avec ses employés de la division Maintenance et ingénierie et ceux de ses divisions du Service clientèle et des Services avion, qui sont toutes deux représentées par le Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (le « TCA »). Le 25 mars 2010, Chorus a conclu une entente de trois ans avec ses régulateurs de vols représentés par la Canadian Air Line Dispatchers Association (la « CALDA »). Le 9 juillet 2010, Chorus a conclu six ententes avec ses pilotes représentés par l'Air Line Pilots Association (l'« ALPA »). Le 16 juillet 2010, Chorus a conclu une entente de six ans avec ses agents de bord représentés par le Canadian Flight Attendants Union (le « CFAU »). Les ententes de six ans conclues avec les pilotes et les agents de bord expirent le 30 juin 2015. Le 14 septembre 2010, Chorus a conclu une entente de trois ans avec ses préposés à l'affectation des équipages (également représentés par les TCA).

RÉGLEMENTATION

Au Canada, le transport aérien commercial, y compris les politiques, les normes de maintenance et d'exploitation, la navigabilité des appareils, l'octroi des permis aux pilotes et aux membres d'équipage et leur certification, la sécurité, ainsi que les infrastructures au sol et les installations de navigation, est de compétence exclusivement fédérale et relève du ministre des Transports. Les appareils, les pilotes, les membres d'équipage, les mécaniciens, les activités de maintenance et tous les aspects des activités commerciales et des activités de services nolisés de Chorus sont assujettis aux exigences d'inspection, de permis, de certification et de conformité de Transport Canada en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, du *Règlement de l'aviation canadien* et des normes publiées en vertu de cette loi et de ce règlement. L'Office des transports du Canada est chargé, en vertu de la LTC et du *Règlement sur les transports aériens*, de la délivrance des licences de transporteurs aériens tant pour les services intérieurs que pour les services internationaux et de contrôler les activités de vols nolisés, la location d'équipement et d'équipage (location avec équipage, la réservation de capacité et les ententes de partage de codes), certains tarifs aériens et les modalités de transport. L'Office peut également enquêter sur des plaintes relatives au transport aérien, servir de médiateur dans le cadre de ces plaintes ou les recevoir. Les services de vols

commerciaux et nolisés de Chorus sont assujettis aux exigences en matière de permis, d'exploitation de services nolisés, de tarifs internationaux, de modalités de transport et d'assurance ainsi qu'à la compétence de l'Office des transports du Canada pour traiter les plaintes relatives au transport aérien, comme il est décrit ci-après.

Vols intérieurs

La déréglementation de l'industrie du transport aérien intérieur en 1987 a permis aux transporteurs d'établir des tarifs aériens et des conditions de transport sans réglementation gouvernementale. Selon la LTC, l'entrée sur le marché est libre, pourvu qu'un transporteur puisse prouver ce qui suit : i) il est Canadien au sens de la LTC, c'est-à-dire qu'il est contrôlé de fait par des Canadiens et qu'au moins 75 % des actions de son capital assorties de droit de vote sont détenues et contrôlées par des Canadiens; ii) il peut offrir des services donnant tous les gages de sécurité; iii) il est convenablement assuré et iv) il respecte les exigences financières minimales établies dans le *Règlement sur les transports aériens* (Canada) pris en application de la LTC.

Le 6 février 2009, le gouvernement du Canada a introduit le projet de loi C-10, la *Loi portant exécution de certaines dispositions du budget*, qui propose de modifier les dispositions de la LTC concernant les restrictions en matière de propriété étrangère des transporteurs aériens locaux. Le projet de loi C-10 a reçu la sanction royale le 12 mars 2009. Le gouverneur en conseil a maintenant le pouvoir de fixer par ordonnance, sur la recommandation du ministre des Transports, le jour où il peut établir, par règlement, de nouvelles limites en matière de propriété étrangère jusqu'à concurrence d'une limite de propriété de 49 % par des étrangers. Les règlements peuvent préciser que les nouvelles limites s'appliquent généralement à tous les investisseurs non-Canadiens ou que des limites plus élevées en matière de propriété étrangère s'appliquent à des catégories particulières de non-Canadiens qui seront visés par les règlements.

Le 24 novembre 2009, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a publié son rapport sur le projet de loi C-310, la *Loi visant l'attribution de certains droits aux passagers aériens*. Le comité a recommandé de ne pas poursuivre l'étude du projet de loi C-310. Un projet de loi C-541 modifié, *Loi visant les droits des passagers aériens*, a franchi l'étape de la première lecture le 15 juin 2010. Le projet de loi C-541 impose des obligations aux transporteurs aériens en cas de certains retards de vols, d'annulations de vols, de refus d'embarquement visant des passagers ou de retards au sol d'un aéronef dans lequel se trouvent des passagers. S'il est adopté dans sa forme actuelle, le projet de loi C-541 pourrait entraîner des coûts importants pour les transporteurs aériens, dont Chorus, ce qui pourrait nuire de façon importante aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Chorus. En dépit des recommandations du Comité au sujet du projet de loi C-310, la direction ne peut prévoir si le projet de loi sera adopté ou s'il le sera dans sa forme actuelle ou dans la forme du projet de loi C-310 ou du projet de loi C-541, ou autrement.

En raison de l'incertitude entourant les exigences de la réglementation à long terme, Chorus ne peut garantir qu'elle n'engagera pas des coûts importants pour se conformer aux exigences ni qu'ils seront importants ou non.

Questions relatives à la concurrence

En juillet 2000, le gouvernement canadien a modifié la LTC, la *Loi sur la concurrence* (Canada) et la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (Canada) en vue de régir la concurrence dans les transports aériens au pays et d'assurer la protection des consommateurs. Des dispositions en matière d'abus de position dominante, propres au secteur du transport aérien, ont été introduites dans la *Loi sur la concurrence* (Canada), auxquelles se sont ajoutées par la suite des dispositions prévoyant notamment

l'imposition de sanctions administratives pécuniaires aux transporteurs intérieurs dominants en cas d'infraction. Les modifications législatives relatives aux dispositions de la *Loi sur la concurrence* (Canada) qui concernent sur les transporteurs aériens ont été incluses dans le projet de loi C-10. Avec l'adoption du projet de loi C-10, les dispositions de la *Loi sur la concurrence* (Canada) qui portent sur l'« abus de position dominante » ainsi que les pénalités pécuniaires administratives pour ces abus ont été abrogées. Le projet de loi C-10 a introduit des pénalités pécuniaires administratives pour les abus de position dominante par des entreprises dominantes en général, de sorte que le Tribunal de la concurrence a maintenant le pouvoir d'imposer de telles pénalités pécuniaires administratives en cas d'abus de position dominante de la part d'une entreprise dominante, quel que soit son secteur d'activité, d'au plus 10,0 millions de dollars et, pour chaque ordonnance subséquente, d'au plus 15,0 millions de dollars.

En juillet 2003, le Tribunal de la concurrence a publié ses motifs et conclusions relativement à la démarche entreprise par le commissaire de la concurrence contre Air Canada et visant à déterminer si celle-ci menait des activités à des coûts inférieurs aux coûts évitables et violait ainsi l'une des nouvelles dispositions concernant l'abus de position dominante par un transporteur aérien. Le Tribunal de la concurrence a appuyé sa décision sur un critère très général. En septembre 2004, le commissaire de la concurrence a publié une lettre décrivant les mesures qui seraient prises dans l'avenir relativement à toute affaire de non-respect des dispositions concernant l'abus de position dominante par un transporteur aérien, ce qui a inclus une déclaration selon laquelle le critère des coûts évitables appliqué par le Tribunal en 2003 demeurait approprié. Bien que le projet de loi C-10 ait abrogé les dispositions de la *Loi sur la concurrence* (Canada) qui concernent les transporteurs aériens, le fait de fixer les prix à un niveau inférieur aux coûts évitables peut être considéré comme un agissement anti-concurrentiel pour l'application des dispositions en matière d'abus de position dominante généralement applicables.

Services aériens transfrontaliers

L'accord de services aériens Canada/É.-U. de 1995 régit les services transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis. Cet accord permet aux transporteurs aériens canadiens de se prévaloir, en exploitant leurs propres avions, de droits illimités de desserte entre des points situés au Canada et des points situés aux États-Unis. Le transport local entre les villes d'un pays par des transporteurs d'un autre pays, communément appelé « cabotage », continue d'être interdit.

Aux termes de l'accord de services aériens Canada/É.-U. de 1995, les transporteurs des deux pays ont toute liberté pour fixer leurs propres tarifs pour les services transfrontaliers en fonction du marché. Les tarifs peuvent être refusés uniquement dans des circonstances particulières, lorsque les autorités des deux pays s'entendent sur cette décision, par exemple en cas d'établissement de prix de monopole ou de prix abusifs sur des routes données. En novembre 1997, le Canada et les États-Unis ont conclu un accord qui permet aux transporteurs canadiens et américains d'offrir des services à code partagé en provenance ou à destination de l'autre pays ou via l'autre pays, en collaboration avec les transporteurs de pays tiers, à condition que le pays tiers accepte l'exploitation à code partagé sur son territoire et que les transporteurs détiennent les droits sous-jacents de desserte de ce pays. Air Canada offre des services à code partagé via le Canada et les États-Unis en collaboration avec certains membres du réseau Star Alliance^{MD}, et les codes de certains de ces membres figurent sur certains vols réguliers transfrontaliers.

Le 11 novembre 2005, Transports Canada a annoncé la conclusion par les gouvernements du Canada et des États-Unis d'un accord de transport aérien « Ciel ouvert » libéralisant de façon plus poussée les services de transport aérien. L'accord, qui est entré en vigueur le 12 mars 2007, permet aux transporteurs aériens des deux pays i) de prendre des passagers et du fret dans le territoire de l'autre pays et de les transporter vers un pays tiers dans le cadre d'un service en provenance ou à destination de leur propre territoire; ii) d'exploiter des services tout-cargo autonomes entre le territoire de l'autre pays et des pays tiers; iii) une plus grande souplesse dans la fixation des prix pour des services entre l'autre pays et un

pays tiers. Le cabotage, soit le droit d'exploiter des vols entre deux villes de l'autre pays, demeure interdit.

Aux États-Unis, la FAA interdit à un transporteur aérien américain agréé de louer avec équipage un appareil d'un transporteur aérien agréé étranger. Une location avec équipage est une entente aux termes de laquelle un transporteur loue un appareil et l'équipage nécessaire pour l'exploiter. Jusqu'au 24 mars 2008, la règle de la FAA empêchait aussi la conclusion d'un contrat semblable à un contrat d'achat de capacité, aux termes duquel un transporteur aérien des États-Unis achète et détient en son propre nom toute la capacité d'un appareil exploité par un transporteur aérien étranger. Le 24 mars 2008, le ministère des Transports (Department of Transportation) (« DOT ») des États-Unis a publié un avis portant sur sa politique visant les contrats de location entre les transporteurs aériens américains agréés et des transporteurs aériens étrangers. Cette politique a maintenant été assouplie : il sera permis à des transporteurs non américains de fournir des aéronefs et des équipages si, sur demande adressée au DOT, il est établi que le transporteur aérien non américain respecte les critères imposés par règlement. Les vols visés par ces contrats nouvellement autorisés ne peuvent pas relier une ville américaine à une autre ville américaine.

Services nolisés

Les services nolisés ne sont généralement pas visés par des accords bilatéraux, même s'ils sont visés par l'accord de services aériens Canada/É.-U. de 1995. Selon la politique du gouvernement du Canada, tout transporteur canadien peut exploiter des vols nolisés entre le Canada et toute ville du monde, à condition d'avoir obtenu au préalable l'approbation des autorités canadiennes et d'autres organismes de réglementation compétents.

En avril 2000, le ministre des Transports a annoncé une nouvelle politique régissant les services aériens nolisés internationaux de transport de passagers. Cette politique lève les restrictions telles que les réservations anticipées, les exigences de séjour minimal et l'interdiction d'effectuer des voyages aller seulement. Pour préserver une distinction entre les services nolisés et les services internationaux réguliers, la politique maintient l'obligation de louer tout l'avion et interdit toujours au transporteur de vendre les billets directement au public.

Loi sur les langues officielles

Air Canada est assujettie à la LLO qui l'oblige notamment Air Canada à faire en sorte que les voyageurs puissent communiquer avec l'entreprise et obtenir ses services dans l'une ou l'autre des langues officielles, soit le français et l'anglais, lorsque la demande pour les services dans cette langue le justifie (partie IV de la LLO). Elle permet en outre aux employés de travailler dans l'une ou l'autre des langues officielles (partie V de la LLO). En 2000, le Parlement a modifié la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada pour obliger Air Canada à voir à ce que tous les clients de ses filiales puissent communiquer avec la filiale à propos des services aériens et des services connexes, et obtenir ces services, dans l'une ou l'autre langue officielle, lorsque le nombre de clients le justifie.

En vertu de la LLO, lorsqu'un tiers exécute les services pour Air Canada, Air Canada a le devoir de faire en sorte qu'un membre du public puisse communiquer et obtenir les services dans l'une ou l'autre des langues officielles si Air Canada avait été tenue à la même obligation.

Le 10 décembre 2007, le projet de loi C-36, intitulé *Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (Canada), a été déposé devant la Chambre des communes. Ce projet de loi contient des dispositions qui prévoient l'obligation pour une entreprise de services aériens qui appartient à Chorus et qui est exploitée par celle-ci d'offrir ses services à sa clientèle et aux consommateurs dans les deux

langues officielles. La 39^e législature a été dissoute le 7 septembre 2008. La direction ne peut pas prévoir le moment où les modifications législatives proposées seront présentées de nouveau à la Chambre des communes.

Mesures de sûreté

La grande priorité de Chorus est d'assurer la sécurité des passagers et de l'équipage sur tous les vols.

Dans la foulée des attentats terroristes du 11 septembre 2001, le ministre des Transports a imposé de nouvelles mesures de sécurité aérienne, prévoyant notamment un contrôle plus serré des passagers et des bagages à l'enregistrement et à l'embarquement. D'autres pays, comme les États-Unis et le Royaume-Uni, en ont fait autant. Afin de respecter ces nouvelles mesures, Chorus a renforcé les portes du poste de pilotage de tous les appareils utilisés sur ses lignes principales et oblige les passagers de tous ses vols à présenter une preuve d'identité valide avant l'embarquement. En décembre 2001, le ministre des Transports a annoncé plusieurs initiatives en matière de sécurité, notamment la création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, la mise sur pied d'un programme visant à affecter des policiers armés à bord des avions assurant certaines liaisons intérieures et internationales, ainsi que l'imposition de droits pour la sécurité des passagers du transport aérien. Ces droits ont été introduits le 1^{er} avril 2002, puis révisés dans les budgets fédéraux suivants. Depuis le 1^{er} avril 2005, le maximum est de 10 \$ pour les vols intérieurs et de 17 \$ pour les vols transfrontaliers et internationaux.

En octobre 2002, le gouvernement du Canada a mis en œuvre son programme Information préalable sur les voyageurs, conçu pour repérer les personnes pouvant représenter un risque élevé et pour répondre aux besoins en matière de sécurité aux frontières. En mars 2003 a également été instauré un programme Dossier passager. Selon la réglementation, les transporteurs aériens canadiens et étrangers sont à présent tenus de fournir à l'Agence des services frontaliers du Canada, au moment du départ, des données de base sur tous les passagers et membres d'équipage de leurs vols internationaux à destination du Canada. Ils doivent aussi donner accès aux dossiers passagers figurant dans leurs systèmes de réservation. Des pays étrangers, notamment les États-Unis, ont adopté des exigences d'information semblables à l'égard des transporteurs exploitant des services à destination ou en provenance de leur territoire.

Le 10 août 2006, le ministère des Transports a annoncé le resserrement des mesures de sécurité après l'échec d'une tentative d'attentat aux explosifs liquides à l'aéroport Heathrow à Londres, en Angleterre. Depuis le 26 septembre 2006, conformément aux nouvelles mesures de sécurité du ministère des Transports, Chorus permet aux passagers d'apporter à bord des quantités limitées de liquides, de gels et d'aérosols.

Le 27 octobre 2006, Transports Canada a annoncé un nouveau Programme de protection des passagers et un projet de règlement en vertu duquel le gouvernement du Canada dressera la liste de personnes désignées qui seront réputées constituer une menace immédiate à la sécurité aérienne si elles tentent de monter à bord d'un avion. Les transporteurs aériens devront vérifier si le nom d'un passager figure sur la liste des personnes désignées grâce à un système en ligne sécurisé. Le gouvernement du Canada a également proposé un nouveau règlement sur le contrôle de l'identité qui exigera que les passagers aériens présentent, avant l'embarquement dans l'aéronef, une pièce d'identité délivrée par le gouvernement sur laquelle figurent leur nom, leur date de naissance et leur sexe. Chorus a mis en œuvre les nouvelles mesures imposées par Transport Canada aux termes du Programme de protection des passagers. Des exigences similaires imposées par un organisme du gouvernement des États-Unis, la Transport Security Agency, à l'égard des listes de passagers désignés ou ne pouvant prendre place à bord de l'appareil ont déjà été mises en œuvre.

Chorus travaille également, de concert avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et d'autres organismes afin d'améliorer constamment les mesures de sécurité et de garantir que toute innovation adoptée par Chorus respecte les plus hautes normes de sécurité.

Le 6 mai 2004, le projet de loi C-7, intitulé *Loi visant à modifier certaines lois du Canada afin d'améliorer la sécurité publique* (la « Loi sur la sécurité publique de 2002 »), a reçu la sanction royale. La loi modifie certaines dispositions de la *Loi sur l'aéronautique* (Canada) afin d'élargir le champ d'application et les objectifs du régime canadien de sécurité aérienne. Ces modifications prévoient que les transporteurs canadiens et étrangers assurant des vols au Canada doivent fournir, sur demande, des renseignements sur certaines personnes ou certains vols au ministère des Transports, à la Gendarmerie royale du Canada et au Service canadien du renseignement de sécurité pour des raisons de sécurité des transports ou de sécurité nationale. Ces modifications sont entrées en vigueur le 11 mai 2004.

En date du 31 octobre 2009, les États-Unis ont mis en œuvre le *Secure Flight Program*. Ce programme exige que les transporteurs aériens canadiens recueillent des renseignements supplémentaires au sujet des passagers, tels que le nom complet, la date de naissance et le genre, et qu'ils communiquent ces renseignements à la Transportation Administration des États-Unis pour les vols qui atterrissent aux États-Unis.

Le 23 mars 2011, le Parlement canadien a modifié la *Loi sur l'aéronautique*. Les transporteurs aériens canadiens doivent maintenant recueillir certains renseignements personnels pour les vols qui passent au-dessus des États-Unis, comme les vols de Chorus à destination des Caraïbes, et communiquer ces renseignements.

Mesures de sécurité

Le 15 juin 2005, le ministre des Transports a annoncé des modifications réglementaires visant à améliorer la sécurité dans le secteur de l'aviation par la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité. Ces systèmes ont pour objectif de raffiner les pratiques de sécurité et de les rendre plus proactives, d'instituer une culture de sécurité uniforme et positive et de contribuer à améliorer la performance déjà très élevée des compagnies aériennes canadiennes en matière de sécurité. En vertu des modifications du *Règlement de l'aviation canadien*, les compagnies aériennes canadiennes doivent mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité dans leurs organisations et nommer des cadres supérieurs responsables de la sécurité. Ces modifications sont entrées en vigueur le 31 mai 2005. Le 27 avril 2006, le projet de loi C-6, intitulé *Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence* (Canada), a été présenté en première lecture à la Chambre des communes. Ce projet de loi concerne, entre autres, les systèmes de gestion intégrée et la mise en place de programmes de déclaration volontaire aux termes desquels des renseignements relatifs à la sécurité aérienne peuvent être communiqués. Le 29 octobre 2007, le projet de loi C-7, qui est identique au projet de loi C-6 adopté par la Chambre des communes à l'étape du rapport, a été présenté en première et en deuxième lectures à la Chambre des communes. Le projet de loi C-7 a été débattu, mais n'a pas encore franchi l'étape de la troisième lecture. La 39^e législature a été dissoute le 7 septembre 2008. La direction ne peut prédire si et quand les modifications législatives proposées seront présentées de nouveau à la Chambre des communes.

Chorus a mis en place un système de gestion de la sécurité conformément aux modifications apportées au *Règlement de l'aviation canadien*. Joseph D. Randell, président et chef de la direction, a été désigné dirigeant responsable de la sécurité en ce qui concerne le système de gestion de la sécurité de Chorus. Le directeur de la sécurité, de la qualité et de l'environnement de l'entreprise de Chorus est chargé de la mise en application du système de gestion de la sécurité. Chorus respecte ou surpasse toutes les exigences réglementaires. Parmi les compagnies aériennes canadiennes et les nombreuses autres compagnies aériennes, le modèle de système de gestion de la sécurité hautement intégré de Chorus est considéré

comme le meilleur dans l'industrie et il a attiré l'attention de la communauté internationale à plusieurs reprises, notamment lors du International Aviation Safety Seminar.

Questions d'ordre environnemental

En 2002, le Canada a ratifié le Protocole de Kyoto, s'engageant de ce fait à légiférer sur les réductions d'émission atmosphérique qui contribue au changement climatique. Le 21 octobre 2006, le gouvernement fédéral a publié un *Avis d'intention d'élaborer et de mettre en œuvre des règlements et d'autres mesures pour réduire les émissions atmosphériques*. Conformément à son cadre réglementaire sur les émissions atmosphériques, le gouvernement fédéral continue d'appuyer les efforts internationaux concertés pour limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques du secteur aérien au Canada et à l'étranger. En décembre 2009, des représentants d'environ 170 pays se sont réunis à Copenhague, au Danemark, afin de négocier un traité qui remplacerait le protocole de Kyoto. L'Accord de Copenhague qui en a découlé ne lie pas les pays, mais reflète le consensus politique des États participants. Le 31 janvier 2010, le Canada a présenté un engagement non contraignant en vertu de l'Accord de Copenhague envers la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 17 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2020.

À l'heure actuelle, aucune loi canadienne n'exige que le secteur de l'aviation réduise ses émissions de GES. Toutefois, les parties prenantes de l'industrie rendent volontairement compte de leurs émissions de GES et s'efforcent de les réduire depuis un certain nombre d'années. En 2005, le Canada a conclu un accord volontaire sur la réduction des émissions de GES avec son secteur de l'aéronautique. L'accord volontaire conclu entre le gouvernement du Canada et les membres de l'ATAC prévoit un objectif de réduction unitaire des émissions de GES. Les membres de l'ATAC se sont engagés à améliorer de 24 % leur efficacité énergétique d'ici 2012 par rapport à 1990 (mesurée en litres de carburéacteurs par rapport au revenu tonne-kilomètre). Chorus était membre de l'ATAC au moment de la signature de l'accord volontaire et est, depuis 2008, membre du Conseil national des lignes aériennes du Canada (« CNLA »). Le CNLA s'est engagé à continuer d'appuyer les objectifs du protocole d'entente et les transporteurs aériens membres continuent de rendre compte volontairement des données relatives à leurs émissions aux termes de cet accord. Chorus s'est engagée à améliorer l'efficacité énergétique et elle a déjà mis en œuvre plusieurs initiatives en ce sens dont la progression est suivie de près par la direction.

Chorus est d'avis qu'elle respecte, à tous égards importants, la réglementation gouvernementale applicable. Chorus s'est engagée à exercer ses activités de façon conforme à toutes les exigences de la loi en matière de santé et de sécurité et en matière d'environnement, et elle passe en revue et surveille de façon périodique ses activités connexes.

À ce jour, les lois et les règlements en matière d'environnement n'ont pas eu d'effet défavorable important sur les activités ou la situation financière de Chorus. Toutefois, des modifications des lois et des règlements gouvernementaux en question sont en cours et pourraient faire grimper le coût du respect des exigences en matière d'environnement. Chorus ne peut prévoir les coûts qu'elle devrait engager dans le futur afin de se conformer à la réglementation future en matière d'environnement.

On peut consulter la politique en matière d'environnement de Chorus au www.chorusaviation.ca.

Confidentialité

Chorus est assujettie à la législation canadienne et américaine sur la protection des renseignements personnels en ce qui concerne la collecte, l'utilisation, la communication et la protection des données sur les passagers et les employés. La loi fédérale canadienne sur la protection des renseignements personnels

dans le secteur privé, soit la Loi sur la protection des renseignements, régit notamment la collecte, l'utilisation et la communication des renseignements personnels dans le cadre d'activités commerciales d'une entreprise sous réglementation fédérale. De plus, la Loi sur la protection des renseignements régit le traitement des renseignements personnels des employés travaillant pour des employeurs sous réglementation fédérale. La Loi sur la protection des renseignements s'applique également à la collecte et à la communication des renseignements personnels d'une province à l'autre ou entre le Canada et un autre pays. La Loi sur la protection des renseignements exige qu'un avis soit remis aux personnes dont les renseignements personnels sont recueillis, utilisés ou divulgués et que leur consentement éclairé soit obtenu. Les renseignements personnels ne peuvent alors servir qu'aux fins pour lesquelles ils ont initialement été recueillis et pour lesquelles le consentement a été obtenu ou à certaines autres fins prévues ou permises par la Loi sur la protection des renseignements. La politique de Chorus sur la confidentialité respecte ou surpasse les exigences de la loi. La direction est d'avis que sa politique et ses pratiques en matière de protection des renseignements personnels respectent les lois applicables au Canada et aux États-Unis.

FACTEURS DE RISQUE

Risques liés à la relation avec Air Canada

Dépendance envers Air Canada

Chorus est directement touchée par la force financière et opérationnelle et la position concurrentielle d'Air Canada. Si cette force venait à diminuer, cela pourrait avoir une incidence défavorable sur la capacité d'Air Canada de rembourser intégralement les sommes dues à Chorus. De plus, si la position concurrentielle d'Air Canada venait à gravement faiblir, cela pourrait influencer sur l'utilisation des appareils visés.

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

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

Air Canada est seule à vendre les places à bord des appareils visés de Chorus et est seule responsable de l'établissement des horaires, des routes, de la fréquence des vols et des prix des billets de Chorus. Si Air Canada ne met pas en marché de façon efficace et concurrentielle les lignes exploitées par Chorus, l'utilisation des appareils visés pourrait s'en trouver réduite, ce qui diminuerait la marge bénéficiaire en dollars de Chorus et pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus.

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

Problèmes de liquidités

Les besoins courants en capitaux et en liquidités d'Air Canada sont importants. Au cours des 24 derniers mois, Air Canada a émis de nouveaux titres de participation, conclu ou modifié des facilités de crédit et cherché à apporter aux arrangements conclus avec ses fournisseurs de main-d'œuvre et d'autres parties prenantes des modifications visant à réduire ou à contenir les coûts afin d'améliorer ses liquidités. Rien ne garantit que ces mesures permettront à Air Canada de réunir suffisamment de liquidités pour poursuivre ses activités à long terme. L'incapacité d'Air Canada de satisfaire à ses besoins en matière de liquidités pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus et, par conséquent, entraîner l'incapacité d'Air Canada de payer les frais dus à Chorus aux termes du CAC ou une réduction de l'utilisation des appareils visés.

Résiliation du CAC

La quasi-totalité des produits d'exploitation actuels de Chorus découlent du CAC conclu avec Air Canada, qui couvre actuellement tout le parc aérien en exploitation de Chorus (sauf quatre appareils Dash 8, un appareil CRJ-200 et six appareils Boeing 757). La convention de modification du CAC a eu pour effet de reporter l'expiration de la durée initiale du CAC, soit le 31 décembre 2015, au 31 décembre 2020. Le CAC sera automatiquement renouvelé pour deux périodes supplémentaires de cinq ans, sauf si l'une des parties donne à l'autre partie un avis de son intention de ne pas le renouveler au cours de l'année précédant l'expiration de la durée initiale ou de toute période de renouvellement. En outre, chaque partie a le droit de résilier le CAC à tout moment advenant un cas de défaut. Les cas de défaut sont notamment les suivants :

- la faillite ou l'insolvabilité de l'autre partie;
- la suspension ou la révocation du droit de Chorus d'exploiter une compagnie offrant un service aérien régulier;
- le non-paiement, à l'échéance, de sommes dues par Air Canada à Chorus, lorsqu'il n'est pas remédié à ce défaut dans les 30 jours suivant un avis à cet égard;
- un manquement par Air Canada ou Chorus à l'une des obligations qui leur incombent aux termes du CAC, lorsqu'il n'est pas remédié à ce défaut dans les 30 jours suivant un avis à cet égard;
- plus de 50 % des appareils visés ne peuvent effectuer de vols réguliers pendant plus de sept jours consécutifs ou 25 % des appareils visés ne peuvent effectuer de vols réguliers pendant plus de 21 jours consécutifs, sauf en raison d'une ordonnance d'une autorité gouvernementale qui vise le secteur en général ou d'une action d'Air Canada, d'une grève des employés d'Air Canada ou d'un cas de force majeure (notamment la cessation, le ralentissement ou l'interruption du travail ou toute autre perturbation du travail);
- le non-respect par Chorus de certains critères de rendement;

- le non-respect par Chorus d'une modalité importante, lorsque ce défaut se poursuit au-delà du délai de grâce prévu, le cas échéant;
- le non-respect par Air Canada ou Chorus d'une modalité importante d'un autre contrat important intervenu entre elles, lorsque ce défaut se poursuit au-delà du délai de grâce prévu, le cas échéant;
- l'omission de Chorus de maintenir une assurance convenable;
- le non-respect par Chorus des droits de vérification et d'inspection d'Air Canada.

Si le CAC est résilié, les produits d'exploitation et les bénéfices de Chorus seraient donc réduits de beaucoup ou éliminés, sauf si Chorus peut conclure des arrangements de remplacement satisfaisants. Rien ne garantit que Chorus pourra conclure des arrangements de remplacement satisfaisants ou que de tels arrangements lui seront aussi favorables que le CAC. La résiliation du CAC ou l'incapacité de Chorus de conclure des arrangements de remplacement importants advenant une telle résiliation aurait une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus.

Aux termes du CAC, en cas de changement du contrôle de Jazz Aviation S.E.C. (sauf en faveur de Chorus) sans le consentement d'Air Canada, Air Canada pourra résilier le CAC. L'existence de ce droit pourrait limiter la capacité de Chorus de négocier ou de réaliser la vente de la totalité ou d'une partie de ses activités à une autre entité ou de participer autrement à un regroupement dans le secteur du transport aérien.

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

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

La convention de modification du CAC prévoit également qu'Air Canada aura le droit de modifier la garantie d'utilisation minimale si sa part du marché intérieur pour la période de 12 mois allant du 1^{er} octobre 2014 au 30 septembre 2015 diminue d'un pourcentage fixe comparativement à sa part du marché intérieur pour la période de 12 mois allant du 1^{er} août 2008 au 31 juillet 2009. Advenant une telle diminution, la convention de modification du CAC exige qu'Air Canada et Chorus conviennent d'une garantie d'utilisation minimale modifiée d'ici le 17 novembre 2015, à défaut de quoi Air Canada aura le droit de la modifier unilatéralement en donnant à Chorus un avis d'ici le 20 novembre 2015. Aux termes de la convention de modification du CAC, Chorus a le droit d'aviser Air Canada d'ici

le 18 décembre 2015 de son intention d'accepter la garantie d'utilisation minimale modifiée ou d'exercer son droit de résilier le CAC en date du 31 décembre 2016.

Rien ne garantit que Chorus et Air Canada s'entendront, au besoin, sur une garantie d'utilisation minimale modifiée ou que, si les parties ne s'entendent pas et qu'Air Canada établit unilatéralement une garantie d'utilisation minimale modifiée, Chorus la jugera acceptable. Si le CAC est résilié, les produits et les gains de Chorus diminueront sensiblement ou seront éliminés, sauf si Chorus est en mesure de conclure des arrangements de remplacement satisfaisants. Rien ne garantit que Chorus réussirait à conclure de tels arrangements ou des arrangements aussi avantageux pour elle que le CAC. Une telle résiliation ou l'incapacité de conclure d'autres arrangements de remplacement satisfaisants aurait une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus.

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

Niveaux d'utilisation réduits

Aux termes du CAC, Air Canada doit atteindre certains niveaux d'utilisation minimums des appareils de Chorus. C'est Air Canada qui détermine, à son gré, les liaisons que Chorus assurera. Si Air Canada est incapable de remplir à capacité suffisante ses propres appareils ou si elle peut exploiter une ligne ou utiliser d'autres fournisseurs à un coût concurrentiel comparativement à celui de Chorus, ou pour toute autre raison, Air Canada pourrait réduire les vols de Chorus aux niveaux d'utilisation minimums ou exiger que Chorus assure des vols qui entraînent une sous-utilisation de la capacité des appareils de Chorus ou qui peuvent rendre plus difficile pour Chorus l'atteinte des objectifs cibles. Une telle réduction ou exigence pourrait entraîner une baisse des produits d'exploitation gagnés par Chorus aux termes du CAC, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus. Même si Chorus recevait quand même des produits d'exploitation minimums garantis, dans l'éventualité où les appareils de Chorus seraient sous-utilisés par Air Canada, Chorus perdrait la capacité de toucher une marge sur les frais d'exploitation directs des vols qui auraient par ailleurs été réalisés si les appareils de Chorus avaient été plus utilisés. Chorus perdrait également l'occasion de recevoir une prime de rendement. La garantie d'utilisation quotidienne moyenne minimale ne s'appliquera pas si Chorus n'atteint pas le nombre minimal d'heures cale à cale en raison de son propre manquement ou de son incapacité à fournir suffisamment de capacité.

Conformément aux modalités du CAC, Air Canada et Chorus ont convenu que la garantie d'utilisation minimale serait d'au moins 339 000 heures cale à cale annuelles, compte tenu de la réduction du nombre

d'appareils visés dont il est question dans les présentes, sous réserve du droit non récurrent d'Air Canada de modifier la garantie d'utilisation minimale dans les circonstances décrites ci-dessus.

Force majeure

Les obligations d'Air Canada et de Chorus prévues par le CAC (sauf les obligations financières) seront suspendues si un cas de force majeure empêche la partie en cause de remplir ses obligations aux termes du CAC. En outre, Air Canada et Chorus reconnaissent qu'un cas de force majeure peut entraîner par inadvertance le défaut de l'une des parties à l'égard d'une convention collective à laquelle elle est partie. Si un cas de force majeure survient pendant la durée du CAC, Air Canada et Chorus peuvent décider de renégocier certaines modalités du CAC, y compris les tarifs des frais que doit payer Air Canada, les garanties d'achat de capacité minimale ainsi que certains éléments des plans d'exploitation triennaux, annuels ou saisonniers et du plan à long terme concernant le parc aérien alors en vigueur, notamment le nombre d'heures cale à cale, les départs, les SMO et les aéroports où Chorus exercera ses activités et le nombre d'appareils visés. Ces changements aux conditions du CAC, qu'ils soient temporaires ou à long terme, pourraient avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus.

Remplacement de services fournis par Air Canada aux termes du CAC et du contrat de services cadre

Air Canada fournit un certain nombre d'importants services à Chorus, y compris la vente de billets, les services de réservation et de centre d'appels, les codes de désignation, les technologies de l'information, le dégivrage, l'utilisation de l'éthylène glycol, l'achat de carburant ainsi que les services de traitement des passagers, de manutention des appareils et d'acheminement du trafic. Si le CAC n'est pas renouvelé après la première échéance ou les périodes de renouvellement subséquentes ou s'il est par ailleurs résilié, Chorus devra soit fournir ces services à l'interne, soit engager des tiers pour les fournir. Rien ne garantit que Chorus sera capable de remplacer ces services de manière économique ou opportune. En outre, aux termes du CSC, Air Canada fournit certains services à Chorus moyennant rémunération. Ces services concernent, entre autres, l'assurance, l'immobilier, les questions environnementales et certains services juridiques. Si le CSC est résilié, Chorus devra soit exercer ces fonctions à l'interne, soit engager des tiers pour les exercer. Rien ne garantit que Chorus sera capable de remplacer ces services de manière économique ou opportune. L'incapacité de Chorus de remplacer ces services de manière économique ou opportune pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Modifications des coûts et des frais

Chorus reçoit des frais d'Air Canada calculés selon divers paramètres fondés sur les coûts contrôlables estimatifs de Chorus pour chaque année civile de la période applicable, majorés d'un pourcentage précis. Le pourcentage de majoration correspond à une marge donnée sur les produits des vols réguliers estimatifs de Chorus pour chaque année civile de la période applicable. Air Canada est chargée d'établir le calendrier et le prix des vols et prend en charge le risque de fluctuation du prix des billets, du nombre de passagers et du prix du carburant. Si les coûts contrôlables excèdent les coûts estimés par Chorus, Chorus pourrait voir baisser ses profits ou subir des pertes aux termes du CAC et ne pas être en mesure de générer suffisamment de flux de trésorerie pour rembourser ses dettes à temps et devoir réduire ses plans d'expansion. Cela pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus.

Pour les périodes commençant en 2009 et en 2012, Chorus et Air Canada ont établi et rétabliront les tarifs pour chacune des trois années suivantes. Rien ne garantit que les estimations des coûts futurs utilisées dans la négociation du rétablissement des tarifs sont et seront exactes.

La convention de modification du CAC a modifié les tarifs établis pour la période de tarification 2009-2011. Les tarifs négociés et reflétés dans la convention de modification des tarifs ont été établis afin de permettre à Chorus d'atteindre une marge cible des coûts contrôlables de 14,32 %, qui correspond à un taux de majoration des coûts contrôlables de 16,72 % sur les coûts contrôlables de Chorus. Toutefois, conformément aux modalités de la convention de modification du CAC, Air Canada et Chorus ont également convenu que le taux de majoration des coûts contrôlables de 16,72 % s'appliquerait uniquement du 1^{er} janvier 2009 au 31 juillet 2009. Le 1^{er} août 2009, les taux modifiés convenus sont entrés en vigueur et permettent à Chorus d'atteindre une marge cible des coûts contrôlables de 11,11 %, qui correspond à un taux de majoration des coûts contrôlables de 12,50 % sur les coûts contrôlables de Chorus. Si les coûts contrôlables excèdent l'estimation de Chorus, cette dernière peut réaliser moins de profits que ceux prévus ou même subir des pertes aux termes du CAC. Par conséquent, elle peut être incapable de générer des flux de trésorerie suffisants pour rembourser ses dettes à temps et pourrait donc devoir réduire ses plans d'expansion. La survenance d'un de ces événements peut avoir une incidence défavorable sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus.

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

Le taux de majoration des coûts contrôlables peut également être réduit par suite de la comparaison de 2009 et de la comparaison de 2015. Si la comparaison de 2009 indique que la différence en pourcentage entre les coûts contrôlables de Chorus et ceux du groupe comparable a augmenté comparativement à la différence en pourcentage établie pour la période de 12 mois commençant le 1^{er} juillet 2006 et se terminant le 30 juin 2007, le taux de majoration des coûts contrôlables sera réduit à compter du 1^{er} janvier 2010 jusqu'au 31 décembre 2020, sauf si, par suite de la comparaison de 2015, il est réduit de nouveau et ramené à 12,50 % ou au pourcentage correspondant à 16,72 % moins le montant de la hausse décrite ci-dessus. Si la comparaison de 2015 indique que la différence en pourcentage entre les coûts contrôlables de Chorus et ceux du groupe comparable a augmenté comparativement à la différence en pourcentage établie durant la comparaison de 2009, le taux de majoration des coûts contrôlables alors en vigueur sera réduit en fonction des résultats de la comparaison de 2015 à compter du 1^{er} janvier 2016 jusqu'au 31 décembre 2020. Une telle réduction du taux de majoration des coûts contrôlables pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus.

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

La convention collective d'Air Canada conclue avec l'APAC et la transaction concernant les avions à réaction légers conclue par Air Canada, Chorus, l'APAC et l'Air Line Pilots Association (l'« ALPA ») limitent le nombre de biréacteurs régionaux que Chorus peut exploiter aux termes du CAC. La transaction concernant les avions à réaction légers empêche également Chorus d'exploiter des appareils CRJ-705 qui contiennent plus de 75 sièges, toutes classes confondues, et prévoit le ratio minimal de SMO que Air Canada doit assurer par rapport aux SMO assurés par Chorus aux termes du CAC. Ces restrictions peuvent entraîner une réduction dans le niveau de capacité qu'Air Canada achète de Chorus aux termes du CAC, empêcher cette dernière d'augmenter sa part du marché ou entraver le développement prévu du parc aérien de Chorus, ce qui réduirait de façon importante la croissance, les produits d'exploitation et les

bénéfices prévus de Chorus. Chorus ne peut garantir qu'une convention collective future d'Air Canada ne contiendra pas des restrictions semblables ou plus sévères.

Réductions des appareils visés

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

Ententes d'exclusivité

Chorus ne profite d'aucune entente d'exclusivité empêchant Air Canada d'attribuer la totalité ou une partie de ses besoins de capacité régionale à l'interne ou à un autre transporteur aux termes d'un contrat d'achat de capacité, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus.

Conflits éventuels avec Air Canada

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

- les droits et obligations respectifs de Chorus et d'Air Canada prévus par le CAC ou d'autres ententes intervenues entre Chorus et Air Canada, notamment à l'égard du processus de comparaison (se reporter à la rubrique « Activités de Chorus – Contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada – Tarifs et pourcentage de majoration »);
- la nature et la qualité des services qu'Air Canada fournit à Chorus et que Chorus fournit à Air Canada;
- les conditions des conventions collectives respectives d'Air Canada et de Chorus;
- des modifications apportées à l'un des contrats en vigueur entre Chorus et Air Canada, notamment le CAC;
- la réduction du nombre d'appareils visés conformément au CAC.

Chorus pourrait être incapable de résoudre des conflits éventuels avec Air Canada et, même si ces conflits étaient résolus, le règlement pourrait être conclu à des conditions moins favorables pour Chorus, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus.

Capacité limitée à profiter d'une amélioration de la conjoncture

Même si les modalités d'achat de capacité et la marge cible dont il est question dans le CAC réduisent le risque financier de Chorus et son exposition aux fluctuations de la plupart de ses frais susceptibles d'être volatils, elles limitent également la faculté de Chorus d'augmenter ses bénéfices en cas d'amélioration de la conjoncture.

Risques liés à Chorus

Projet de loi C-310 et projet de loi C-541

Le 24 novembre 2009, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a publié son rapport sur le projet de loi C-310, *Loi visant l'attribution de certains droits aux passagers aériens*. Le comité a recommandé de ne pas poursuivre l'étude du projet de loi C-310. Un projet de loi C-541 modifié, *Loi visant les droits des passagers aériens*, a franchi l'étape de la première lecture le 15 juin 2010. Le projet de loi C-541 prévoit des obligations pour les transporteurs aériens lorsqu'un vol est annulé ou retardé, que l'embarquement est refusé ou qu'un aéronef doit attendre au sol avec des passagers à bord. S'il est adopté dans sa forme actuelle, le projet de loi C-541 pourrait entraîner des coûts importants pour les transporteurs aériens, y compris Chorus, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus. En dépit des recommandations du comité au sujet du projet de loi C-310, la direction ne peut prévoir si ce projet de loi sera adopté ou s'il le sera dans sa forme actuelle, dans la forme actuelle du projet de loi C-310 ou du projet de loi C-541, ou autrement.

Employés

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

Frais de main-d'œuvre et relations de travail

Les frais de main-d'œuvre constituent la plus grande part des frais d'exploitation totaux de Chorus qu'elle prend en charge. Rien ne garantit que l'estimation des frais de main-d'œuvre futurs de Chorus soit exacte. Si ces frais excèdent l'estimation de Chorus, cette dernière peut réaliser moins de profits que prévu ou même subir des pertes aux termes du CAC.

La plupart des salariés de Chorus sont syndiqués. Les conventions collectives ont toutes expiré à la fin de juin 2009. Le 30 août 2009, Chorus a conclu un accord de principe de trois ans avec ses employés de la maintenance et de l'ingénierie qui sont représentés par les TCA. Cet accord a ensuite été ratifié par un vote syndical le 12 septembre 2009. Le 3 décembre 2009, Chorus a conclu un accord de principe de trois ans avec ses divisions des services à la clientèle et des services aéroportuaires, qui sont également représentées par les TCA. Cet accord a été ratifié le 16 décembre 2009 par un vote syndical. Le 25 mars 2010, Chorus a conclu une entente de trois ans avec ses répartiteurs de vols représentés par la CALDA. Le 25 juin 2010, elle a conclu avec ses pilotes représentés par l'ALPA une entente de six ans, qui a été ratifiée le 9 juillet 2010 par un vote syndical. Le 30 juin 2010, elle a conclu avec ses agents de bord représentés par le CFAU une entente de six ans, qui a été ratifiée le 16 juillet 2010 par un vote syndical. Le 9 septembre 2010, elle a conclu avec ses répartiteurs d'équipage (représentés par les TCA) une entente de trois ans, qui a été ratifiée le 14 septembre 2010 par un vote syndical.

Rien ne garantit que ces conventions collectives seront renouvelées sans autres mesures ou conflits de travail ou qu'il n'y aura pas de mesures ou de conflits de travail entraînant une interruption ou une perturbation des services fournis par Chorus ou nuisant à la capacité de Chorus d'exercer ses activités, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa

situation financière. Rien ne garantit que ces conventions avec les syndicats des salariés seront conclues à des conditions conformes aux attentes de Chorus ou comparables à celles de conventions conclues par d'autres sociétés de transport aérien. Il se peut en outre que les conventions collectives futures augmentent les frais de main-d'œuvre ou aient par ailleurs un effet défavorable important sur Chorus.

Dilution pour les actionnaires

Chorus est autorisée à émettre un nombre illimité d'actions à droit de vote variable et un nombre illimité d'actions à droit de vote selon les modalités fixées par le conseil d'administration. Les actionnaires ne jouissent d'aucun droit préférentiel de souscription dans le cadre de ces émissions supplémentaires. Chorus pourrait effectuer des acquisitions futures ou conclure des opérations de financement ou d'autres opérations prévoyant l'émission de titres de Chorus qui pourraient avoir un effet de dilution pour les actionnaires actuels et une incidence défavorable sur ceux-ci.

Endettement et incertitudes entourant les versements de dividendes

La politique en matière de dividendes est laissée à l'appréciation du conseil d'administration de Chorus et pourrait varier en fonction, entre autres, de la situation financière de Chorus, notamment son bénéfice, ses besoins financiers, ses engagements en matière d'emprunt et le respect des critères de solvabilité imposés par la LCSA pour la déclaration de dividendes.

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

Niveau d'endettement – risque lié au refinancement

Le niveau d'endettement de Chorus pourrait nuire à sa capacité d'obtenir du financement supplémentaire en temps opportun afin de saisir les occasions d'affaires qui pourraient se présenter. L'incapacité de Chorus dans l'avenir d'obtenir du financement à des conditions acceptables pourrait avoir une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Gestion de la croissance

La direction vérifie régulièrement les occasions de croissance et d'acquisition d'entreprises qui pourraient être complémentaires à Chorus. Dans le cadre de ce processus, la direction procède aux examens diligents habituels en vue de repérer et d'évaluer les risques importants. Néanmoins, il se pourrait qu'elle ne puisse repérer tous ces risques ou réaliser les synergies escomptées dans le cadre d'une opération donnée. Cela pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus. De plus, l'incapacité de la direction de gérer efficacement la croissance pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, l'exploitation et les perspectives de Chorus.

Dépendance envers le personnel clé

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

Risques liés aux instruments financiers

Pour obtenir une description du risque lié au taux d'intérêt, du risque de crédit, du risque d'illiquidité et du risque de change associés aux instruments financiers de Chorus, se reporter à la rubrique 11, « Instruments financiers et gestion des risques » du rapport de gestion de 2010 daté du 7 février 2011, qui est affiché à www.sedar.com.

Risques liés à Thomas Cook

Chorus exploite pas moins de six appareils Boeing 757-200 sur une base saisonnière pour le compte de Thomas Cook aux termes d'une convention de services aériens. Les services ont débuté le 5 novembre 2010. L'incapacité de Thomas Cook de s'acquitter adéquatement des obligations qui lui incombent envers Chorus aux termes de la convention de services aériens ou toute autre interruption ou cessation imprévue des activités de Thomas Cook pourrait avoir une incidence défavorable importante sur Chorus, ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Les produits d'exploitation générés par les services fournis par Chorus à Thomas Cook pourraient être défavorablement touchés par certains facteurs et événements économiques et géopolitiques touchant les pays situés à l'extérieur du Canada et des États-Unis à destination desquels Chorus assurera maintenant des vols en vertu de la convention de services aériens. Ces facteurs et événements et toute incidence défavorable qui pourrait en résulter sur les produits d'exploitation pourraient avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus.

De plus, bon nombre des risques liés à Air Canada qui sont décrits dans la présente rubrique, comme les risques liés aux liquidités, à la résiliation de contrats, aux niveaux d'utilisation, aux cas de force majeure, aux estimations de coûts effectuées par Chorus au moment de la conclusion d'ententes au sujet des tarifs et les conflits potentiels, s'appliquent également à la relation qu'entretient Chorus avec Thomas Cook.

Risques liés à l'industrie

Conjoncture économique et géopolitique

Les résultats d'exploitation des compagnies aériennes sont sensibles à la conjoncture économique et géopolitique, qui ont une incidence importante sur la demande de transport aérien. Les tarifs aériens, tout comme la demande de transport aérien ont beaucoup fluctué dans les années passées et peuvent fluctuer beaucoup dans l'avenir. Air Canada n'est pas en mesure de prédire avec certitude les conditions du marché, pas plus qu'elle ne sait d'avance quels sont les tarifs qu'elle pourra demander. Les attentes de la clientèle peuvent évoluer rapidement, et la demande de billets à prix abordables peut limiter les possibilités de revenus. Les voyages, particulièrement les voyages d'agrément, constituent une dépense discrétionnaire des consommateurs. Un ralentissement de l'activité économique en Amérique du Nord et

une instabilité géopolitique dans diverses régions du monde risqueraient de faire baisser la demande de transport aérien. En outre, les augmentations récentes et futures de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain pourraient réduire l'attrait des voyages transfrontières à destination du Canada, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus.

Coût du carburant

Le coût du carburant représente une dépense importante pour les transporteurs aériens. Depuis 2005, les prix du carburant ont augmenté et fluctué et ils se sont négociés près de sommets historiques. Si les prix du carburant demeurent à ces niveaux ou augmentent davantage, la demande pour le transport aérien pourrait diminuer en raison des suppléments ajoutés aux tarifs aériens au titre du carburant. Air Canada pourrait ne pas être en mesure de facturer à ses clients ces coûts supplémentaires en imposant un supplément au titre du carburant. Même si, aux termes du CAC, les coûts du carburant de Chorus lui sont remboursés par Air Canada et que la baisse des produits passagers qui résulterait de l'augmentation du coût du carburant est un risque principalement assumé par Air Canada, une hausse soutenue des prix du carburant serait susceptible de nuire aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Chorus si Air Canada réduisait la capacité qu'elle utilise ou si elle était incapable de remplir ses obligations prévues par le CAC.

Incidence de la concurrence sur le besoin d'Air Canada d'utiliser les services de Chorus

Le secteur du transport aérien est extrêmement concurrentiel. Air Canada fait concurrence à d'autres importants transporteurs ainsi qu'à des transporteurs aériens à rabais sur ses lignes, y compris les liaisons assurées par Chorus aux termes du CAC. Certains concurrents pourraient rapidement entrer sur les marchés que Chorus dessert pour Air Canada et provoquer une baisse rapide des tarifs, ce qui diminuerait les avantages économiques que représentent les activités régionales de Chorus pour Air Canada. Outre la concurrence traditionnelle entre les transporteurs aériens, le secteur fait face à une concurrence provenant des autres modes de transport par voie terrestre. La vidéoconférence et d'autres méthodes de communication électronique ont également ajouté une nouvelle dimension à la concurrence au sein du secteur, étant donné que les entreprises et les voyageurs d'agrément recherchent des solutions de rechange au transport aérien. L'une ou l'autre des éventualités précitées pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus.

Impact de l'augmentation de la concurrence dans l'industrie du transport aérien régional et l'industrie des voyageurs sur les occasions de croissance de Chorus

Outre les limites prévues par le CAC et l'interdiction réglementaire de cabotage, la capacité de Chorus de fournir des services régionaux à d'importants réseaux de transport aérien américains est limitée par les relations d'affaires existantes que tous les transporteurs aériens réseaux entretiennent avec d'autres transporteurs régionaux. De plus, bon nombre de transporteurs aériens réseaux sont assujettis à des clauses de portée aux termes de leurs conventions collectives, ce qui limite leur possibilité d'accroître leur parc de biréacteurs régionaux. De plus, de nouveaux concurrents peuvent entrer sur le marché du transport aérien régional. Ces concurrents, nouveaux ou anciens, peuvent conclure des contrats d'achat de capacité avec des compagnies aériennes, dont Air Canada, visant des lignes actuellement exploitées par Chorus. La croissance de la capacité d'autres sociétés de transport aérien sur le marché des biréacteurs régionaux augmenterait considérablement la concurrence et pourrait réduire les taux de rendement dans l'industrie du transport aérien régional. De même, la plupart des transporteurs aériens réseau cherchent à réduire les coûts, ce qui peut également réduire les marges d'exploitation dans l'industrie du transport aérien régional. Une vive concurrence parmi les voyageurs et les transporteurs qui fournissent des services aériens pourrait limiter la capacité d'expansion de Chorus sur ces marchés. L'une ou l'autre des

éventualités précitées pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus.

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

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

Attentats terroristes

Un attentat terroriste (que ce soit au pays ou à l'étranger, qu'il concerne ou non Air Canada, Chorus, un autre transporteur ou aucun autre transporteur) et le resserrement des mesures de sûreté, comme les restrictions qui frappent actuellement le contenu des bagages de cabine, pourraient nuire considérablement à la demande en général, et réduire le nombre de passagers empruntant les lignes d'Air Canada et de Chorus. L'un ou l'autre de ces effets négatifs sur la demande pourrait nuire grandement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Chorus si Air Canada réduisait la capacité qu'elle utilise ou si elle était incapable de remplir ses obligations prévues par le CAC.

Épidémies

Une épidémie de maladies contagieuses pourrait avoir une incidence défavorable importante sur la demande des passagers pour le transport aérien et le nombre de passagers voyageant sur les vols d'Air Canada et de Chorus, spécialement si des restrictions sont imposées à l'égard des déplacements. Une telle éventualité pourrait nuire considérablement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Chorus.

Interruptions ou perturbations du service

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

Dépendance envers les technologies

Chorus dépend en partie de moyens technologiques, comme le matériel informatique et les logiciels et les équipements de télécommunication, pour accroître son chiffre d'affaires, réduire ses coûts et exploiter son entreprise. La rentabilité de Chorus repose sur la mise en œuvre et l'exploitation efficaces des moyens technologiques. Chorus investit continuellement dans de nouvelles technologies pour demeurer concurrentielle, et son succès est tributaire de sa capacité à continuer d'investir suffisamment et régulièrement dans sa modernisation technique. L'incapacité de Chorus d'investir dans de nouvelles

technologies aurait une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

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

Caractère saisonnier des activités, autres facteurs et résultats précédents

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

Chorus connaît généralement une forte demande aux deuxième et troisième trimestres de l'année civile et une demande sensiblement plus faible aux premier et quatrième trimestres. Ces variations cycliques de la demande sont essentiellement causées par le nombre élevé de voyageurs d'agrément qui se déplacent de préférence au printemps et en été, ce qui fait augmenter les besoins en heures de vol d'Air Canada. Avec l'introduction de vols effectués pour Thomas Cook vers des destinations soleil, Chorus prévoit être en mesure d'atténuer certains effets attribuables au caractère saisonnier des activités. Chorus a des coûts fixes substantiels qui ne fluctuent pas vraiment selon la demande des passagers à court terme. Les produits que réalise Chorus aux termes du CAC ne varient pas selon les coefficients d'occupation.

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

Questions d'ordre réglementaire

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

modifications ou que des décisions ne seront pas rendues. L'adoption de ces nouvelles lois, de ces nouveaux règlements ou de ces modifications et la prise de telles décisions pourraient avoir de lourdes conséquences pour les activités de Chorus, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Chorus est également assujettie aux lois du Canada et des États-Unis en matière de protection des renseignements personnels relatifs aux passagers et aux salariés. Le respect de ces régimes de réglementation risque d'entraîner des coûts supplémentaires, ce qui pourrait avoir des effets défavorables importants sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de Chorus.

Environnement et émissions de gaz à effet de serre

Étant donné qu'elle œuvre dans le secteur du transport aérien, Chorus est concernée par la réglementation future concernant les émissions de gaz à effet de serre par ses aéronefs. Chorus pourrait devoir engager des coûts supplémentaires pour se conformer à cette réglementation, ce qui aurait une incidence défavorable importante sur ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

Assurance de la responsabilité civile contre le risque de guerre

Il se pourrait que le gouvernement du Canada résilie l'assurance de la responsabilité civile contre le risque de guerre qu'il offre actuellement à Chorus et à d'autres transporteurs au Canada. Une telle résiliation pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, les résultats d'exploitation et la situation financière de Chorus. Le cas échéant, Chorus et les autres intervenants du secteur devraient se tourner vers des assureurs commerciaux pour obtenir cette protection. Les solutions de rechange, comme celles que préconisent l'OACI et l'IATA, ne se sont pas mises en place comme prévu, en raison des actions entreprises par d'autres pays et de l'introduction récente sur le marché de nouveaux produits d'assurance. L'OACI et l'IATA poursuivent leurs efforts dans ce domaine. Toutefois, il ne semble pas permis d'envisager une solution mondiale dans un avenir rapproché. Comme le gouvernement fédéral américain a institué son propre système d'assurances en vue de couvrir le risque que courent ses transporteurs, le régime d'assurance mondial se trouve privé d'un de ses grands piliers.

De plus, les responsables du marché de l'assurance aviation à Londres ont annoncé leur intention d'ajouter à leurs polices d'assurance corps d'aéronef et rechanges, tout comme elles entendent le faire aussi pour les assurances passagers et responsabilité civile, une nouvelle clause standard en cas d'actes de guerre ou de terrorisme. Ces clauses excluraient toute réclamation résultant d'un usage hostile de bombes sales, d'armes à impulsion électromagnétique ou d'agents biochimiques. Le programme d'indemnisation du gouvernement du Canada vise à régler ce type de situations à mesure qu'elles se produisent et il a récemment été renouvelé jusqu'au 31 décembre 2013. Si le gouvernement du Canada choisit de ne plus offrir cette indemnisation afin de couvrir cette exclusion, Chorus sera exposée à un nouveau risque non assuré et cela pourrait faire en sorte qu'elle ne respecte pas certaines exigences réglementaires ou ententes contractuelles, ce qui pourrait nuire fortement à ses activités, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

Risques d'accidents

En raison de la nature de ses activités de base, Chorus s'expose à des poursuites en responsabilité civile, notamment pour des dommages corporels graves ou des décès découlant d'accidents ou de désastres impliquant des appareils à bord desquels se trouvaient des clients de Chorus ou des appareils d'autres transporteurs dont elle aurait assuré la maintenance ou la réparation. Rien ne garantit que la protection fournie par l'assurance de Chorus suffira à couvrir une ou plusieurs réclamations importantes et toute insuffisance de fonds pourrait être considérable. En outre, un accident ou un désastre impliquant un appareil d'Air Canada, de Chorus ou d'un autre transporteur dont Air Canada, Chorus ou, auparavant,

ACGHS a assuré la maintenance ou la réparation pourrait entacher leur réputation sur le plan de la sécurité et, par ricochet, nuire considérablement aux activités, aux résultats d'exploitation et à la situation financière de Chorus.

Risques liés aux actions en justice en cours

En février 2006, Chorus a entamé des poursuites devant le tribunal de l'Ontario contre l'APT et d'autres parties défenderesses (collectivement avec Porter, les « défenderesses Porter ») après avoir appris qu'elle ne pourrait pas assurer de vols de l'ACVT. Le 26 octobre 2007, Porter a déposé une demande reconventionnelle de 850,0 millions de dollars en dommages-intérêts contre Chorus et Air Canada, dans laquelle elle reproche à Chorus et Air Canada divers délits civils, notamment d'avoir participé à un complot et d'avoir contrevenu à la législation sur la concurrence, sous prétexte, notamment, que la relation commerciale entre les deux entreprises contrevient à cette législation. Parallèlement à la poursuite devant le tribunal de l'Ontario, Chorus a déposé une requête en révision judiciaire contre l'APT devant la Cour fédérale relativement à l'accès de Chorus à l'ACVT. Les défenderesses Porter ont obtenu le statut d'intervenants et de parties dans cette instance. En janvier 2008, dans le cadre de l'instance introduite devant la Cour fédérale, Porter a déposé une défense et demande reconventionnelle contre Chorus et Air Canada, dont les allégations et les dommages-intérêts réclamés sont semblables à ceux de la demande reconventionnelle déposée devant le tribunal de l'Ontario. Le 16 octobre 2009, Chorus a abandonné sa poursuite intentée contre les défenderesses Porter et l'APT devant le tribunal de l'Ontario. À la même date, la demande reconventionnelle déposée par Porter devant le tribunal de l'Ontario contre Chorus et Air Canada a été suspendue jusqu'à l'issue de la poursuite déposée devant la Cour fédérale. Le 29 mars 2010, Chorus a abandonné sa poursuite intentée contre l'APT devant la Cour fédérale, dans laquelle les défenderesses Porter sont intervenues et sont devenues parties. Le 14 mai 2010, Porter a abandonné sa demande reconventionnelle déposée devant la Cour fédérale. La demande reconventionnelle déposée contre Chorus et Air Canada par Porter devant le tribunal de l'Ontario a été rétablie le 22 février 2011. Chorus maintient que la demande reconventionnelle de Porter n'est pas fondée et elle la contestera vigoureusement devant les tribunaux. Si Chorus n'obtient pas gain de cause, elle pourrait devoir payer des dommages-intérêts importants.

Risques inhérents aux débetures convertibles

Facteurs ayant une incidence sur le cours des débetures convertibles

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

Rien ne garantit qu'un marché de négociation actif ou liquide à l'égard des débetures convertibles sera créé ou maintenu. Si un tel marché n'est pas créé ou maintenu, le cours de négociation des débetures convertibles pourrait être défavorablement touché. La question de savoir si les débetures convertibles seront ou non négociées à des cours inférieurs dépend de nombreux facteurs, dont la liquidité des débetures convertibles, les taux d'intérêt en vigueur et les marchés pour la négociation de titres similaires, le cours des actions ordinaires de Chorus, la conjoncture économique en général et la situation financière de Chorus, le rendement financier historique et les perspectives futures. De plus, les porteurs d'actions ordinaires subiront une dilution si Chorus décide de racheter des débetures convertibles en circulation et de les échanger contre des actions ou de rembourser le capital des débetures convertibles à l'échéance en émettant des actions supplémentaires.

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

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

Conversion après certaines opérations

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

MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

Les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote sont inscrites à la cote de la TSX sous les symboles de négociation « CHR.A » et « CHR.B », respectivement.

Les débentures demeureront inscrites à la cote de la TSX sous le nouveau symbole de négociation « CHR.DB ».

Le tableau qui suit montre les cours extrêmes mensuels par action de même que les volumes mensuels totaux et les volumes quotidiens moyens des opérations sur les actions à la TSX entre janvier et le 31 décembre 2010¹⁾, inclusivement.

Mois de 2010	Cours par action Plafond mensuel	Cours par action Plancher mensuel	Volume mensuel total des opérations sur les actions	Volume quotidien moyen des opérations sur les actions
Janvier	4,65 \$	4,20 \$	9 314 474	465 724
Février	4,30 \$	3,95 \$	6 326 413	332 969
Mars	4,64 \$	4,16 \$	8 792 658	382 289
Avril	5,24 \$	4,42 \$	11 392 638	542 494
Mai	5,20 \$	4,18 \$	8 592 941	429 647
Juin	4,37 \$	3,58 \$	6 945 622	315 710
Juillet	4,53 \$	4,08 \$	3 756 652	178 888

Mois de 2010	Cours par action Plafond mensuel	Cours par action Plancher mensuel	Volume mensuel total des opérations sur les actions	Volume quotidien moyen des opérations sur les actions
Août	4,48 \$	4,11 \$	10 266 362	488 874
Septembre	4,75 \$	4,29 \$	5 771 096	274 814
Octobre	5,88 \$	4,59 \$	20 144 631	1 007 232
Novembre	5,75 \$	5,00 \$	10 735 530	487 979
Décembre	5,29 \$	5,02 \$	8 254 306	393 062

1) Les parts ont été échangées contre des actions de Chorus le 31 décembre 2010, à raison d'une contre une. Les actions visent à conférer aux porteurs les mêmes droits de vote et les mêmes participations économiques que celles qu'ils avaient avant la prise d'effet de l'arrangement.

Le tableau qui suit montre les cours extrêmes mensuels par débenture de même que les volumes mensuels totaux et les volumes quotidiens moyens des opérations sur les débentures à la TSX entre janvier et le 31 décembre 2010, inclusivement.

Mois de 2010	Cours par débenture Plafond mensuel	Cours par débenture Plancher mensuel	Volume mensuel total des opérations sur les débentures	Volume quotidien moyen des opérations sur les débentures
Janvier	104,99 \$	101,51 \$	155 590	7 780
Février	104,25 \$	103,10 \$	42 640	2 244
Mars	104,00 \$	103,00 \$	68 210	2 966
Avril	110,99 \$	104,00 \$	80 580	3 837
Mai	109,98 \$	102,00 \$	38 860	1 943
Juin	103,50 \$	101,75 \$	83 800	3 809
Juillet	108,00 \$	102,00 \$	79 430	3 782
Août	107,50 \$	104,75 \$	23 780	1 132
Septembre	109,00 \$	106,5 \$	6 890	328
Octobre	115,99 \$	108,5 \$	42 090	2 105
Novembre	114,75 \$	109,99 \$	14 480	658
Décembre	111,00 \$	109,00 \$	13 680	651

AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES

L'agent des transferts et agent chargé de la tenue des registres pour les actions et les débentures est Compagnie Trust CIBC Mellon, à ses bureaux principaux de Montréal, de Toronto, de Vancouver, de Calgary et de Halifax.

HISTORIQUE DES DIVIDENDES

Chorus prévoit avoir comme politique en matière de dividendes de verser 0,15 \$ par action ordinaire par trimestre, le premier dividende devant être déclaré payable à l'égard du trimestre prenant fin le 31 mars 2011. Les dividendes que Chorus doit verser à ses actionnaires sont versés aux actionnaires

inscrits au moment où les dividendes sont déclarés. La politique en matière de dividendes est établie au gré du conseil d'administration de Chorus et peut varier en fonction, entre autres, de la situation financière de Chorus, notamment son bénéfice, ses besoins financiers, ses engagements en matière d'emprunt, le respect des critères de solvabilité imposés par la LCSA pour la déclaration de dividendes et d'autres facteurs pertinents à ce moment-là.

Après le premier appel public à l'épargne du Fonds (entité remplacée par Chorus), entre le 2 février 2006 et le 28 février 2006, le Fonds a versé une distribution de 0,0703 \$ par part. Entre le 1^{er} mars 2006 et le 31 décembre 2006, le Fonds a versé des distributions mensuelles de 0,0729 \$ par part à ses porteurs de parts.

Le 9 novembre 2006, le conseil des fiduciaires du Fonds a approuvé une hausse des distributions mensuelles aux porteurs de parts, ce qui a fait passer le montant de 0,0729 \$ à 0,0838 \$ par part à compter de la distribution déclarée pour le mois de janvier 2007.

Le 28 juillet 2009, les fiduciaires du Fonds ont décidé de réduire les distributions en espèces afin de refléter les modifications apportées au CAC et de renflouer autrement les liquidités durant une période incertaine. À compter du versement de distributions devant être effectué en septembre 2009 en faveur des porteurs de parts inscrits le 31 août 2009, les distributions en espèces ont été réduites d'environ 40 % pour s'établir à 0,60 \$ par part annuellement.

DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU CAPITAL

Le capital-actions autorisé de Chorus est constitué d'un nombre illimité d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote. En date du 29 mars 2011, 18 414 286 actions à droit de vote variable et 105 601 185 actions à droit de vote étaient émises et en circulation. Le texte qui suit résume les droits, privilèges, restrictions et conditions qui sont rattachés aux actions à droit de vote variable et aux actions à droit de vote. Ce résumé ne se veut pas exhaustif et est présenté sous réserve des modalités des statuts de fusion de Chorus, dans leur version modifiée.

Actions à droit de vote variable

Exercice des droits de vote

Les porteurs des actions à droit de vote variable ont le droit d'être convoqués à toutes les assemblées des actionnaires de Chorus, d'y assister et d'y voter, sauf lorsque les porteurs d'une catégorie particulière sont habilités à voter séparément en tant que catégorie conformément à la LCSA. Les actions à droit de vote variable ne peuvent être détenues, détenues en propriété véritable ni contrôlées, directement ou indirectement, que par des personnes qui ne sont pas des Canadiens (terme défini dans la LTC) (des « Canadiens admissibles ») et confèrent une voix chacune, sauf si i) le nombre d'actions à droit de vote variable en circulation, en tant que pourcentage du nombre total de voix rattachées à toutes les actions à droit de vote émises et en circulation, excède 25 % (ou tel pourcentage supérieur pouvant être désigné par règlement du gouverneur en conseil) ou ii) le nombre total de voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou pour leur compte à une assemblée excède 25 % (ou tel pourcentage supérieur pouvant être désigné par règlement du gouverneur en conseil) du nombre total de voix pouvant être exprimées à l'assemblée en question. Si l'un ou l'autre de ces seuils était autrement dépassé à un moment donné, le nombre de voix rattachées à chaque action à droit de vote variable diminuerait proportionnellement, de sorte que i) les actions à droit de vote variable d'une catégorie ne représentent pas plus de 25 % (ou tel pourcentage supérieur pouvant être désigné par règlement du gouverneur en conseil) du nombre total de voix rattachées à toutes les actions à droit de vote émises et en circulation d'Air Canada et ii) le nombre total de voix exprimées par les porteurs des actions à droit de vote variable

de catégorie A ou pour leur compte à une assemblée n'excède pas 25 % (ou tel pourcentage supérieur pouvant être désigné par règlement du gouverneur en conseil) des voix pouvant être exprimées à l'assemblée en question.

Le projet de loi C-10 du gouvernement du Canada, *Loi d'exécution du budget de 2009*, prévoit que les dispositions relatives aux titres comportant droit de vote que la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* seront abrogées une fois que le projet de loi aura été adopté et que la LTC sera modifiée pour permettre au Gouverneur en conseil d'accroître la limite en matière de propriété étrangère afin de la faire passer de 25 % à l'heure actuelle à un maximum de 49 %. Ces dispositions entreront en vigueur à une date devant être fixée sur ordre du Gouverneur en conseil, à la recommandation du ministre des Finances, dans le cas de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* et à la recommandation du ministre des Transports, dans le cas de la LTC.

Dividendes

Sous réserve des droits, des privilèges, des restrictions et des conditions rattachés aux actions de Chorus de toute autre catégorie prenant rang avant les actions à droit de vote variable, les porteurs des actions à droit de vote variable ont le droit de recevoir, au gré des administrateurs, par prélèvement sur les fonds, les actifs ou les biens de Chorus pouvant être dûment affectés au versement de dividendes, les dividendes déclarés et payables par Chorus sur les actions à droit de vote variable. Les actions à droit de vote variable ont égalité de rang en ce qui a trait aux dividendes, pour chaque action, avec les actions à droit de vote, après conversion. Tous les dividendes déclarés au cours d'un exercice de Chorus seront déclarés à raison de montants égaux ou équivalents par action sur toutes les actions à droit de vote variable et actions à droit de vote, après conversion, en circulation à ce moment-là, sans préférence ni distinction.

Division ou regroupement

Aucune division ni aucun regroupement des actions à droit de vote variable ou des actions à droit de vote n'aura lieu, sauf si les actions de l'autre catégorie sont simultanément divisées ou regroupées de la même manière, de sorte que soient maintenus et conservés les droits relatifs des porteurs des actions de chacune de ces catégories.

Droits en cas de liquidation ou de dissolution

Sous réserve des droits, des privilèges, des restrictions et des conditions rattachés aux actions de Chorus qui prennent rang avant les actions à droit de vote variable, au moment de la liquidation ou de la dissolution de Chorus ou encore d'une autre distribution de ses actifs parmi ses actionnaires aux fins de la liquidation de ses affaires, les porteurs des actions à droit de vote variable et les porteurs des actions à droit de vote auront le droit de recevoir le reliquat des biens de Chorus et auront le droit de participer à parts égales, pour chaque action, à toutes les distributions de ces actifs.

Conversion

Chaque action à droit de vote variable émise et en circulation sera convertie en une action à droit de vote, automatiquement et sans autre mesure de la part de Chorus ou du porteur, si i) l'action à droit de vote variable devient détenue, détenue en propriété véritable et contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par un Canadien admissible ou ii) les dispositions de la LTC imposant des restrictions sur la propriété étrangère sont abrogées et ne sont pas remplacées par d'autres dispositions semblables.

En cas d'offre d'achat visant les actions à droit de vote qui doit, en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables ou des règles d'une bourse à laquelle ces actions sont alors inscrites, être présentée à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs des actions à droit de vote dans une province donnée du Canada à laquelle s'appliquent les restrictions, chaque action à droit de vote variable deviendra convertible, au gré du porteur, en une action à droit de vote visée par l'offre à tout moment pendant la durée de l'offre et jusqu'au lendemain du jour prescrit par les lois sur les valeurs mobilières applicables où l'initiateur doit prendre livraison des actions visées par l'offre et régler celles-ci. Les actions à droit de vote variable ne peuvent être converties en actions à droit de vote qu'aux fins de dépôt, en réponse à l'offre, des actions à droit de vote issues de la conversion.

Si le dépôt des actions à droit de vote issues de la conversion et déposées en réponse à l'offre est révoqué par l'actionnaire ou si ces actions ne font pas l'objet d'une prise de livraison, ou encore si l'offre est abandonnée ou retirée, les actions à droit de vote issues de la conversion seront reconverties automatiquement et sans autre mesure de la part de Chorus ou du porteur, en actions à droit de vote variable.

Aucun droit ne permettra de convertir les actions à droit de vote variable en actions à droit de vote ou de convertir les actions à droit de vote en actions à droit de vote variable, sauf conformément à la procédure de conversion énoncée dans les statuts de fusion de Chorus.

Restrictions en matière de propriété d'actions

Seules les personnes qui ne sont pas des Canadiens admissibles peuvent détenir, détenir en propriété véritable ou contrôler, directement ou indirectement, les actions à droit de vote variable.

Actions à droit de vote

Exercice des droits de vote

Les porteurs des actions à droit de vote ont le droit d'être convoqués à toutes les assemblées des actionnaires de Chorus, d'y assister et d'y voter (sauf lorsque les porteurs d'une catégorie particulière sont habilités à voter séparément en tant que catégorie conformément à la LCSA) et chaque action à droit de vote confère le droit d'exprimer une voix en personne ou par procuration à toutes les assemblées des actionnaires de Chorus.

Dividendes

Sous réserve des droits, des privilèges, des restrictions et des conditions rattachés aux actions de Chorus de toute autre catégorie prenant rang avant les actions à droit de vote, les porteurs des actions à droit de vote ont le droit de recevoir, au gré des administrateurs, par prélèvement sur les fonds, les actifs ou les biens de Chorus pouvant être dûment affectés au versement de dividendes, les dividendes déclarés et payables par Chorus sur les actions à droit de vote et ces dernières ont égalité de rang en ce qui a trait aux dividendes, pour chaque action, avec les actions à droit de vote variable, après conversion. Tous les dividendes déclarés au cours d'un exercice de Chorus seront déclarés à raison de montants égaux ou équivalents par action sur toutes les actions à droit de vote et actions à droit de vote variable, après conversion, alors en circulation, sans préférence ni distinction.

Division ou regroupement

Aucune division ni aucun regroupement des actions à droit de vote ou des actions à droit de vote variable n'aura lieu, sauf si les actions de l'autre catégorie sont simultanément divisées ou regroupées de la même

manière, de sorte que soient maintenus et conservés les droits relatifs des porteurs des actions de chacune de ces catégories.

Droits en cas de liquidation ou de dissolution

Sous réserve des droits, des privilèges, des restrictions et des conditions rattachés aux actions de Chorus qui prennent rang avant les actions à droit de vote, au moment de la liquidation ou de la dissolution de Chorus ou de toute autre distribution de ses actifs parmi ses actionnaires aux fins de la liquidation de ses affaires, les porteurs des actions à droit de vote et les porteurs des actions à droit de vote variable auront le droit de recevoir le reliquat des biens de Chorus et auront le droit de participer à parts égales, pour chaque action, à toutes les distributions de ces actifs.

Conversion

À moins que les restrictions en matière de propriété étrangère prévues par la LTC ne soient abrogées sans être remplacées par d'autres restrictions semblables, une action à droit de vote émise et en circulation sera convertie en une action à droit de vote variable, automatiquement et sans autre mesure de la part de Chorus ou du porteur, si cette action à droit de vote devient détenue, détenue en propriété véritable ou contrôlée, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, par une personne qui n'est pas un Canadien admissible.

En cas d'offre d'achat visant les actions à droit de vote variable qui doit, en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables ou des règles d'une bourse à laquelle ces actions sont alors inscrites, être présentée à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs des actions à droit de vote variable, chaque action à droit de vote deviendra convertible, au gré du porteur, en une action à droit de vote variable visée par l'offre à tout moment pendant la durée de l'offre et jusqu'au lendemain du jour prescrit par les lois sur les valeurs mobilières applicables où l'initiateur doit prendre livraison des actions visées par l'offre et régler celles-ci. Les actions à droit de vote ne peuvent être converties en actions à droit de vote variable qu'aux fins de dépôt en réponse à l'offre des actions à droit de vote variable issues de la conversion.

Si le dépôt des actions à droit de vote variable issues de la conversion et déposées en réponse à l'offre est révoqué par l'actionnaire ou ces actions ne sont pas l'objet d'une prise de livraison, ou encore si l'offre est abandonnée ou retirée, les actions à droit de vote variable issues de la conversion seront reconverties, automatiquement et sans autre mesure de la part de Chorus ou du porteur, en actions à droit de vote.

Aucun droit ne permettra de convertir les actions à droit de vote variable en actions à droit de vote ou de convertir les actions à droit de vote en actions à droit de vote variable, sauf conformément à la procédure de conversion énoncée dans les statuts de fusion de Chorus.

Restrictions en matière de propriété d'actions

Seules les personnes qui sont des Canadiens admissibles peuvent détenir, détenir en propriété véritable ou contrôler, directement ou indirectement, les actions à droit de vote.

Déclaration de résidence

Les statuts de fusion de Chorus, dans leur version modifiée, prévoient que i) seules les personnes qui sont des Canadiens admissibles peuvent détenir, détenir en propriété véritable ou contrôler, directement ou indirectement, les actions à droit de vote et ii) seules les personnes qui ne sont pas des Canadiens admissibles peuvent détenir, détenir en propriété véritable ou contrôler, les actions à droit de vote variable.

Rachat d'actions

Chorus peut, à l'occasion, racheter des actions aux fins d'annulation conformément à la législation en valeurs mobilières applicable, aux règles prescrites par les bourses compétentes ou aux instructions des autorités de réglementation. Un tel rachat constituera une « offre publique de rachat » en vertu de la législation en valeurs mobilières provinciale canadienne et doit être effectué conformément aux exigences applicables de cette législation.

Débiteures convertibles

Des renseignements au sujet des débiteures sont fournis à la rubrique « Activités de Chorus – Financement par emprunt – Débiteures convertibles ».

ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS

Administrateurs de Chorus

Le tableau suivant présente le nom, la municipalité de résidence et le poste principal de chacun des administrateurs à la date des présentes. Ces personnes siègent au conseil d'administration de Chorus depuis les dates indiquées en regard de leur nom. La biographie de chaque administrateur est affichée sur le site Web de Chorus, à www.chorusaviation.ca.

Nom et municipalité de résidence	Poste principal	Administrateur de Chorus ou des entités qu'elle a remplacées depuis
Gary M. Collins ¹⁾ Vancouver (Colombie-Britannique)	Premier vice-président, Belkorp Industries Inc., société de portefeuille	Le 8 mai 2008
Benjamin C. Duster, IV ²⁾ Atlanta (Géorgie) États-Unis	Administrateur de sociétés	Le 24 mars 2010
Karen Cramm ³⁾ Halifax (Nouvelle-Écosse)	Administratrice de sociétés	Le 6 décembre 2010
David L. Emerson, C.P. ⁴⁾ Vancouver (Colombie-Britannique)	Président du conseil, Emerson Services Ltd.	Le 24 mars 2010
Sydney John Isaacs ⁵⁾ Westmount (Québec)	Consultant, premier vice-président, Croissance de l'entreprise, et chef des Affaires juridiques, Gestion ACE Aviation Inc., société de portefeuille	Le 1 ^{er} janvier 2008
G. Ross MacCormack ⁶⁾ Newport (Vermont) États-Unis	Consultant en aéronautique	Le 24 janvier 2006
Richard H. McCoy ⁷⁾ Toronto (Ontario)	Administrateur de sociétés	Le 24 janvier 2006 Président du conseil depuis le 1 ^{er} janvier 2008
John T. McLennan ⁸⁾ Mahone Bay (Nouvelle-Écosse)	Administrateur de sociétés	Le 24 janvier 2006
Joseph D. Randell Wellington (Nouvelle-Écosse)	Président et chef de la direction, Chorus	Le 24 janvier 2006

1) Membre du comité d'audit, des finances et du risque et président du comité de gouvernance et de mises en candidature.

2) Membre du comité d'audit, des finances et du risque ainsi que du comité des ressources humaines et de la rémunération.

3) Présidente du comité d'audit, des finances et du risque.

4) Membre du comité de gouvernance et de mises en candidature ainsi que du comité des ressources humaines et de la rémunération.

- 5) Membre du comité de gouvernance et de mises en candidature.
- 6) Président du comité des ressources humaines et de la rémunération et membre du comité de gouvernance et de mises en candidature.
- 7) Président du conseil d'administration.
- 8) Membre du comité d'audit, des finances et du risque ainsi que du comité des ressources humaines et de la rémunération.

Chacun des administrateurs précités a occupé le même poste principal au cours des cinq dernières années, sauf i) M. Collins qui, avant avril 2007, a été président et chef de la direction de Harmony Airways de décembre 2004 à décembre 2006 et ministre des Finances de la Colombie-Britannique de juin 2001 à décembre 2004, ii) M. Emerson qui, avant 2009, a été ministre des Affaires étrangères du Canada en 2008, ministre du Commerce international responsable des Jeux olympiques d'hiver de 2010 et de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique auprès du Canada de 2006 à 2008 et ministre de l'Industrie du Canada de 2004 à 2006 et iii) M^{me} Cramm, qui a été associée chez Deloitte & Touche s.r.l. pendant 27 ans avant de prendre sa retraite en août 2009.

Membres de la direction de Chorus

Le tableau suivant présente le nom, la municipalité de résidence, les fonctions au sein de Chorus et le poste principal de chacun des membres de la haute direction de Chorus en date du 30 mars 2011, de même que la date à laquelle il est entré en poste. La biographie de chaque membre de la haute direction est affichée sur le site Web de Chorus, à www.chorusaviation.ca.

Nom et municipalité de résidence	Fonctions		Dirigeant depuis
	au sein de Chorus	Poste principal	
Richard H. McCoy Toronto (Ontario)	Président du conseil	Administrateur de sociétés	Le 1 ^{er} janvier 2008
Joseph D. Randell Wellington (Nouvelle-Écosse)	Président et chef de la direction	Président et chef de la direction, Chorus et Jazz	Le 1 ^{er} janvier 2001
Colin L. Copp Delta (Colombie-Britannique)	Chef de l'administration, Jazz	Chef de l'administration, Chorus	Le 1 ^{er} août 2004
Richard Flynn Dartmouth (Nouvelle-Écosse)	Chef des finances	Chef des finances, Chorus et Jazz	Le 30 mai 2005
Franco Giampa London (Ontario)	Vice-président, Aéroports et Centre de l'exploitation réseau, Jazz	Vice-président, Aéroports et Centre de l'exploitation réseau, Jazz	Le 1 ^{er} mars 2011
Steven Linthwaite Guelph (Ontario)	Vice-président, Opérations aériennes, Jazz	Vice-président, Opérations aériennes, Jazz	Le 3 septembre 2007
Jolene Mahody Halifax (Nouvelle-Écosse)	Chef de l'exploitation, Jazz	Chef de l'exploitation, Jazz	Le 1 ^{er} août 2004
Barbara Snowdon Bedford (Nouvelle-Écosse)	Conseillère juridique générale et secrétaire générale	Conseillère juridique générale et secrétaire générale, Chorus et Jazz	Le 20 juin 2007
Richard Steer Georgetown (Ontario)	Vice-président, Maintenance et Ingénierie, Jazz	Vice président, Maintenance et Ingénierie, Jazz	Le 16 mars 2005
Scott Tapson Bedford (Nouvelle-Écosse)	Vice-président, Croissance de l'entreprise	Vice-président, Croissance de l'entreprise, Chorus et Jazz	Le 1 ^{er} août 2004

Chacun des dirigeants précités a occupé son poste auprès de Chorus et des entités qu'elle a remplacées au cours des cinq dernières années, sauf i) Barbara Snowdon qui, avant le 20 juin 2007, a été avocate-conseil principale, Droit commercial et transporteurs filiales d'Air Canada du 1^{er} janvier 2001 au 31 mai 2007, ii) Steven Linthwaite qui, avant le 3 septembre 2007, a été directeur, Opérations aériennes de Jazz du 2 janvier 2006 au 3 septembre 2007 et iii) Franco Giampa qui, avant le 1^{er} mars 2011, a été directeur, Aéroports de Jazz de mars 2003 au 1^{er} mars 2011.

En date du 21 mars 2011, les administrateurs et dirigeants de Chorus étaient collectivement propriétaires de 452 834 actions représentant environ 0,37 % des actions en circulation.

Comité d'audit, des finances et du risque

Le comité d'audit, des finances et du risque a pour fonction principale d'aider le conseil d'administration de Chorus à exercer leurs responsabilités de surveillance et de supervision des pratiques et procédures en matière de comptabilité et d'information financière, du caractère adéquat des procédures et contrôles internes en matière de comptabilité et de la qualité et de l'intégrité des états financiers.

Règles du comité d'audit, des finances et du risque

Les règles du comité d'audit, des finances et du risque approuvées le 8 août 2007, figurent à l'annexe A de la présente notice annuelle.

Composition du comité d'audit, des finances et du risque

Le comité d'audit, des finances et du risque est composé de quatre administrateurs, soit Karen Cramm (présidente), Gary M. Collins, John T. McLennan et Benjamin C. Duster, IV. Chaque membre du comité d'audit, des finances et du risque est indépendant de Chorus et de Commandité Aviation et possède les compétences financières requises aux termes du *Règlement 52-110 sur le comité d'audit*.

Formation et expérience pertinentes des membres du comité d'audit

En plus de leur expérience générale en affaires, les membres du comité d'audit ont la formation et l'expérience suivantes, pertinentes dans l'exercice de leurs responsabilités :

- i) **Karen Cramm, FCA** est comptable agréée et titulaire d'une maîtrise en administration des affaires (M.B.A.) et en administration publique (M.A.P.). M^{me} Cramm a œuvré à titre d'associée au sein du cabinet Deloitte & Touche (« Deloitte ») pendant vingt-sept ans et a pris sa retraite le 31 août 2009. Pendant qu'elle était associée chez Deloitte, elle a travaillé au sein du secteur Services financiers, et plus particulièrement aux Services de restructuration et aux Services de juricomptabilité et services-conseil en cas de litige. Elle détient deux titres de spécialiste : un en matière d'insolvabilité et de restructuration (CA CIRP) et un dans le secteur de la juricomptabilité et de la comptabilité financière (CA IFA). Elle est également syndic de faillite. Mme Cramm a occupé le poste de présidente de l'Institute of Chartered Accountants of Nova Scotia et a été nommée Fellow de cet institut (FCA) le 6 décembre 1991 en reconnaissance de services distingués rendus à la profession. Du 1^{er} septembre 1993 au 31 août 1999, Mme Cramm a assumé le poste d'associée responsable du cabinet Deloitte de Halifax. Pendant quatorze ans, elle a siégé au conseil d'administration de Deloitte au Canada, présidant divers comités du conseil de Deloitte ou y participant. Jusqu'à tout récemment, elle était présidente de la Fondation Deloitte, organisme de bienfaisance enregistré axé sur la responsabilité d'entreprise, qui apporte son soutien aux communautés à l'échelle du pays. Elle possède également une vaste expérience à titre de présidente et de membre de conseils d'administration d'organismes communautaires sans but

lucratif, notamment : présidente du Izaak Walton Kilam Hospital et de la Art Gallery of Nova Scotia, et membre du conseil d'administration et du conseil exécutif de la Dalhousie University et de la Mount Saint Vincent University.

- ii) **Gary M. Collins** est premier vice-président de Belkorp Industries Inc. depuis avril 2007. M. Collins a été président et chef de la direction d'Harmony Airways de décembre 2004 à décembre 2006. Il a été membre de l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique d'octobre 1991 à décembre 2004 et a détenu le portefeuille du ministère des Finances de juin 2001 à décembre 2004. M. Collins est administrateur de Rogers Sugar Inc. et de Liquor Stores Income Fund.
- iii) **Benjamin C. Duster, IV** est un administrateur indépendant qui siège au conseil de sociétés ouvertes qui subissent ou envisagent une réorganisation requérant de nouvelles mesures de gestion et d'exploitation ainsi que de nouvelles mesures stratégiques. Il préside actuellement le conseil de Catalyst Paper Corporation situé à Richmond, en Colombie-Britannique. De 2002 jusqu'en 2007, année au cours de laquelle Algoma Steel, Inc. a été vendue à Essar Steel, M. Duster a présidé le conseil d'administration d'Algoma Steel, Inc., producteur d'acier intégré d'une valeur de 1,9 milliard de dollars canadiens, situé à Sault Ste. Marie, en Ontario. De 1997 à 2001, M. Duster a été directeur général de Wachovia Securities, chargé d'établir et de diriger des services-conseils en matière de fusions et d'acquisitions. De 1989 à 1997, il a été vice-président, Fusions et acquisitions chez Salomon Brothers, spécialisé dans les réorganisations de sociétés ayant déclaré faillite, les restructurations financières et les acquisitions de sociétés en difficulté financière. Il a notamment siégé au conseil d'administration de sociétés ouvertes telles que Accuride Corporation (NYSE), Netia, SA (Pologne) et WBL Corporation Limited (Bourse de Singapour).
- iv) **John T. McLennan** est administrateur de sociétés. Il est administrateur d'Amdocs Ltd. et d'Emera Inc. M. McLennan préside le conseil d'administration d'Emera Inc. Il a été vice-président du conseil et chef de la direction d'Allstream de mai 2000 à juin 2004. Auparavant, il était vice-président du conseil et chef de la direction d'AT&T Canada. Il a également été président et fondateur de Jenmark Consulting Inc., président et chef de la direction de Bell Canada, président de Bell Ontario ainsi que président du conseil, président et chef de la direction de Radiocommunication BCE Mobile Inc. Il a en outre été président et chef de la direction de Cantel AT&T (Services sans fil) et vice-président directeur de Mitel Communications Inc.

Indépendance des auditeurs externes

Le comité d'audit, des finances et du risque examine et approuve la nature de tous les services non liés à l'audit, comme l'autorisent les lois et règlements sur les valeurs mobilières, que doivent fournir Chorus et l'auditeur externe de Commandité Aviation avant le début des services. À cet égard, le comité d'audit, des finances et du risque prépare un rapport qu'il présentera aux actionnaires trimestriellement ou annuellement, au besoin, concernant l'approbation de ces services non liés à l'audit au cours de la période.

S'il le juge nécessaire, le comité d'audit, des finances et du risque exige et examine également un rapport de l'auditeur externe concernant toutes les relations entre celui-ci et ses entités apparentées, d'une part, et Chorus et Commandité Aviation de même que les entités avec lesquelles ceux-ci ont un lien, d'autre part, y compris en ce qui concerne le travail effectué et les honoraires versés pour le travail non lié à l'audit qui, de l'avis professionnel de l'auditeur externe, pourraient raisonnablement être perçus comme influençant son objectivité et son indépendance, rapport qui doit confirmer que, de l'avis professionnel de

l'auditeur externe, celui-ci est indépendant de Chorus et de Commandité Aviation. Le comité d'audit, des finances et du risque discutera de ce rapport avec l'auditeur externe afin d'évaluer l'objectivité et l'indépendance de celui-ci. Il examinera également les mesures prises par l'auditeur externe pour répondre aux préoccupations soulevées lors des examens susmentionnés.

Honoraires des auditeurs

Les honoraires payables pour les exercices terminés les 31 décembre 2010 et 31 décembre 2009 à PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. et aux membres de son groupe se sont élevés à 1 166 181 \$ et à 747 280 \$, respectivement, comme il est indiqué ci-après :

	<u>Exercice terminé le 31 décembre 2010</u>	<u>Exercice terminé le 31 décembre 2009</u>
Honoraires d'audit	306 967 \$	355 705 \$
Honoraires pour services liés à l'audit	215 054	74 475
Honoraires pour services fiscaux	641 340	317 100
Autres honoraires	<u>2 820</u>	<u>-</u>
	<u>1 166 181 \$</u>	<u>747 280 \$</u>

La nature de chacune des catégories d'honoraires est décrite ci-après.

Honoraires d'audit. Les honoraires d'audit ont été versés en contrepartie de services professionnels rendus pour l'audit des états financiers annuels de Chorus et de Jazz Air S.E.C., pour la révision de l'information financière trimestrielle de Chorus (et de Jazz Air S.E.C. en 2009) et pour des services normalement fournis à l'occasion de dépôts ou de missions prévus par la loi et la réglementation, y compris les frais engagés en 2010 dans le cadre de la circulaire de sollicitation de procurations associée à l'arrangement.

Honoraires pour services liés à l'audit. Des honoraires pour services liés à l'audit ont été versés pour des services professionnels liés à l'audit des régimes de retraite, à la traduction des états financiers et d'autres documents y afférents de Chorus et de Jazz Air S.E.C., à des travaux effectués dans le cadre de la préparation à la transition aux Normes internationales d'information financière et à un contrôle diligent réalisé relativement au placement dans LARAH.

Honoraires pour services fiscaux. Des honoraires pour services fiscaux ont été payés pour des services fournis relativement à des services de consultation en fiscalité liés à la paie, ainsi qu'à la prestation de conseils et à des services de planification en fiscalité. Le montant total des honoraires pour services fiscaux a augmenté par rapport à l'exercice dernier en raison des travaux effectués par PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. afin d'aider Chorus à terminer sa réorganisation en société par actions.

INTERDICTIONS D'OPÉRATIONS, FAILLITES, AMENDES OU SANCTIONS

Les renseignements fournis dans la présente rubrique sont à jour à la date de la présente notice annuelle.

Interdiction d'opérations ou faillites

À l'exception de ce qui est énoncé ci-après, à la connaissance de Chorus, aucun administrateur ni aucun membre de la haute direction de Chorus n'est, ni n'a été au cours des 10 derniers exercices, i) administrateur, chef de la direction ou chef des services financiers d'une société A) qui, pendant que

cette personne exerçait cette fonction, a fait l'objet d'une interdiction d'opérations ou d'une ordonnance semblable ou s'est vu refuser par voie d'ordonnance le droit de se prévaloir de toute dispense prévue par la législation en valeurs mobilières pendant plus de 30 jours consécutifs ou B) qui a, après la cessation des fonctions de l'administrateur ou du membre de la haute direction, fait l'objet d'une ordonnance du type précisé en A) en raison d'un événement survenu pendant que cette personne exerçait cette fonction ou ii) administrateur ou membre de la haute direction d'une société qui a, pendant que l'administrateur ou le membre de la haute direction exerçait cette fonction ou au cours de l'exercice suivant la cessation des fonctions de la personne, fait faillite, fait une proposition concordataire en vertu de la législation sur la faillite ou l'insolvabilité, été poursuivie par ses créanciers, conclu un concordat ou un compromis avec eux, intenté des poursuites contre eux, pris des dispositions ou fait des démarches en vue de conclure un concordat ou un compromis avec eux, ou un séquestre, un séquestre-gérant ou un syndic de faillite a été nommé pour détenir ses biens, exception faite des personnes suivantes :

- i) G. Ross MacCormack était administrateur d'Air Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1^{er} avril 2003;
- ii) John T. McLennan était chef de la direction d'AT&T Canada lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 15 octobre 2002;
- iii) Joseph D. Randell était président et chef de la direction de la société remplacée lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1^{er} avril 2003;
- iv) Scott Tapson était administrateur de la société remplacée lorsque celle-ci a demandé la protection de la LACC le 1^{er} avril 2003;
- v) Richard Flynn était administrateur de la société remplacée dans l'année avant qu'elle demande la protection de la LACC le 1^{er} avril 2003.

Amendes ou sanctions

À la connaissance de Chorus, aucun administrateur ou membre de la haute direction de Chorus i) ne s'est vu imposer des amendes ou des sanctions par un tribunal en vertu de la législation en valeurs mobilières ou par une autorité en valeurs mobilières, ni n'ont conclu une entente de règlement avec celle-ci ou ii) ne s'est vu imposer toute autre amende ou sanction par un tribunal ou un organisme de réglementation qui serait susceptible d'être considérée comme importante par un investisseur raisonnable ayant à prendre une décision en matière de placement.

Faillites personnelles

À la connaissance de Chorus, au cours des dix dernières années, aucun administrateur ou membre de la haute direction de Chorus n'a fait faillite, n'a fait une proposition concordataire en vertu de la législation sur la faillite ou l'insolvabilité, n'a été poursuivi par ses créanciers, n'a conclu un concordat ou un compromis avec eux, intenté une poursuite contre eux, pris des dispositions ou fait des démarches en vue de conclure un concordat ou un compromis avec eux, ni n'a vu un séquestre, un séquestre-gérant ou un syndic de faillite nommé pour détenir ses biens.

CONFLITS D'INTÉRÊTS

Sous réserve de ce qui est indiqué ci-après ou ailleurs aux présentes, aucun administrateur ou membre de la haute direction de la Société n'est en conflit d'intérêts important réel ou potentiel avec la Société.

INTÉRÊT DES EXPERTS

PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l. est l'auditeur de Chorus et a fait savoir qu'elle est indépendante par rapport à Chorus au sens du code de déontologie de l'Institute of Chartered Accountants of Nova Scotia. Les renseignements fournis dans la présente rubrique sont à jour à la date de la présente notice annuelle.

DIRIGEANTS ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES

À l'exception de ce qui est énoncé ci-après, aucun des administrateurs ou membres de la haute direction, selon le cas, i) de Chorus ou ii) aucune des personnes qui a un lien avec les personnes mentionnées en i) et les membres du groupe de ces personnes n'a ou n'a eu d'intérêt important, direct ou indirect, dans des opérations au cours des trois dernières années ou dans une opération envisagée qui a eu ou qui aura une incidence importante sur Chorus ou ses filiales. ACE Aviation est un actionnaire important d'Air Canada et, au cours des trois exercices terminés les plus récents, elle avait la propriété effective de plus de 10 % des parts. Au cours des trois exercices terminés les plus récents, Air Canada a conclu des opérations avec Chorus aux termes des contrats énumérés ci-après et d'autres contrats décrits dans la notice annuelle :

- une deuxième convention de modification du contrat d'achat de capacité datée du 8 mars 2011;
- un contrat d'achat de capacité modifié et mis à jour daté du 1^{er} janvier 2006 conclu par Air Canada et Chorus, dans sa version modifiée par une lettre d'entente datée du 6 juillet 2009 et une convention de modification datée du 22 septembre 2009 (le « CAC »);
- un contrat de services cadre conclu le 24 septembre 2004 par Chorus et Air Canada (le « CSC »);
- un contrat de licence d'exploitation de marques conclu le 30 septembre 2004 par Air Canada et Chorus (le « contrat de licence d'exploitation de marques »);
- un contrat spécial de licence d'exploitation de marques daté du 30 septembre 2004 conclu par Chorus et Air Canada (le « contrat spécial de licence d'exploitation de marques »).

Pour en savoir plus sur ces contrats, se reporter aux rubriques « Activités de Chorus – Contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada » et « Activités de Chorus – Autres contrats avec Air Canada ».

Les renseignements fournis dans la présente rubrique sont à jour à la date de la présente notice annuelle.

CONTRATS IMPORTANTS

Sauf pour ce qui est du CAC (modifié par les modifications du CAC et la deuxième convention de modification du CAC), dont les modalités sont décrites en détail ailleurs dans la présente notice annuelle, qui est décrit ci-dessus, tous les contrats importants conclus par Chorus en 2010 ont été conclus dans le cours normal des activités. Chorus n'avait à déposer aucun de ces contrats aux termes des lois sur les valeurs mobilières applicables.

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

On retrouve des renseignements complémentaires concernant Chorus sur le site de SEDAR, à www.sedar.com et à www.chorusaviation.ca.

On retrouvera des renseignements complémentaires, y compris sur la rémunération des administrateurs et des membres de la haute direction et des prêts qui leur ont été accordés, sur les principaux porteurs des titres de Chorus et sur les titres dont l'émission est autorisée aux termes des régimes de rémunération sous forme de titres de capitaux propres, dans la circulaire de sollicitation de procurations de Chorus relative à l'assemblée annuelle des actionnaires de celui-ci qui doit avoir lieu le 1^{er} juin 2011. Des renseignements financiers supplémentaires figurent dans les états financiers consolidés de Chorus pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 et dans le rapport de gestion 2010 de Chorus.

Chorus remettra à toute personne ou entité qui en fera la demande par écrit au secrétaire de Chorus au 310 Goudey Drive, Enfield (Nouvelle-Écosse) B2T 1E4, les documents mentionnés ci-après :

- a) lorsque Chorus place ses titres aux termes d'un prospectus simplifié ou a déposé un prospectus simplifié provisoire relativement à un projet de placement de ses titres :
 - i) un exemplaire de la notice annuelle la plus récente de Chorus de même qu'un exemplaire de tout document ou des pages pertinentes de tout document qui y est intégré par renvoi;
 - ii) un exemplaire des états financiers consolidés audités de Chorus pour le dernier exercice terminé pour lequel des états financiers ont été déposés de même que le rapport des auditeurs y afférent, ainsi qu'un exemplaire des états financiers intermédiaires non audités de Chorus pour toute période suivant son plus récent exercice;
 - iii) un exemplaire de la circulaire de sollicitation de procurations de Chorus relative à sa dernière assemblée annuelle des actionnaires au cours de laquelle des administrateurs de Chorus ont été élus ou un exemplaire de tout document déposé annuellement à la place de cette circulaire de sollicitation de procurations, selon le cas;
 - iv) un exemplaire des autres documents intégrés par renvoi dans le prospectus simplifié provisoire ou dans le prospectus simplifié, qui n'ont pas à être fournis aux termes des alinéas i) à iii) ci-dessus;
- b) à tout autre moment, Chorus fournira à toute personne ou société un exemplaire des documents dont il est question aux alinéas a) i), ii) et iii) ci-dessus, étant entendu qu'il pourra exiger le paiement de frais raisonnables si la demande est présentée par une personne ou une société qui n'est pas un porteur de titres de Chorus.

GLOSSAIRE

- « **ACE Aviation** » Gestion ACE Aviation Inc., société constituée en vertu de la LCSA;
- « **ACGHS** » Division des services d'escale d'Air Canada, auparavant la Société en commandite ACGHS;
- « **ACRV** » Association canadienne des régulateurs de vol;
- « **actionnaire** » Un porteur d'actions;
- « **actions** » Actions à droit de vote variable de catégorie A et actions à droit de vote de catégorie B de Chorus Aviation inc.;
- « **actions à droit de vote** » Actions à droit de vote de catégorie B du capital de Chorus Aviation Inc.;
- « **actions à droit de vote variable** » Actions à droit de vote variable de catégorie A du capital de Chorus Aviation Inc.;
- « **ACVT** » Aéroport du centre-ville de Toronto;
- « **AEMA** » Appareil, équipage, maintenance et assurance;
- « **aéroport Pearson de Toronto** » Aéroport international Pearson de Toronto;
- « **agent** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Activités de Chorus - Financement par emprunt »;
- « **ALPA** » Airline Pilots Association;
- « **APAC** » Association des pilotes d'Air Canada;
- « **appareil Q400** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Structure de l'entreprise »;
- « **appareils affectés au besoin** » Jusqu'à huit appareils CRJ 100;
- « **appareils en service** » Appareils visés autres que les appareils faisant l'objet de modifications, de maintenance ou de travaux de peinture;
- « **appareils visés** » Appareils de Chorus visés par le CAC;
- « **APT** » Administration portuaire de Toronto;
- « **arrangement** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Structure de l'entreprise »;
- « **ATAC** » Association du transport aérien du Canada;
- « **CAC** » Contrat d'achat de capacité modifié et mis à jour en date du 1^{er} janvier 2006 et intervenu entre Air Canada et Chorus, dans sa version modifiée ultérieurement à l'occasion;
- « **CAC initial** » Contrat d'achat de capacité intervenu entre Air Canada et la société en commandite remplaçante qui a été en vigueur du 1^{er} octobre 2004 au 31 décembre 2005. Le CAC initial a été remplacé par le CAC le 1^{er} janvier 2006;

« **Canadien admissible** » Un « Canadien », au sens de la LTC, contrôlé de fait par des Canadiens et dont au moins 75 % des actions assorties du droit de vote sont détenues ou contrôlées par des Canadiens;

« **Chorus Leasing I** » Chorus Leasing I Inc., société constituée sous le régime de la LCSA;

« **Chorus Leasing II** » Chorus Leasing II Inc., société constituée sous le régime de la LCAS;

« **Chorus Leasing III** » Chorus Leasing III Inc., société constituée sous le régime de la LCAS;

« **Commandité Jazz** » Commandité Gestion Jazz Air Inc., société constituée en vertu de la LCSA le 23 août 2005 pour agir à titre de commandité de Jazz Air S.E.C.;

« **contrat d'ACGHS** » Le contrat de services d'assistance en escale daté du 26 septembre 2005 et intervenu entre Jazz Aviation S.E.C. et Air Canada, société qui a remplacé la Société en commandite ACGHS;

« **contrat de licence d'exploitation de marques** » Désigne le contrat de licence d'exploitation des marques datée du 30 septembre 2004 et intervenue entre Air Canada et Jazz;

« **contrat de société en commandite de Jazz Aviation S.E.C.** » Le contrat de société en commandite daté du 8 novembre 2010, aux termes duquel Jazz Aviation a été constituée;

« **convention de modification du CAC** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Activités de Chorus - Aperçu »;

« **Cour fédérale** » Cour fédérale du Canada;

« **coûts contrôlables** » A le sens attribué à l'expression *Controllable Costs* dans le CAC;

« **coûts refacturés** » A le sens attribué à l'expression *Pass-Through Cost* dans le CAC;

« **coûts unitaires** » A le sens qui lui est attribué dans le CAC;

« **CSC** » Contrat de services cadre daté du 24 septembre 2004 et conclu par Jazz et Air Canada;

« **date d'échéance** » Le 31 décembre 2014;

« **débetures** » Débetures subordonnées non garanties convertibles à 9,50 % d'un capital de 86,25 millions de dollars de Chorus venant à échéance le 31 décembre 2014;

« **défenderesses Porter** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Facteurs de risque - Risques liés aux actions en justice en cours »;

« **deuxième convention de modification du CAC** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Activités de Chorus - Aperçu »;

« **direction** » Direction de Jazz;

« **DOT** » Le Department of Transportation des États-Unis;

« **EDC** » Exportation et Développement Canada;

- « **ETP** » Équivalent temps plein en parlant du travail exécuté par les employés;
- « **FAA** » La Federal Administration Authority des États-Unis;
- « **facilités de crédit** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Activités de Chorus - Financement par emprunt »;
- « **Fiducie** » Fiducie Jazz Air, fiducie à capital variable sans personnalité morale, établie sous le régime des lois de l'Ontario;
- « **Fonds** » Fonds de revenu Jazz Air, fiducie à capital variable sans personnalité morale, établie sous le régime des lois de l'Ontario;
- « **garantie d'utilisation minimale** » Garantie d'utilisation quotidienne moyenne minimale;
- « **GES** » Gaz à effet de serre;
- « **groupe comparable** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Activités de Chorus - Contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada - Tarifs et pourcentage de majoration »;
- « **heures cale à cale** » Nombre de minutes écoulées depuis le moment où on retire les cales des roues d'un appareil jusqu'au moment où on les y replace, divisé par 60;
- « **heures cale à cale livrées annuelles** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Activités de Chorus - Modifications du CAC »;
- « **heures de vol** » A le sens attribué à l'expression *Flight Hours* dans le CAC;
- « **IATA** » Association du transport aérien international;
- « **Jazz** » Jazz Aviation S.E.C. conjointement avec Commandité Aviation, son commandité, ainsi que leurs filiales et les sociétés qu'elles remplacent. En particulier, lorsqu'il est fait mention de Jazz à l'égard d'une période précédant le 1^{er} octobre 2004, on fait référence aux activités exercées par Jazz Air Inc., qui a été liquidée le 30 septembre 2004 et lorsqu'il est fait mention de Jazz à l'égard d'une période comprise entre le 1^{er} octobre 2004 et le 2 février 2006, on fait référence aux activités de Jazz exercées par la société en commandite remplaçante, sauf si le contexte ne s'y prête pas;
- « **Jazz Air S.E.C.** » Jazz Air S.E.C., société en commandite établie sous le régime des lois du Québec le 12 septembre 2005 qui a exercé des activités de transport aérien régional du 2 février 2006 au 5 janvier 2011;
- « **LACC** » *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, dans sa version modifiée;
- « **LARAH** » Latin American Regional Aviation Holding Corporation;
- « **LCSA** » *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, dans sa version modifiée;
- « **LIR** » *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) et son règlement d'application, dans leur version modifiée;
- « **LLO** » *Loi sur les langues officielles* (Canada), dans sa version modifiée;

« **Loi sur la protection des renseignements** » *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* (Canada);

« **LTC** » *Loi sur les transports au Canada* et ses règlements d'application, dans leur version modifiée;

« **marge cible des coûts contrôlables** » A le sens attribué à l'expression *Controllable Target Margin* dans le CAC;

« **modifications du CAC** » Modifications distinctes du CAC conclues entre Air Canada et Jazz Air S.E.C. le 28 juillet 2009 et le 22 septembre 2009;

« **moteur de rechange** » Moteurs de rechange utilisés dans le cadre de l'exploitation des appareils visés;

« **nombre d'heures cale à cale garanti** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Activités de Chorus – Contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada »;

« **nombre minimum garanti d'appareils visés** » a le sens qui lui est attribué à la rubrique « Activités de Chorus - Parc aérien »;

« **OACI** » Organisation de l'aviation civile internationale;

« **paiement applicable à la propriété d'appareils** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Activités de Chorus – Contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada »;

« **paiement au titre des coûts fixes** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Activités de Chorus – Contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada »;

« **parts** » Parts du Fonds;

« **parts de S.E.C.** » Parts de société en commandite de Jazz Air S.E.C.;

« **période de tarification 2009-2011** » Période de tarification qui commence le 1^{er} janvier 2009 et se termine le 31 décembre 2011;

« **Pluna** » Pluna Líneas Aéreas Uruguayas S.A.;

« **Porter** » Porter Airlines Inc.;

« **prêteurs** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Activités de Chorus - Financement par emprunt »;

« **prix de conversion** » 5,25 \$ par action;

« **services de fret** » Services de fret, courrier de Postes Canada et services de petits colis sur les vols réguliers;

« **SMO** » Mesure de la capacité offerte aux passagers : produit du nombre total de sièges offerts aux passagers et du nombre de milles parcourus;

« **société en commandite remplaçante** » Société en commandite Jazz Air, société en commandite établie sous le régime des lois du Québec qui a exercé des activités de transport aérien régional du 1^{er} octobre 2004 au 2 février 2006;

« **société remplacée** » Jazz Air Inc., société constituée sous le régime des lois du Canada et liquidée le 30 septembre 2004;

« **sociétés de location** » Chorus Leasing I, Chorus Leasing II et Chorus Leasing III, collectivement;

« **tarif des heures de vol** » A le sens attribué à l'expression *Flight Hour Rate* dans le CAC;

« **taux de majoration cible des coûts contrôlables** » A le sens attribué à l'expression *Controllable Target Mark-Up* dans le CAC;

« **taux de majoration des coûts contrôlables** » A le sens attribué à l'expression *Controllable Mark-Up* dans le CAC;

« **TCA** » Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada;

« **Thomas Cook** » Thomas Cook Canada Inc.;

« **transaction concernant les avions à réaction légers** » A le sens qui lui est attribué à la rubrique « Activités de Chorus – Clause de portée »;

« **tribunal de l'Ontario** » Cour supérieure de justice de l'Ontario;

« **TSX** » Bourse de Toronto;

« **vols réguliers** » Vols des appareils visés dont les lignes, calendriers de vol et tarifs sont établis par Air Canada conformément au CAC.

ANNEXE A
RÈGLES DU COMITÉ D'AUDIT, DES FINANCES ET DU RISQUE¹⁾

(le « comité »)

1. Structure et compétences

La Société est le commandité de Jazz Air S.E.C. (la « société en commandite ») et, à ce titre, elle gère ses activités. Le Fonds détient une participation majoritaire indirecte dans la société en commandite. Le comité d'audit, des finances et du risque (le « comité ») se compose d'au moins trois administrateurs ou fiduciaires, qui, de l'avis du conseil d'administration et du conseil des fiduciaires (collectivement, le « conseil »), répondent aux critères d'indépendance, d'expérience et autres prévus par les lois, règles et règlements applicables. Les membres du comité ne doivent avoir aucune relation avec la direction, la Société, le Fonds et les entités reliées à eux qui, de l'avis du conseil, risquerait de compromettre leur indépendance. En outre, les membres du comité ne recevront de la Société, du Fonds, d'une partie reliée à eux ou d'une de leurs filiales aucune rémunération pour services de consultation, de conseil ou tous autres services, sauf à titre de membres du conseil, du comité ou d'autres comités du conseil. Les membres du comité posséderont les qualités, l'expérience et les compétences nécessaires à la bonne exécution de leurs fonctions au sein du comité. Plus précisément, tous les membres du conseil posséderont des compétences financières.

2. Procédure

- a) La majorité des membres du comité constitueront quorum. Les décisions du comité seront adoptées à la majorité. Le comité relèvera du conseil. Le président et les membres du comité seront nommés chaque année par le conseil.
- b) Le comité se réunit au moins une fois par trimestre sur convocation de son président.
- c) Une partie de chaque réunion des membres du comité se déroule à huis clos.
- d) Les membres peuvent assister aux réunions en personne ou y participer par téléphone ou par tout moyen qui permet à tous les participants de communiquer entre eux simultanément.
- e) Le comité établit sa propre procédure concernant la tenue et la convocation des réunions, sauf si le conseil en décide autrement.
- f) Les avis des réunions sont transmis par lettre, télécopie, courriel ou téléphone au plus tard 24 heures avant le moment choisi pour la réunion, sauf en cas de circonstances extraordinaires. Ces avis mentionnent la date, le lieu et l'heure de la réunion. Les membres peuvent renoncer à l'avis d'une réunion.
- g) Le procès-verbal des réunions du comité rend compte avec précision des débats importants et des décisions qui ont été prises. Il énonce toutes les recommandations que le comité entend présenter au conseil et est distribué aux membres du comité, à tous les

¹⁾ La présente charte, qui a été adaptée par Chorus au moment de la conversion en société par actions, le 31 décembre 2010, devrait être lue et interprétée (avec les modifications aux termes définis qui s'imposent) comme une charte d'un comité.

administrateurs de la Société et aux fiduciaires du Fonds, avec copie au chef des affaires financières de la Société.

3. Objectifs

a) Les objectifs du comité sont les suivants :

- i) Aider le conseil à s'acquitter de sa responsabilité de surveiller les éléments entrant dans les processus comptables et de communication de l'information financière de la société en commandite et du Fonds.
- ii) Veiller à la qualité, à la crédibilité et à l'objectivité de la communication de l'information financière de la société en commandite et du Fonds; s'assurer de l'efficacité des systèmes de soutien des contrôles financiers et comptables internes; contrôler la responsabilité de la direction à cet égard.
- iii) Aider le conseil à contrôler l'indépendance, les compétences et la nomination de l'auditeur externe.
- iv) Surveiller le bon fonctionnement des systèmes de contrôle financiers et comptables internes; suivre le travail des auditeurs internes et externes.
- v) Assurer des communications indépendantes entre le conseil, les auditeurs internes et les auditeurs externes.
- vi) Favoriser les discussions franches et en profondeur entre le comité, la direction et l'auditeur externe au sujet des questions importantes faisant appel à la subjectivité et ayant un effet sur la qualité des contrôles et de la communication des renseignements.

4. Fonctions

Pour atteindre ses objectifs, le comité assumera les tâches suivantes :

- a) Superviser et examiner la qualité et l'intégrité du processus de communication comptable et financière de la société en commandite et du Fonds au moyen de discussions avec la direction, l'auditeur externe et l'auditeur interne. Pour ce faire, le comité examinera les états financiers annuels et trimestriels et le rapport de gestion qui doivent être déposés auprès des organismes de réglementation et remis aux porteurs de parts, ainsi que les états financiers et autres informations financières inclus dans les prospectus, les communiqués sur les résultats et les autres documents semblables. Le comité examinera également la notice annuelle et les autres documents semblables. Dans le cadre de ces examens, le comité s'acquittera des tâches suivantes :
 - i) discuter avec la direction et l'auditeur externe et étudier le rapport que l'auditeur externe lui présente sur les questions touchant la mission d'audit;
 - ii) discuter avec l'auditeur externe de son opinion quant au caractère acceptable et à la qualité des états financiers. Seront ainsi abordés, notamment, les politiques et pratiques de comptabilité critiques employées par la direction pour préparer, traiter différemment et communiquer l'information financière conformément aux principes comptables généralement reconnus dont elle a tenu compte, les

conséquences de ces politiques et pratiques, les modifications apportées aux politiques comptables importantes, la méthode employée pour comptabiliser des transactions inhabituelles importantes, l'effet des politiques comptables importantes dans des domaines controversés ou naissants, le degré de créativité ou de conservatisme, selon le cas, des politiques comptables adoptées par la société en commandite et le Fonds, la méthode employée par la direction pour formuler des estimations comptables particulièrement importantes et le fondement des conclusions de l'auditeur externe quant au caractère raisonnable de ces estimations;

- iii) examiner les rajustements importants découlant d'un audit;
 - iv) examiner les désaccords avec la direction quant à l'application des politiques comptables et à la communication des états financiers;
 - v) examiner toutes les opérations hors bilan importantes et les autres relations avec des entités non consolidées susceptibles d'avoir un effet immédiat ou futur important sur la situation financière de la société en commandite et du Fonds, notamment pour déterminer si elles doivent être communiquées ou non dans les états financiers trimestriels ou annuels;
 - vi) examiner les suggestions d'améliorations formulées par l'auditeur externe quant au fonctionnement et aux contrôles internes de la société en commandite;
 - vii) examiner la nature et l'ampleur des erreurs non rajustées d'un montant non négligeable;
 - viii) vérifier le respect de divers engagements financiers;
 - ix) étudier et choisir les politiques comptables à adopter ou à modifier.
- b) Déterminer, après étude et discussion, s'il y a lieu de recommander au conseil d'approuver les états financiers et l'information financière communiquée dans une notice annuelle, un communiqué sur les résultats, un prospectus et d'autres documents semblables.
- c) Examiner, de concert avec la direction, l'auditeur interne et l'auditeur externe, les états financiers trimestriels et le rapport de gestion de la société en commandite et du Fonds, et en approuver la publication s'ils sont jugés satisfaisants.
- d) Examiner, de concert avec la direction, l'auditeur externe et les conseillers juridiques, la procédure de la société en commandite et du Fonds visant à garantir la conformité aux lois et aux règlements applicables; examiner de même les litiges, les réclamations ou les autres éventualités, notamment les cotisations fiscales, susceptibles d'avoir d'importantes répercussions sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la société en commandite et du Fonds; étudier la communication ou l'effet de ces questions sur les résultats dans les états financiers trimestriels et annuels.
- e) Se réunir avec l'auditeur externe pour examiner et approuver son plan d'audit, l'accent étant particulièrement mis sur les facteurs de risque qui pourraient entraîner une déclaration inexacte importante dans les états financiers, la portée et le calendrier de

l'audit, les hypothèses qui ont été formulées et les décisions qui ont été prises lors de l'élaboration du plan et la coordination du travail entre l'auditeur externe et le service d'audit interne.

- f) Examiner et approuver l'estimation des honoraires et frais d'audit et des honoraires et frais pour services liés à l'audit pour l'année en cours. Approuver au préalable tout supplément important sur le montant estimatif des honoraires d'audit et des honoraires pour services liés à l'audit. Examiner et approuver les honoraires et frais d'audit et les honoraires et frais pour services liés à l'audit pour l'année précédente. Seul le comité a l'autorité d'établir et de payer les honoraires de l'auditeur externe. La Société s'assurera que le comité dispose des fonds nécessaires pour rémunérer l'auditeur externe.
- g) Examiner :
 - i) et approuver la nature de tous les services non liés à l'audit, autorisés par la législation et la réglementation en valeurs mobilières, qui seront rendus par l'auditeur externe avant le début du travail, ou déléguer cette responsabilité à un membre du comité qui fera rapport au comité. À cet égard, le comité présentera un rapport aux porteurs de parts du Fonds, comme l'exige la législation applicable, portant sur les politiques et procédures du comité concernant l'approbation des services non liés à l'audit au cours de la période en question;
 - ii) et instaurer un processus à l'occasion de la prestation des services non liés à l'audit rendus par l'auditeur externe.
- h) Étudier le rapport de l'auditeur externe, si le comité juge nécessaire d'en demander un, portant sur toutes les relations entre l'auditeur externe et les entités reliées à lui, d'une part, et la société en commandite, le Fonds et les entités reliées à eux, d'autre part, notamment sur tout le travail accompli et les honoraires versés pour le travail non lié à l'audit, qui, de l'avis de l'auditeur externe, pourraient raisonnablement porter à croire qu'elles nuisent à son objectivité et à son indépendance, confirmant, le cas échéant, que l'auditeur externe se considère comme indépendant; discuter de ce rapport avec l'auditeur externe afin d'évaluer son objectivité et son indépendance. Le comité doit expressément demander à l'auditeur externe de confirmer qu'il est un cabinet comptable agréé au sens des règlements sur les valeurs mobilières applicables. En outre, au moins une fois par année, le comité étudiera les titres de compétence des membres du cabinet, notamment leur biographie, les sanctions éventuellement imposées contre eux, les problèmes du cabinet et les actions en justice dont ils ont pu faire l'objet, le cas échéant. L'auditeur externe présentera un rapport écrit officiel sur les points suivants : la procédure interne de contrôle de la qualité du cabinet; les questions importantes soulevées dans les cinq exercices précédents à la suite d'un examen du contrôle de la qualité interne mené par le cabinet d'audit, d'un contrôle par les pairs ou de toute autre demande ou enquête d'un organisme gouvernemental ou professionnel portant sur un audit exécuté par le cabinet. Le comité examinera également les mesures prises par le cabinet d'audit pour régler tout problème soulevé par les examens susmentionnés.
- i) Recevoir des rapports sur les discussions entre la direction et d'autres experts-comptables concernant les principes comptables à appliquer dans l'établissement des états financiers trimestriels ou annuels et les cas de fraude ou d'actes illégaux dont la direction, le service d'audit interne ou l'auditeur externe prend connaissance. À cet égard, examiner de

concert avec la direction la procédure de contrôle pertinente visant à prévenir de tels risques.

- j) Au moins une fois par année :
 - i) se réunir en privé avec la direction pour évaluer le rendement de l'auditeur externe;
 - ii) se réunir en privé avec l'auditeur externe, pour connaître entre autres, toute restriction qu'on lui aurait imposée et les autres difficultés qu'il aurait rencontrées au cours de l'audit, notamment quant aux instructions sur la portée de son travail, l'accès aux renseignements demandés, la collaboration fournie par la direction durant l'exécution de son travail et son évaluation du personnel et des systèmes financiers, comptables et d'audit de la Société.
- k) Évaluer le rendement de l'auditeur externe; recommander au conseil soit de le remplacer au besoin, soit de voir à sa reconduction dans ses fonctions par les actionnaires.
- l) En ce qui a trait aux services fournis par le service d'audit interne, le comité :
 - i) se réunit en privé avec les membres du service d'audit interne pour connaître, entre autres, les restrictions qu'on leur aurait imposées et les autres difficultés qu'ils auraient rencontrées au cours de l'audit, notamment quant aux instructions sur la portée de leur travail, l'accès aux renseignements demandés et la collaboration fournie par la direction durant l'exécution de leur travail;
 - ii) examine et approuve périodiquement le mandat, le rapport hiérarchique et les ressources du groupe d'audit interne;
 - iii) examine l'objectivité, les qualifications, l'efficacité et l'expérience du personnel d'audit interne; il approuve la nomination, le congédiement ou le remplacement du chef du service d'audit interne;
 - iv) examine et approuve annuellement la portée prévue du programme d'audit interne, ses objectifs et les ressources nécessaires pour atteindre ces objectifs;
 - v) examine périodiquement dans l'année les rapports du service d'audit interne qui décrivent les activités du service pour la période précédente;
 - vi) examine la relation de travail entre le service d'audit interne et l'auditeur externe et aussi entre le service d'audit interne et la direction.
- m) Obtenir du service d'audit interne et de l'auditeur externe les conclusions importantes et les recommandations de contrôle interne communiquées durant la période examinée et la réponse de la direction à ces recommandations; examiner le suivi effectué par la direction et le service d'audit interne afin de vérifier si la direction a mis en place un système efficace de contrôle comptable interne.
- n) Examiner les questions d'actualité importantes en matière de comptabilité et de communication de l'information financière, notamment les prises de position des

autorités professionnelles et réglementaires, et évaluer leur effet sur les états financiers de la société en commandite et du Fonds.

- o) Examiner les politiques et la procédure régissant le dépôt, la conservation et le traitement des plaintes reçues par la société en commandite et le Fonds de la part d'employés, de porteurs de parts et d'autres parties intéressées concernant les questions comptables, l'information financière, les contrôles internes et l'audit interne ou externe. Le comité veille à la mise en place de contrôles suffisants pour garantir le dépôt anonyme et confidentiel des plaintes. Il informe les employés de la procédure prévue. Le comité veille à implanter un mécanisme faisant en sorte que toutes les plaintes aboutissent devant lui, indépendamment de leur importance.
- p) Examiner les politiques d'approbation des dépenses de la haute direction.
- q) Examiner le processus en vertu duquel le chef de la direction et le chef des affaires financières de la Société attestent périodiquement la validité des informations financières; enquêter sur l'existence de toute lacune importante dans la conception ou le fonctionnement des contrôles internes qui risquerait d'avoir un effet défavorable sur la capacité à enregistrer, à traiter, à résumer et à communiquer des informations financières; étudier toute modification importante des contrôles internes ou du contexte d'application des contrôles internes, notamment les corrections de lacunes et de faiblesses importantes.
- r) Examiner, de concert avec la direction, les systèmes informatiques de la société en commandite, notamment les procédures visant leur sécurité et les plans de secours élaborés pour traiter d'éventuelles pannes du système informatique.
- s) Examiner et approuver toutes les opérations avec une personne reliée au sens de l'Instruction générale Q-27 de la Commission des valeurs mobilières du Québec et de la *Rule 61-501* de la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario, en leur version éventuellement modifiée.
- t) Examiner les systèmes et les contrôles de gestion des risques, surtout en ce qui a trait aux produits dérivés, à l'exposition aux devises, aux opérations de couverture et aux assurances.
- u) Au besoin, se faire conseiller par des experts, notamment des conseillers juridiques et des comptables indépendants, et mener ou faire mener des enquêtes sur des questions qui relèvent de la responsabilité du comité, selon ce qu'il juge opportun. La Société s'assurera que le comité dispose des fonds nécessaires à l'exercice des activités susmentionnées.
- v) Présenter régulièrement au conseil un rapport écrit sur ses activités et ses conclusions.
- w) Examiner les présentes règles chaque année et recommander au conseil de les modifier au besoin.
- x) Évaluer annuellement l'efficacité avec laquelle il exerce ses responsabilités.
- y) Remplir toute autre fonction que lui délègue le conseil.

- z) Examiner le mécanisme de rotation de l'associé responsable de l'audit, de l'associé de référence et de tout autre associé de l'équipe de la mission d'audit.
- aa) Établir des politiques concernant l'embauche des actuels ou anciens employés des auditeurs externes.

AUTRES RESPONSABILITÉS

a) Régimes de retraite

Quant aux régimes de retraite de la société en commandite, le comité doit faire ce qui suit :

- i) Sur la recommandation du chef des affaires financières, approuver la structure de placement pour les régimes, tout Énoncé de la politique et des procédures en matière de placement (« EPPP ») éventuellement applicable et les autres politiques de placement applicables aux régimes;
- ii) Avec l'aide du chef des affaires financières, vérifier périodiquement le caractère adéquat de la politique de capitalisation, de l'EPPP, des autres politiques de placement ainsi que de la structure de placement et surveiller de façon générale le fonctionnement des fonds de retraite, en particulier le niveau de capitalisation, la conformité des pratiques de capitalisation à la politique de capitalisation et la conformité des placements à l'EPPP;
- iii) Avec l'aide du chef des affaires financières, surveiller de façon périodique le rendement total et le rendement par catégorie d'actif des régimes de retraite à prestations déterminées et les questions de placement liées à ces régimes;
- iv) Soumettre à l'approbation du conseil la politique de capitalisation, le montant des contributions annuelles, la nomination des auditeurs externes et les fiduciaires/dépositaires des actifs des régimes de retraite;
- v) Approuver l'actuaire et consultant recommandé par le comité des régimes de retraite;
- vi) Sur la recommandation du comité des régimes de retraite, accepter les hypothèses actuarielles et les rapports d'évaluation actuarielle relatifs aux régimes de retraite;
- vii) Approuver les états financiers audités annuels des régimes de retraite.

b) Information publique

- i) Examiner et approuver la politique d'information publique et les modifications y afférentes et voir à sa mise à jour par rapport aux faits nouveaux et aux pratiques exemplaires;
- ii) Si possible, la direction examinera, de concert avec le comité ou le président du comité, les projets de communiqués au sujet d'alertes ou de prévisions des résultats financiers qui, de l'avis de la direction, sont susceptibles d'avoir un effet important sur le cours des titres du Fonds.

c) Définition et gestion des risques

Le comité fera de son mieux pour repérer tous les risques financiers importants ou autres risques, pouvant affecter les activités commerciales et les affaires internes de la société en commandite et de ses filiales et présentera des recommandations à cet égard au conseil. Le comité discutera avec la direction, le service d'audit interne et l'auditeur externe de toutes les expositions importantes à des risques financiers et des mesures prises par la direction pour surveiller et contrôler ces expositions. Le comité est autorisé à retenir les services d'experts et de consultants pour l'aider à remplir cette tâche. Il sera loisible au comité, dans l'exécution de cette fonction, de se pencher sur les risques relatifs aux bénéfices et aux coûts de la société en commandite et de ses filiales, notamment les tractations malhonnêtes, susceptibles d'entraîner la perte ou la dévalorisation de la réputation de l'entreprise.

d) Responsabilités éventuelles

Le comité établira des mécanismes et des procédures visant à définir et à contrôler les responsabilités éventuelles de la société en commandite et de ses filiales. Il sera loisible au comité, dans l'exécution de cette fonction, de retenir les services d'experts et de consultants et d'examiner, sans restriction, la sécurité au travail, les questions environnementales et toute autre question, de nature financière ou autre, qui pourrait éventuellement soulever un problème de responsabilité. Le comité fera des recommandations au conseil relativement à ces questions.

e) Politiques d'autorisation

- i) Examiner et approuver périodiquement les politiques relatives au contrôle financier, à la conduite, à la réglementation et à l'administration des filiales;
- ii) Examiner périodiquement les résolutions administratives ayant trait à l'établissement de procédures relatives aux autorisations d'engagement et d'opération, à la nomination des dirigeants ou des autres personnes autorisées à signer des actes ou des documents et à la manière de procéder à cette signature;
- iii) Examiner, superviser et approuver la politique sur les dons, le cas échéant, les modifications de cette politique et le budget annuel des dons;
- iv) Examiner, superviser et approuver toute autre politique de dépenses qui aurait un effet sur la situation financière ou la réputation de la société en commandite, du Fonds et de leurs filiales.

f) Comparaison entre le rendement et le budget; évaluation actuarielle

- i) Examiner le rendement financier réel comparativement au budget;
- ii) Examiner et approuver l'évaluation actuarielle et les hypothèses sous-jacentes et recommander au conseil les sommes à verser aux fonds de retraite de la société en commandite;
- iii) Examiner et approuver la nomination de l'actuaire;
- iv) S'assurer que les contributions, déductions, retenues d'impôt, remises ou autres paiements de quelque nature que ce soit prévus par les lois applicables ont été faits.

g) Responsabilités

Aucune disposition du présent mandat n'a pour effet de charger le comité du conseil de la responsabilité de s'assurer que la société en commandite et le Fonds se conforment aux lois ou aux règlements applicables, ni n'a pour effet d'élargir la responsabilité des membres du comité ou du conseil prévue par la loi ou les règlements. Même si le comité a un mandat précis et que ses membres ont une expérience et une expertise financières, il n'est pas du ressort du comité de planifier ou d'exécuter des audits ni de se prononcer sur l'exhaustivité et l'exactitude des états financiers de la société en commandite et du Fonds ou sur leur conformité avec les principes comptables généralement reconnus. Ces questions relèvent de la direction, de l'auditeur interne et de l'auditeur externe.

Les membres du comité sont autorisés à se fier, à défaut d'avoir connaissance du contraire, i) à l'intégrité des personnes et des organismes qui leur donnent des renseignements, ii) à l'exactitude et à l'exhaustivité des renseignements fournis et iii) aux déclarations faites par la direction quant aux services non liés à l'audit rendus par l'auditeur externe.

Version révisée le 8 août 2007