

C A N A D A  
PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE QUÉBEC  
COUR. No. :

C O U R S U P É R I E U R E  
Chambre commerciale

DANS L'AFFAIRE DE LA LOI SUR LES ARRANGEMENTS AVEC LES CRÉANCIERS  
DES COMPAGNIES DE :

**CHRONO AVIATION INC.**

- et -

**9266-4325 QUÉBEC INC.**

- et -

**CHRONO JET INC.**

- et -

**AVIONIQUE WAAS INC.**

- et -

**9351-7399 QUÉBEC INC.**

- et -

**SERVICES AÉRIENS LUX INC.**

DÉBITRICES :

- et -

**RESTRUCTURATION DELOITTE INC.**

CONTRÔLEUR PROPOSÉ :

---

## PREMIER RAPPORT AU TRIBUNAL SOUMIS PAR LE CONTRÔLEUR PROPOSÉ

*(Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies)*

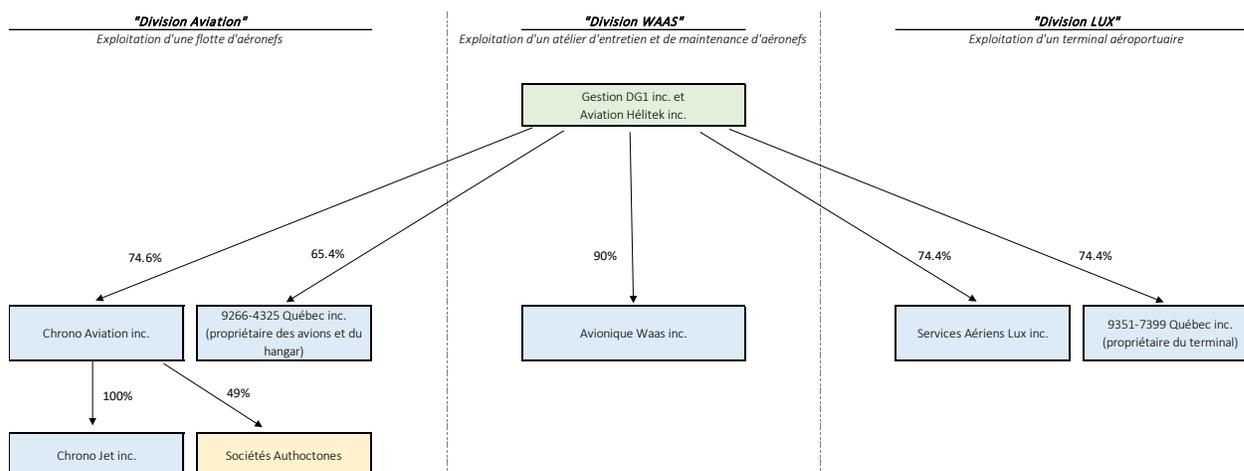
### INTRODUCTION

1. Le présent rapport (« **Premier rapport** ») est préparé par Restructuration Deloitte inc. (« **Deloitte** ») en sa qualité de contrôleur proposé (« **Contrôleur proposé** ») dans le cadre de la procédure déposée en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (« **LACC** ») à l'égard de Chrono Aviation inc. (« **Aviation** »), 9266-4325 Québec inc. (« **9266** »), Chrono Jet inc. (« **Jet** »), Avionique Waas inc. (« **WAAS** »), 9351-7399 Québec inc. (« **9351** ») et Services Aériens LUX inc. (« **LUX** ») (collectivement les « **Débitrices** »).

2. Le Premier rapport a pour objectif de fournir au Tribunal des informations utiles à son analyse de la demande des Débitrices pour l'émission d'une ordonnance initiale en vertu de la LACC (« **Demande initiale** »).
3. Le Premier rapport traite plus particulièrement des sujets ci-après :
  - I. Description des Débitrices et de leurs activités commerciales;
  - II. Les actifs des Débitrices;
  - III. L'endettement des Débitrices;
  - IV. Les résultats financiers des Débitrices;
  - V. Le fonds de roulement des Débitrices;
  - VI. Les causes des difficultés financières des Débitrices;
  - VII. L'insolvabilité des Débitrices;
  - VIII. Les démarches de restructuration réalisées par les Débitrices;
  - IX. L'état de l'évolution de l'encaisse des Débitrices;
  - X. Les charges et sûretés prévues dans la Demande initiale;
  - XI. Les paiements à certains fournisseurs des Débitrices;
  - XII. Les qualifications de Deloitte pour agir à titre de contrôleur; et
  - XIII. Conclusion et recommandations du Contrôleur proposé.
4. Le Contrôleur proposé avise le Tribunal de ce qui suit quant au contenu du Premier rapport :
  - a) Pour l'essentiel, les informations contenues dans le Premier rapport sont tirées des registres des Débitrices ainsi que des échanges et discussions tenus avec les membres du personnel et de la direction des Débitrices. Ces informations n'ont pas fait l'objet d'un audit de la part du Contrôleur proposé. En conséquence, le Contrôleur proposé n'émet pas d'opinion d'auditeur ou quelque autre forme d'assurance à leur sujet.
  - b) Les projections financières contenues dans le Premier rapport ont été élaborées à partir d'hypothèses portant sur des conditions et des événements futurs non vérifiables établies par les Débitrices. Les résultats réels différeront des projections financières, même si les hypothèses sont confirmées, et les écarts pourraient être importants.
  - c) À moins d'indication contraire, toutes les sommes d'argent présentées dans le Premier rapport sont exprimées en dollars canadiens.

## **I. DESCRIPTION DES DÉBITRICES ET DE LEURS ACTIVITÉS COMMERCIALES**

5. Les Débitrices sont des compagnies privées dont le contrôle est exercé par des compagnies détenues par messieurs Dany Gagnon (via Gestion DG1 inc.) et Vincent Gagnon-Pouliot (via Aviation Hélitek inc.).
6. L'organigramme corporatif ci-après présente les participations détenues par Gestion DG1 inc. et Aviation Hélitek inc. dans chacune des Débitrices :



7. Un groupe d'une dizaine d'actionnaires possèdent des participations minoritaires totalisant 25,6 % dans LUX, 25,6 % dans 9351, 34,6 % dans 9266 et 25,4 % dans Aviation.
8. Un actionnaire possède une participation minoritaire de 10 % dans WAAS.
9. Le siège social des Débitrices est situé à Québec, dans le district et la province de Québec.
10. Les Débitrices ont été constituées en 2012 (Aviation et 9266), 2014 (WAAS), 2015 (Jet) et 2016 (Lux et 9351).
11. Ensemble et de façon intégrée, les Débitrices exploitent une flotte de quatorze (14) aéronefs – dont huit (8) appartenant à 9266 – lesquels sont dédiés au nolisement, en plus d'une entreprise de services aéroportuaires et d'une entreprise d'entretien mécanique d'aéronefs.
12. Les activités commerciales des Débitrices sont principalement réalisées à partir d'installations louées, situées sur le site de l'aéroport de Québec (YQB) et d'installations leur appartenant, situées sur le site de l'aéroport de St-Hubert (YHU).
13. En tout, les Débitrices emploient environ 330 employés, dont environ 270 à temps plein et environ 60 à temps partiel. Plusieurs de ces employés sont des « employés spécialisés », dont, entre autres, des pilotes, des agents de bords, des agents de rampes, des mécaniciens, et des magasiniers.
14. Les activités commerciales propres à chacune des Débitrices sont précisées ci-après.

### **Aviation**

15. Aviation est, entre autres, titulaire de certificats d'exploitation d'un service aérien de navette (RAV 702, RAC 703 et RAC 704) émis par Transport Canada.
16. Aviation exploite une flotte de neuf (9) aéronefs – dont cinq (5) appartenant à 9266 – dédiés au nolisement. La flotte d'aéronefs exploitée par Aviation est composée de sept (7) Pilatus PC-12 (9 passagers) et de deux (2) Beechcraft 1900D (19 passagers).

17. Une portion significative du chiffre d'affaires d'Aviation découle du transport de personnes et de biens dans le Nord du Canada.
18. Aviation est l'unique actionnaire de Jet.
19. Aviation possède aussi des participations minoritaires (49 %) dans le capital-actions de quatre (4) compagnies (Waasheshkun Chrono Aviation inc., Chrono Aviation Wemindji inc., Chrono Aviation Nemaska inc. et Chrono Aviation Waswanipi inc.). Ces quatre (4) compagnies, dont les actionnaires de contrôle sont des membres de communautés autochtones du Canada, ont été constituées dans le but de réaliser des contrats précis en partenariat avec ces actionnaires de contrôle et leurs communautés. Ces quatre (4) compagnies ne sont pas directement visées par les procédures en vertu de la LACC.

### **Jet**

20. Jet est, entre autres, titulaire d'un certificat d'exploitation d'une entreprise de transport aérien (RAC 705), émis par Transport Canada.
21. Jet exploite une flotte de cinq (5) aéronefs – dont trois (3) appartenant à 9266 – dédiés au nolisement. La flotte d'aéronefs exploitée par Jet est composée de trois (3) Boeing 737-200 (119 passagers), d'un Dash-8 100 (37 passagers) et d'un Boeing 737- 800SF (cargo).
22. Une portion significative du chiffre d'affaires de Jet découle du transport de personnes et de marchandise dans le Nord du Canada.
23. Parmi ses contrats, Jet compte un important contrat en vertu duquel elle réalise, plusieurs fois par semaine (environ 17 vols par mois), le transport de plusieurs centaines de travailleurs et de biens entre Longueuil et la mine de Mary River, au Nunavut, pour le compte de Baffinland Iron Mines Corporation. La mine de Mary River, située dans un endroit isolé et très difficile d'accès de l'Île de Baffin, procure de l'emploi à plus de 1 000 travailleurs.

### **LUX**

24. LUX exploite une entreprise de services aéroportuaires. Ces services incluent, entre autres, la gestion des passagers et de leurs bagages, la gestion des biens à transporter, la vente de carburant et le déglacage d'aéronefs.
25. LUX exploite son entreprise dans des installations louées situées sur le site de l'aéroport de Québec (YQB) et des installations appartenant à 9351 et 9266 situées sur le site de l'aéroport de St-Hubert (YHU).
26. Environ 73 % du chiffre d'affaires de LUX est lié aux transports réalisés par Aviation et Jet. La balance (environ 27 %) est liée à de la clientèle externe (autres transporteurs aériens).

### **WAAS**

27. WAAS exploite un atelier d'entretien et de maintenance d'aéronefs certifié par Transport Canada.

28. WAAS exploite son entreprise principalement dans des installations appartenant à 9266 situées sur le site de l'aéroport de St-Hubert (YHU).
29. Plus de 75 % du chiffre d'affaires de WAAS se rapporte aux aéronefs exploités par Aviation et Jet. La balance (moins de 25 %) est liée à de la clientèle externe.

### **9351**

30. 9351 est propriétaire d'un terminal aéroportuaire situé sur le site de l'aéroport de St-Hubert (YHU). 9351 a complété la construction de ce terminal en 2019.
31. Le terminal est construit sur un terrain faisant l'objet d'un bail emphytéotique consenti à 9351 par Développement de l'aéroport Saint-Hubert de Longueuil (DASHL) (maintenant connu sous le nom d'Aéroport métropolitain de Montréal ou MET). Ce bail était d'une durée initiale de 30 ans, prenant fin en 2048 (durée restante d'environ 24 ans). Ce bail emphytéotique prévoit une option de renouvellement d'une durée supplémentaire de 10 ans.
32. Ce terminal est loué par LUX.

### **9266**

33. 9266 est propriétaire de huit (8) aéronefs, soit cinq (5) aéronefs exploités par Aviation et trois (3) aéronefs exploités par Jet.
34. 9266 est aussi propriétaire de deux hangars situés sur le site de l'aéroport de St-Hubert (YHU).
35. Le premier de ces deux hangars, le plus important (en termes de valeur, d'utilité et de superficie), est d'une superficie approximative de 61 000 pieds carrés et a été construit en 2021 par 9266. Il est loué par WAAS et par un locataire non lié aux Débitrices.
36. Le second de ces deux hangars a été acquis en 2016 par 9266 et est d'une superficie approximative de 13 588 pieds carrés. Aviation, Jet, Lux et un locataire non lié aux Débitrices louent ce hangar.
37. Les deux hangars sont construits sur des terrains faisant l'objet de baux emphytéotiques consentis à 9266 par Développement de l'aéroport Saint-Hubert de Longueuil (DASHL). Ces baux étaient d'une durée initiale de 25 et de 27 ans, prenant fin en 2041 et 2048 (durées restantes d'environ 17 et 24 ans). Le premier bail emphytéotique prévoit une option de renouvellement d'une durée supplémentaire de 15 ans et une deuxième option de renouvellement supplémentaire de 10 ans. Le deuxième bail emphytéotique prévoit une option de renouvellement d'une durée supplémentaire de 10 ans.

## **II. LES ACTIFS DES DÉBITRICES**

38. Le tableau ci-après présente la valeur comptable nette des actifs des Débitrices en date du 30 juin 2024<sup>1</sup>.

---

1 Source : États financiers internes non audités préparés par les Débitrices.

<b>Actif des Débitrices</b>							
<b>Valeur comptable nette au 30 juin 2024</b>							
<b>En million de dollars (non audité)</b>							
	Aviation	Jet	LUX	WAAS	9266	9351	Total
Actif à court terme							
Encaisse	-	0.8	0.1	-	0.4	-	1.3
Créances	1.9	4.0	0.1	0.2	-	-	6.2
Stocks	-	-	0.1	5.6	0.4	-	6.1
Autres actifs à court terme	0.7	0.1	0.1	0.5	-	-	1.4
	2.6	4.9	0.4	6.3	0.8	-	15.0
Trésorerie à utilisation restreinte	3.5	1.2	-	-	2.6	-	7.3
Dépôt sur frais de maintenance	0.1	-	-	-	-	-	0.1
Immobilisations corporelles							
Aéronefs	1.1	-	-	-	37.2	-	38.3
Terminal, hangars et stationnement	-	-	0.2	-	14.1	9.5	23.8
Équipements	0.1	0.3	0.4	0.4	0.6	-	1.8
Autres immobilisations corporelles	2.0	0.7	0.4	-	-	0.1	3.2
	3.2	1.0	1.0	0.4	51.9	9.6	67.1
Actifs incorporels	0.3	0.7	-	0.4	0.1	-	1.5
Écart d'acquisition	-	-	-	0.9	-	-	0.9
Instruments financiers dérivés	-	-	-	-	-	-	-
Actifs - Impôts futurs	0.5	0.7	-	-	-	0.1	1.3
Autres actifs long terme	0.2	-	-	-	-	-	0.2
	0.7	0.7	-	-	-	-	1.4
<b>Total</b>	<b>10.4</b>	<b>8.5</b>	<b>1.4</b>	<b>8.0</b>	<b>55.4</b>	<b>9.7</b>	<b>93.4</b>

Note : Les montants présentés dans le sommaire exclus les créances dues entre les Débitrices (les "Créances intercompagnies").

39. Les principaux actifs tangibles des Débitrices sont leurs huit (8) aéronefs et leurs trois (3) immeubles (un terminal et deux hangars). À ces actifs tangibles, il faut ajouter les permis, licences, contrats et baux nécessaires et essentiels aux opérations des Débitrices. Ces actifs sont plus amplement décrits ci-après.

### **Les aéronefs appartenant aux Débitrices**

40. Par l'entremise de 9266, les Débitrices sont propriétaires de huit (8) aéronefs.
41. Au cours des trois derniers mois (juillet, août et septembre 2024), des experts ont, à la demande des Débitrices, procédé à l'évaluation des aéronefs appartenant aux Débitrices. Selon les rapports d'évaluation produits par ces experts, la valeur de liquidation forcée des huit (8) aéronefs est inférieure à la valeur comptable nette de ceux-ci. Un tableau présenté à l'**Annexe A (sous scellés)** du Premier rapport présente une description sommaire des huit (8) aéronefs appartenant aux Débitrices ainsi que la valeur de liquidation forcée de chacun d'eux, telle qu'établie par les experts.
42. 9266 est propriétaire de deux Boeing 737-200. Ceux-ci ont la particularité d'être munis d'un « Gravel kit ». Ce dispositif leur permet de décoller et atterrir sur des pistes non asphaltées, comme il s'en trouve de nombreuses dans le Nord du Canada.

### **Les trois immeubles appartenant aux Débitrices**

43. Par l'entremise de 9266 et de 9351, les Débitrices sont propriétaires de trois (3) immeubles : un terminal et deux (2) hangars. Ces trois (3) immeubles sont situés à Longueuil, sur le site de l'aéroport de St-Hubert (YHU).
44. En août 2024, un expert (Colliers International Realty advisors Inc.) mandaté par les Débitrices a procédé à l'évaluation des trois (3) immeubles des Débitrices. Un tableau

présenté à l'**Annexe B (sous scellés)** du Premier rapport présente une description sommaire des trois (3) immeubles appartenant aux Débitrices ainsi que la valeur de liquidation forcée de chacun d'eux, telle qu'établie par l'expert.

### **Les permis, licences, contrats et baux des Débitrices**

45. Les Débitrices détiennent des droits dans des certificats, licences, permis et contrats qui sont nécessaires et essentiels à l'exploitation de leurs activités commerciales. La liste ci-après, bien que non exhaustive, donne un aperçu de ceux-ci.
- a) Un certificat d'exploitation d'un service aérien de navette (RAC 702) émis par Transport Canada (Aviation);
  - b) Un certificat d'exploitation d'un service aérien de navette (RAC 703) émis par Transport Canada (Aviation)
  - c) Un certificat d'exploitation d'un service aérien de navette (RAC 704) émis par Transport Canada (Aviation);
  - d) Un certificat d'exploitation d'une entreprise de transport aérien (RAC 705) émis par Transport Canada (Jet);
  - e) Une licence pour service international à la demande (aéronefs tout-cargo) (Jet);
  - f) Une licence pour service intérieur (gros aéronefs et aéronefs tout-cargo) émis par l'Office des transports du Canada (Jet);
  - g) Un permis de transporteur aérien étranger émis par le United States Of America Department Of Transportation (Aviation);
  - h) Une certification « *Gold* » en vertu du programme Basic Aviation Risk Standard (BARS) de la Flight Safety Foundation;
  - i) Trois (3) baux emphytéotiques conclus avec Développement de l'Aéroport Saint-Hubert de Longueuil (DASHL);
  - j) Une autorisation de contracter/sous-contracter avec un organisme public émise par l'Autorité des marchés publics;
  - k) Un contrat de service en vertu duquel les Débitrices transportent des travailleurs et des biens entre le Québec et le Nunavut pour le compte de Baffinland Iron Mines Corporation.

### **III. L'ENDETTEMENT DES DÉBITRICES**

46. Le tableau ci-après présente le passif des Débitrices, tel qu'il apparaît dans ses registres comptables en date du 30 juin 2024<sup>2</sup>.

---

2 Source : États financiers internes non audités préparés par les Débitrices.

<b>Passif des Débitrices</b>							
<b>Valeur comptable nette au 30 juin 2024</b>							
<b>En million de dollars (non audité)</b>							
	Aviation	Jet	LUX	WAAS	9266	9351	Total
Passif à court terme							
Emprunt bancaire	1.7	0.1	-	0.3	-	-	2.1
Fournisseurs	3.0	4.9	0.6	1.8	0.4	0.1	10.8
Autres dettes d'exploitation	1.4	1.3	0.3	1.2	(0.1)	-	4.1
Avance à payer (9368-2011 Québec inc.)	-	-	-	-	1.1	-	1.1
Dépôt de clients	-	-	-	0.2	-	-	0.2
Autres passifs à court terme	-	-	-	-	-	-	-
	6.1	6.3	0.9	3.5	1.4	0.1	18.3
Contrat de location-acquisition							-
Dettes à long terme							
Banque Nationale du Canada	1.2	-	-	0.1	15.8	2.1	19.2
LBC Capital Inc.	-	-	-	-	2.5	-	2.5
Investissement Québec	-	-	-	-	2.5	-	2.5
Banque de développement du Canada	-	-	-	-	-	2.2	2.2
BDC Capital inc.	-	-	-	-	3.0	-	3.0
Q-12 Capital S.E.C.	-	-	-	-	5.0	-	5.0
	1.2	-	-	0.1	28.8	4.3	34.4
Débiteures - Investissement Québec	3.3	-	0.5	-	3.3	0.5	7.6
Billets à payer - Actionnaires, etc.	-	-	0.1	-	2.1	3.0	5.2
Avance à payer (9368-2011 Québec inc.)	-	-	-	-	3.6	-	3.6
Avance à payer (Chrono Aviation Cargo inc.)	-	1.3	-	-	-	-	1.3
Passifs - Impôts futurs	-	-	0.1	0.2	4.0	-	4.3
Autres passifs	(0.1)	-	-	-	(0.4)	-	(0.5)
<b>Total</b>	<b>10.5</b>	<b>7.6</b>	<b>1.6</b>	<b>3.8</b>	<b>42.8</b>	<b>7.9</b>	<b>74.2</b>

Note : Les montants présentés dans le sommaire exclus les créances dues entre les Débitrices (les "Créances intercompagnies").

47. Le tableau ci-avant démontre, entre autres, que l'endettement des Débitrices est supérieur au seuil minimal de 5 M\$ imposé par la LACC.
48. Les Débitrices ne participent pas à un régime de pension réglementaire pour leurs employés.
49. L'endettement des Débitrices peut, en fonction des caractéristiques des réclamations, être subdivisé et résumé en six (6) catégories, soit : 1) les réclamations garanties, 2) les réclamations salariales, 3) les réclamations gouvernementales, 4) les réclamations des fournisseurs de biens ou de services, 5) les réclamations se rapportant à des billets, des avances ou des débiteures et 6) les réclamations litigieuses non liquidées. Celles-ci sont plus amplement décrites ci-après.

### **Réclamations garanties**

50. Le tableau ci-après présente les réclamations des créanciers garantis en date du 30 juin 2024 en fonction des principales sûretés détenues par ceux-ci.

Réclamations garanties	
Au 30 juin 2024	
En million de dollars (non audité)	
	Montant
<b>Sûretés sur les actifs à court terme</b>	
BNC - M/C	0.5
BNC - Cartes de crédit	0.3
	0.8
<b>Sûretés de 1er et 2e rang sur les aéronefs</b>	
BNC - 7 aéronefs	15.2
BLC - 1 aéronef	2.5
BDC	3.0
	20.7
<b>Sûretés de 1er et 2e rang sur le terminal et les hangars</b>	
BNC - Hangar	0.7
BNC - Terminal	2.1
BDC - Terminal	2.2
Q-12 Capital S.E.C. - Hangar	5.0
Q-12 Capital S.E.C. - Hangar (Frais courus)	0.1
IQ - Hangar	5.0
	15.1
<b>Sûretés de 1er rang sur les équipements</b>	
BNC - Équipements	-
BNC - COVID	1.2
	1.2
<b>Total</b>	<b>37.8</b>

51. En date du 30 juin 2024, les réclamations garanties par des biens des Débitrices étaient de l'ordre de 37,8 M\$.
52. Le Contrôleur proposé a requis et obtenu des opinions de conseillers juridiques indépendants confirmant la validité et l'opposabilité des sûretés des créanciers garantis Banque Nationale du Canada, Banque de Développement du Canada, BDC Capital inc., LBC Capital inc., Q-12 Capital S.E.C. et Investissement Québec.
53. Sur la base des avances consenties, Banque Nationale du Canada est le plus important créancier garanti des Débitrices. L'endettement des Débitrices envers Banque Nationale du Canada était de l'ordre de 20 M\$ en date du 30 juin 2024. Cet endettement prend en considération l'utilisation de la marge de crédit d'un montant de 0,5 M\$ sur un endettement maximal autorisé de 2,75 M\$ et d'une créance sur les cartes de crédit (garanti par des sûretés consenties par les Débitrices) de 0,3 M\$ sur un endettement maximal autorisé de 650 k\$.
54. Depuis plus de deux (2) ans, les Débitrices sont en défaut à l'égard d'engagements souscrits envers plusieurs de leurs créanciers garantis. C'est notamment le cas envers Banque Nationale du Canada.
55. En novembre 2021, Banque Nationale du Canada a remis aux Débitrices une « *Lettre de défauts et de tolérance temporaire* ». Celle-ci faisait, entre autres, état du défaut des Débitrices de rencontrer le ratio de fonds de roulement minimum exigé de 1,1 :1 en date du 30 septembre 2021. Depuis, les Débitrices n'ont jamais été en mesure de corriger tous leurs défauts à l'égard de leur principal prêteur et créancier garanti.
56. Dans ce contexte, les Débitrices et Banque Nationale du Canada ont, de façon successive, convenu d'une multitude d'ententes de tolérance. Celles-ci ont permis de maintenir en

place le financement octroyé par Banque Nationale du Canada et, conséquemment, la poursuite des opérations commerciales courantes des Débitrices.

57. En mai 2023, la Banque Nationale du Canada a transmis des préavis d'exercice conformément à l'article 244 de la LFI. Les Débitrices ont renoncé au délai de dix (10) jours prévus à cet article.
58. La plus récente convention de tolérance intervenue entre les Débitrices et Banque Nationale du Canada a pris fin le ou vers le 18 juin 2024.

### **Réclamations salariales**

59. Les Débitrices ne cumulent pas d'arrérages dans le paiement des salaires et vacances à leurs employés.
60. En date du 30 juin 2024, les vacances accumulées impayées par les Débitrices à leurs employés étaient de l'ordre de 1,3 M\$.
61. Les Débitrices ont informé le Contrôleur proposé de leur intention de continuer à payer leurs employés dans le cours normal de leurs affaires.

### **Réclamations gouvernementales**

62. Les Débitrices ne cumulent pas d'arrérages dans le paiement des montants payables aux autorités fiscales fédérales ou provinciales relativement aux taxes (T.P.S. et T.V.Q.), aux retenues salariales (D.A.S.) et à l'impôt des sociétés.
63. Les Débitrices ont informé le Contrôleur proposé de leur intention de continuer à payer leurs obligations fiscales dans le cours normal de leurs affaires.

### **Réclamations des fournisseurs de biens ou de services**

64. En date du 30 juin 2024, les réclamations des fournisseurs de biens ou de services totalisaient 10,8 M\$. Le tableau ci-après présente la répartition de celles-ci par type de fournisseurs.

	Total		Total	
	(Million de \$)	(%)	(Nombre)	(%)
Fournisseurs de carburant	3.9	36.2%	21	6.0%
Fournisseurs spécialisés (aéronautique)	4.6	42.5%	77	22.1%
Autres fournisseurs	1.3	12.0%	34	9.8%
Autres fournisseurs < 5 k\$	1.0	9.2%	216	62.1%
	10.8	100.0%	348	100.0%

65. En date du 30 juin 2024, environ 79 % des montants payables à des fournisseurs de biens ou services l'étaient en faveur de « fournisseurs essentiels » composés de fournisseurs de carburant (~36 %) et de fournisseurs spécialisés œuvrant dans l'industrie aéronautique (~43 %).

### **Réclamations des détenteurs de billets, d'avances ou de débentures**

66. Au cours des dernières années, les Débitrices ont obtenu du financement au moyen de billets, d'avances et de débentures non garantis ou partiellement garantis. Le tableau ci-après résume ceux-ci.

<b>Réclamations des détenteurs de billets, d'avances ou de débentures</b>							
<b>Valeur comptable au 30 juin 2024</b>							
<b>En million de dollars (non audité)</b>							
	Aviation	Jet	LUX	WAAS	9266	9351	Total
Billets à payer							
Gestions DG1 Inc.	-	-	-	-	0.9	0.1	1.0
Aviation Hélitex Inc.	-	-	-	-	-	0.1	0.1
Gestion Larga Inc.	-	-	-	-	0.6	-	0.6
Lafontaine Capital Inc.	-	-	-	-	0.6	-	0.6
Jean-Claude Dostie	-	-	-	-	-	1.7	1.7
Services financiers De Lage (< 100k\$)	-	-	-	-	-	-	-
CNH Capital (< 100k\$)	-	-	-	-	-	-	-
Placements Éric Boucher Inc.	-	-	-	-	-	1.1	1.1
Others	-	-	0.1	-	-	-	0.1
<b>Total - Billets à payer</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0.1</b>	<b>-</b>	<b>2.1</b>	<b>3.0</b>	<b>5.2</b>
Avances à payer							
9368-2011 Québec Inc.	-	-	-	-	4.7	-	4.7
Chrono Aviation Cargo Inc.	-	1.3	-	-	-	-	1.3
<b>Total - Avances à payer</b>	<b>-</b>	<b>1.3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4.7</b>	<b>-</b>	<b>6.0</b>
Débentures							
Investissement Québec	3.3	-	0.5	-	3.3	0.5	7.6
<b>Total</b>	<b>3.3</b>	<b>1.3</b>	<b>0.6</b>	<b>-</b>	<b>10.1</b>	<b>3.5</b>	<b>18.8</b>

67. Des billets à payer ont été émis par les Débitrices en contrepartie d'avances reçues de leurs actionnaires. Ces billets à payer sont des réclamations chirographaires. En date du 30 juin 2024, le solde à payer par les Débitrices en vertu des billets à payer était de 5,2 M\$.

68. Des avances ont été consenties aux Débitrices par 9368-2011 Québec inc. et Chrono Aviation Cargo inc. Ces avances sont des réclamations chirographaires. En date du 30 juin 2024, le solde des avances à payer à 9368-2011 Québec inc. et Chrono Aviation Cargo inc. était de 6,0 M\$.

69. Des débentures convertibles ont été émises par les Débitrices en contrepartie d'avances reçues d'Investissement Québec. Ces débentures sont partiellement garanties, jusqu'à concurrence de 5 M\$, par une sûreté grevant un immeuble des Débitrices. En date du 30 juin 2024, le solde à payer par les Débitrices en vertu des débentures était de 7,6 M\$.

### **Réclamations litigieuses non liquidées**

70. Les Débitrices rapportent les réclamations litigieuses non liquidées ci-après au Contrôleur proposé :

- a) Une réclamation d'un montant d'environ 0,3 M\$ de la part d'un ex-employé à la suite de son licenciement. Les Débitrices sont en attente d'un jugement en lien avec cette réclamation;
- b) Une réclamation d'un montant de plus de 1,9 M\$ pour des dommages-intérêts de la part d'un tiers. Les Débitrices et leurs conseillers juridiques sont d'avis que cette

- réclamation est mal fondée et grossièrement exagérée. Un procès traitant de cette réclamation est prévu en novembre 2024;
- c) Une réclamation pour dommages-intérêts d'un montant de plus de 21,5 M\$ de la part de Les investissements Nolinor inc. (« **Nolinor** »). Celle-ci est plus amplement décrite ci-après.
71. En octobre 2020, Nolinor a déposé une demande introductive d'instance à l'égard de certaines Débitrices (Aviation, Jet et WAAS), de messieurs Dany Gagnon et Vincent Gagnon-Pouliot personnellement ainsi que de certains employés des Débitrices.
72. La procédure judiciaire entreprise par Nolinor recherche l'émission par le Tribunal d'injonctions permanentes et d'une condamnation de certaines Débitrices à payer plus de 21,5 M\$ (la « **Réclamation Nolinor** »).
73. Pour l'essentiel, le contexte entourant la Réclamation Nolinor se résume comme suit :
- a) Jusqu'en 2019, Nolinor transportait des travailleurs et des biens entre le Québec et le Nunavut dans le cadre d'un contrat octroyé par Baffinland Iron Mines Corporation (le « **Contrat BIM** »);
- b) En 2019, les Débitrices, en partenariat avec Artic Co-operatives Limited (« **ACL** »), se sont vu octroyer le Contrat BIM dans le cadre d'un appel d'offres réalisé par Baffinland Iron Mines Corporation.
74. Le montant de la Réclamation Nolinor (~21,5 M\$) se résume à la somme des deux éléments ci-après :
- a) 20,5 M\$ pour des dommages équivalents à la perte des profits perdus estimés se rapportant au Contrat BIM pour une période de cinq (5) ans (4,1 M\$/an x 5 ans); plus
- b) 1,0 M\$ pour des dommages exemplaires en lien avec la violation alléguée de ses droits de propriété intellectuelle.
75. Pour l'essentiel, Nolinor reproche à Aviation, Jet et WAAS d'avoir participé à un stratagème de concurrence déloyale et de détournement de propriété intellectuelle dans le but, entre autres, d'obtenir le Contrat BIM.
76. La Réclamation Nolinor est contestée en totalité par Aviation, Jet et WAAS. Celles-ci prétendent, entre autres, qu'elle est sans fondement et comporte une multitude de fausses allégations.
77. Les Débitrices 9266, 9351 et LUX ne sont pas visées par la Réclamation Nolinor et les procédures judiciaires qui s'y rapportent.
78. L'existence de la Réclamation Nolinor entraîne d'importants effets négatifs sur les affaires et finances des Débitrices. Il en découle, entre autres, une importante incertitude financière qui rend toute recapitalisation et tout refinancement de l'endettement actuel presque impossible.
79. Selon les Débitrices, il faudra vraisemblablement attendre l'année 2025 pour qu'un procès traitant de la Réclamation Nolinor se tienne devant le Tribunal. En tenant compte de la période de délibéré du Tribunal et de la possibilité qu'une des parties choisisse d'en appeler

du jugement rendu par celui-ci, il est raisonnable de croire que la Réclamation Nolinor puisse ne pas être réglée de façon définitive avant l'année 2026.

#### IV. LES RÉSULTATS FINANCIERS DES DÉBITRICES

80. Le tableau ci-après présente l'évolution du chiffre d'affaires et des résultats nets cumulés des Débitrices au cours de l'exercice financier terminé le 30 juin 2021 (« **EF2021** »), de l'exercice financier terminé le 30 juin 2022 (« **EF2022** »), de l'exercice financier terminé le 30 juin 2023 (« **EF2023** »), et de l'exercice financier terminé le 30 juin 2024 (« **EF2024** »).<sup>3</sup>

<b>Chiffre d'affaire, résultat net et B.A.I.I.A. Pour les exercices financiers terminés le 30 juin 2021, 2022, 2023 et 2024 En million de dollars (non audités)</b>				
	2021	2022	2023	2024
Chiffre d'affaires	53.1	71.7	79.3	89.0
Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC)	3.4	-	-	-
Bénéfice net	2.2	(1.0)	1.6	(0.3)
B.A.I.I.A.	12.5	10.8	13.4	13.3

81. Les résultats financiers des Débitrices pour l'EF2021 et l'EF2022 ont été négativement impactés par les diverses mesures de santé publique liées à la COVID-19<sup>4</sup>. Ces impacts sont significatifs et rendent les comparaisons d'un exercice financier à l'autre difficile et hasardeux.

82. N'eût été la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC), les Débitrices auraient réalisé une perte nette de 1,2 M\$ (2,2 M\$ - 3,4 M\$ = (1,2 M\$)) au cours de l'EF2021.

83. Par rapport à l'exercice financier précédent, le chiffre d'affaires des Débitrices a augmenté successivement de 18,6 M\$ (35 %) au cours de l'EF2022, de 7,6 M\$ (11 %) au cours de l'EF2023 et de 9,7 M\$ (12 %) au cours de l'EF2024. Néanmoins, le B.A.I.I.A.<sup>5</sup> moyen de ces trois (3) exercices a été de 12,5 M\$, soit à un niveau semblable à celui réalisé au cours de l'EF2021 (12,5 M\$).

84. Afin de déterminer s'il est suffisant, le B.A.I.I.A. doit être mis en relation avec les obligations que les Débitrices doivent assumer à même celui-ci, à savoir :

- Les remboursements de capital et les paiements d'intérêts devant être faits en vertu des ententes de financement (le « **Service de la dette** »);
- Les dépenses en immobilisations (« **CAPEX** ») non financées;
- Les fonds versés dans des réserves que les Débitrices doivent maintenir en lien avec les programmes d'entretien et de maintenance des aéronefs (les « **Réserves d'entretien et de maintenance** »).

3 Source : États financiers externes non audités, compilés par Mallette S.E.N.C.R.L. pour les exercices financiers 2021 à 2023 et états financiers internes non audités pour l'exercice financier 2024.

4 Selon l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) les mesures de santé publique liées à la COVID-19 ont, pour l'essentiel, été en vigueur de mars 2020 à mars 2022 au Québec.

5 B.A.I.I.A. : Bénéfice avant intérêts, impôts et amortissement.

85. Le tableau ci-après met le B.A.I.I.A. réalisé par les Débitrices au cours de leurs quatre (4) derniers exercices financiers complets en relation avec les trois (3) éléments énumérés au paragraphe précédent.

<b>Couverture des charges fixes et des réserves</b>					
<b>Pour les exercices financiers terminés le 30 juin 2021, 2022, 2023 et 2024</b>					
<b>En million de dollars (non audités)</b>					
		2021	2022	2023	2024
B.A.I.I.A.	(A)	12.5	10.8	13.4	13.3
Charges fixes					
Service de la dette ( capital + intérêts)		6.0	8.0	8.4	9.1
CAPEX non financés		(2.8)	10.1	5.2	8.7
	(B)	3.2	18.1	13.6	17.8
Variation des Réserves d'entretien et de maintenance	(C)	1.5	(1.9)	3.1	0.9
Surplus (déficit) de couverture	(D =A-B-C)	7.8	(5.4)	(3.3)	(5.4)

86. Le tableau ci-dessus démontre que le B.A.I.I.A. généré par les Débitrices au cours de l'EF2022, l'EF2023 et l'EF2024 a été insuffisant afin de couvrir le Service de la dette, les CAPEX non financés et les variations des Réserves d'entretien et de maintenance. Cette situation a contribué à réduire le fonds de roulement des Débitrices.

## V. LE FONDS DE ROULEMENT DES DÉBITRICES

87. Le tableau ci-après présente l'évolution du fonds de roulement et du ratio de fonds de roulement des Débitrices au cours de leurs quatre (4) derniers exercices financiers complets.

<b>Fonds de roulement &amp; ratio de fonds de roulement des Débitrices</b>					
<b>En date du 30 juin 2021, 2022, 2023 et 2024</b>					
<b>En million de dollars (non audité)</b>					
		2021	2022	2023	2024
Fonds de roulement (actif c.t. - passif c.t.)		0.40	(2.80)	(8.40)	(8.90)
Ratio de fonds de roulement (actif c.t / passif c.t.)		1.03	0.85	0.58	0.63
Ratio de fonds de roulement minimum exigé		1.10	1.10	1.10	1.10
Respect du minimum exigé		Non	Non	Non	Non

88. Une modification dans le traitement comptable d'une portion des stocks des Débitrices au cours de l'EF2023 a pour effet de réduire le fonds de roulement et le ratio de fonds de roulement en comparaison avec les exercices précédents. N'eût été de cette modification, le fonds de roulement des Débitrices aurait été de (3,9 M\$) et le ratio de fonds de roulement de 0,78:1 en 2023.
89. Depuis maintenant plus de trois (3) ans, le fonds de roulement des Débitrices est déficitaire (ratio de fonds de roulement < 1:1).
90. Depuis maintenant presque quatre (4) ans, le ratio de fonds de roulement des Débitrices est inférieur au ratio de fonds de roulement minimum exigé (1,1:1) par son principal prêteur et créancier garanti, Banque Nationale du Canada.

## VI. LES CAUSES DES DIFFICULTÉS FINANCIÈRES DES DÉBITRICES

91. Les Débitrices attribuent leurs difficultés financières actuelles à divers motifs dont, entre autres :
- a) Les impacts négatifs de la COVID-19;
  - b) L'augmentation des coûts d'entretien des aéronefs;
  - c) Les impacts négatifs de la Réclamation Nolinor.

### **Les impacts négatifs de la COVID-19**

92. De nombreuses mesures exceptionnelles de santé publique liées à la COVID-19 ont été en vigueur au cours de la période de 24 mois comprise entre la mi-mars 2020 et la mi-mars 2022 (la « **Période pandémique** »).
93. Les résultats financiers d'un grand nombre d'entreprises ont été négativement impactés par la COVID-19. Ceux des entreprises œuvrant dans le domaine de l'aviation l'ont été de façon particulièrement sévère.
94. Au cours de la Période pandémique, les clients des Débitrices ont été forcés de réduire de façon importante les déplacements de leurs employés afin d'assurer la sécurité de ceux-ci et de répondre aux exigences imposées par les mesures exceptionnelles de santé publique. Cette situation a eu pour effet de réduire significativement le nombre de vols réalisés par les aéronefs des Débitrices et le chiffre d'affaires des Débitrices au cours de l'EF2020, de l'EF2021 et de l'EF2022.
95. Au cours de la Période pandémique, les Débitrices ont été forcées de modifier de nombreux aspects de leur mode d'opération afin d'assurer la sécurité de leurs employés, de leurs passagers et de répondre aux exigences imposées par les mesures exceptionnelles de santé publique. Ces modifications ont eu pour effet d'augmenter les coûts d'opérations des Débitrices de façon sensible au cours de l'EF2020, de l'EF2021 et de l'EF2022.
96. Comme la majorité des entreprises canadiennes, les Débitrices ont bénéficié des programmes d'aide mis en place par les divers paliers de gouvernements afin de contrer les effets négatifs de la COVID-19. Les Débitrices ont, entre autres, reçu une aide importante par le biais de la *Subvention salariale d'urgence du Canada* (« **SSUC** »). Les montants reçus par les Débitrices en vertu de la SSUC ont totalisé 4,2 M\$ au cours de l'EF2020, de l'EF2021 et de l'EF2022.
97. Bien qu'elle fût importante et salutaire pour le maintien des opérations des Débitrices au cours de la Période pandémique, l'aide financière reçue des divers paliers de gouvernements a été insuffisante afin de couvrir l'intégralité des impacts négatifs de la COVID-19 sur les résultats des Débitrices.
98. Une portion importante de la construction d'un des deux hangars appartenant à 9266 a été réalisée au cours de la Période pandémique. Le budget de construction de ce hangar était initialement d'un montant d'environ 10 M\$. Le coût final du projet est de l'ordre de 11,8 M\$. Les Débitrices estiment que la quasi-totalité de l'excédent des coûts de construction est attribuable, directement ou indirectement, aux conséquences négatives de la COVID-19.

### ***L'augmentation des coûts d'entretien des aéronefs***

99. Depuis la fin de la crise sanitaire liée à la COVID-19 (mars 2022), des facteurs influant sur l'industrie mondiale de l'aviation ont entraîné une hausse rapide et importante du coût des pièces et de l'entretien des aéronefs.
100. Les Débitrices estiment que les coûts d'entretien de leurs aéronefs ont environ doublé au cours de cette période.
101. En réaction à cette situation, les Débitrices ont majoré les prix chargés à leurs clients. Cependant, en raison des forces du marché, les Débitrices sont incapables d'ajuster leurs prix de façon telle à couvrir la totalité de l'augmentation des coûts d'entretien de leurs aéronefs.
102. Cette hausse rapide et importante du coût des pièces et de l'entretien des aéronefs a eu un impact négatif sensible sur les résultats financiers des Débitrices au cours du dernier trimestre de l'EF2022, de la totalité de l'EF2023 et de l'EF2024.

### ***Les impacts négatifs de la Réclamation Nolinor***

103. Les procédures judiciaires desquelles découle la Réclamation Nolinor ont débuté en octobre 2020. Depuis, les registres publics (plumitif de la Cour supérieure du Québec) affichent une réclamation éventuelle non liquidée d'un montant de 21,5 M\$ à l'égard de certaines des Débitrices.
104. Peu importe que la Réclamation Nolinor soit bien fondée ou non, l'existence d'une réclamation éventuelle non liquidée d'une telle envergure (~21,5 M\$) est de nature à préoccuper sérieusement les partenaires financiers – actuels et potentiels – des Débitrices.
105. L'existence de la Réclamation Nolinor réduit significativement la capacité des Débitrices à refinancer son endettement actuel et à réduire leur service de la dette ou à contracter de nouveaux emprunts afin, entre autres, de réaliser de nouveaux projets.
106. De la même façon, l'existence de la Réclamation Nolinor réduit significativement la capacité des Débitrices à lever des fonds auprès de ses actionnaires – actuels ou potentiels – afin, entre autres, de réduire le niveau de son endettement actuel et de réduire leur service de la dette ou de réaliser de nouveaux projets.
107. L'existence de la Réclamation Nolinor limite le nombre d'options dont disposent les Débitrices afin de restructurer leurs affaires et finances.
108. Depuis octobre 2020, les Débitrices affirment avoir encouru des dépenses d'un montant supérieur à 1 M\$, notamment en salaires de leurs employés et honoraires de conseillers juridiques, afin de faire valoir leur défense en lien avec la Réclamation Nolinor. Ces dépenses ont eu un impact négatif significatif sur les résultats financiers des Débitrices au cours de leurs trois (3) plus récents exercices financiers.

## VII. L'INSOLVABILITÉ DES DÉBITRICES

109. Les Débitrices répondent à la définition de « compagnies débitrices » prévue dans la LACC en ce qu'elles sont insolvable.

110. Les Débitrices répondent à la définition de « personnes insolvable » prévue dans la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* (la « **LFI** ») en ce qu'elles ne sont pas en faillite, qu'elles résident et exercent leurs activités commerciales au Canada et qu'elles rencontrent les deux critères d'insolvabilité suivants :

- a) Elles sont incapables de faire honneur à leurs obligations au fur et à mesure de leur échéance;
- b) La valeur de la totalité de leurs biens n'est pas suffisante, d'après une juste estimation, ou ne suffirait pas, s'il en était disposé lors d'une vente bien conduite par autorité de justice, pour permettre l'acquittement de toutes leurs obligations échues ou à échoir.

Ces deux critères d'insolvabilité sont plus amplement analysés ci-après.

### ***Incapacité à faire honneur à leurs obligations au fur et à mesure de leur échéance***

111. Tel qu'indiqué dans la section V, les Débitrices ont un fonds de roulement négatif (actif à court terme < passif à court terme) depuis plus de deux ans. Un fonds de roulement négatif augmente significativement le risque que les Débitrices soient incapables de faire honneur à leurs obligations courantes au fur et à mesure de leur échéance.

112. Les Débitrices ont pris du retard dans le paiement de nombreuses factures payables à des fournisseurs de biens ou services, dont certains sont des « fournisseurs essentiels ».

113. Les Débitrices sont incapables de payer l'ensemble des factures de leurs fournisseurs de biens ou services au fur et à mesure où elles deviennent exigibles, en fonction des termes de paiement prévus avec ceux-ci.

114. L'endettement des Débitrices envers Banque Nationale du Canada, leur principal prêteur et créancier garanti, était de l'ordre de 20,0 M\$ en date du 30 juin 2024. Les avances consenties aux Débitrices par Banque Nationale du Canada sont devenues exigibles et les Débitrices sont incapables de les rembourser ou de les refinancer.

115. L'endettement des Débitrices envers LBC Capital inc. était de l'ordre de 2,5 M\$ en date du 30 juin 2024. Les avances consenties aux Débitrices par LBC Capital inc. sont devenues exigibles et les Débitrices sont incapables de les rembourser ou de les refinancer.

116. L'endettement consenti aux Débitrices par Q-12 Capital S.E.C. était de l'ordre de 5,1 M\$ en date du 30 juin 2024. Les avances consenties aux Débitrices par Q-12 Capital S.E.C. sont devenues exigibles et les Débitrices sont incapables de les rembourser ou de les refinancer.

117. Les Débitrices sont incapables de faire honneur à leurs obligations de rembourser ou refinancer des avances consenties par Banque Nationale du Canada, LBC Capital inc. et Q-12 Capital S.E.C., lesquelles sont devenues exigibles et totalisent environ 27,6 M\$.

### **Valeur des biens insuffisante pour permettre l'acquittement des obligations**

118. Tel qu'indiqué à la Section III, l'endettement (c.-à-d. : le total des obligations échues et à échoir) des Débitrices était de 74,2 M\$ en date du 30 juin 2024. Selon le Contrôleur proposé, ce montant, bien qu'il ait assurément évolué depuis, est représentatif du niveau de l'endettement actuel des Débitrices.
119. Tel qu'indiqué à la Section III, des réclamations éventuelles et non liquidées pouvant potentiellement totaliser plus de 23,7 M\$ sont susceptibles de s'ajouter à l'endettement actuel des Débitrices.
120. Le Contrôleur proposé a réalisé une analyse de la valeur nette de liquidation des biens des Débitrices dans un contexte de liquidation forcée (c.-à-d. : d'une vente conduite par autorité de justice, à la suite d'un arrêt définitif des opérations commerciales et dans le cadre de faillites ou de la nomination de séquestres nommés en vertu de la LFI). Un tableau présenté à l'**Annexe C (sous scellés)** du Premier rapport présente les résultats de cette analyse.
121. Le Contrôleur proposé estime que la totalité des biens des Débitrices n'est pas suffisante, ou ne suffirait pas, s'il en était disposé lors d'une vente bien conduite par autorité de justice (contexte de liquidation forcée), pour permettre l'acquittement de toutes ses obligations échues ou à échoir.

### **VIII. LES DÉMARCHES DE RESTRUCTURATION RÉALISÉES PAR LES DÉBITRICES**

122. Au cours des trois (3) dernières années (depuis novembre 2021), les Débitrices ont réalisé de nombreuses démarches et posé de nombreuses actions afin de restructurer leurs affaires et finances.
123. Les Débitrices ont, entre autres :
- a) Renégocié les termes et conditions du Contrat BIM afin d'en accroître la rentabilité.
  - b) Procédé à la vente d'aéronefs dans le cadre de transactions de type « sale and lease-back ».
  - c) Négocié de nombreuses ententes de tolérance avec leurs principaux prêteurs et créanciers garantis.
  - d) Réalisé de nombreuses démarches visant à refinancer les avances des prêteurs détenant des sûretés sur leurs actifs.
  - e) Mandaté Stormont Partners Advisory Inc., un cabinet de services-conseils spécialisé en matière d'immobilier, afin de réaliser un processus de sollicitation d'investisseurs ou d'acheteurs (« **PSVI** ») en lien avec les opérations de LUX, le terminal appartenant à 9351 et un hangar appartenant à 9266. Ce premier PSVI s'est déroulé de novembre 2021 à juillet 2022 (environ 7 mois) et n'a pas permis de générer des lettres d'intention pouvant potentiellement mener à une transaction réalisable.
  - f) Mandaté Oaklins E. Canada inc. (« **Oaklins** »), un cabinet de services-conseils en fusion et acquisition afin de réaliser un PSVI en lien avec les opérations de Jet, d'Aviation et de WAAS. Ce deuxième PSVI s'est déroulé de décembre 2021 à juillet

- 2022 (environ 7 mois) et n'a pas permis de générer des lettres d'intention pouvant potentiellement mener à une transaction réalisable.
- g) Mandaté Oaklins afin de réaliser un PSVI en lien avec l'ensemble des opérations et actifs des Débitrices. Ce troisième PSVI s'est déroulé de juillet à novembre 2022 (environ 5 mois) et n'a pas permis de générer des lettres d'intention pouvant potentiellement mener à une transaction réalisable.
  - h) Accepté, en avril 2023, une lettre d'intérêt d'un investisseur, laquelle prévoyait une exclusivité en faveur de ce dernier, dans le but de conclure une transaction devant être réalisée dans le cadre de la LACC et permettre de restructurer les affaires et finances des Débitrices. Les démarches des Débitrices et de l'investisseur dans le but de réaliser cette transaction se sont déroulées d'avril 2023 à mai 2024 (environ 13 mois). En mai 2024, l'investisseur a informé les Débitrices de son retrait de la transaction envisagée.
  - i) Accepté, en juillet 2024, une lettre d'intention de Starlink Aviation inc. (« **Starlink** »), laquelle prévoit une exclusivité en faveur de cette dernière, dans le but de conclure une transaction devant être réalisée dans le cadre de la LACC et permettre de restructurer les affaires et les finances des Débitrices (la « **Transaction Starlink** »).
124. Depuis juillet 2024, les Débitrices travaillent de concert avec Starlink dans le but de conclure la Transaction Starlink et de permettre la restructuration de leurs affaires et finances.
125. La Transaction Starlink fera l'objet d'une demande d'approbation par le Tribunal. Le Contrôleur proposé prévoit soumettre un rapport au Tribunal traitant spécifiquement de la Transaction Starlink une fois sa nomination à titre de contrôleur confirmée, le cas échéant.

## IX. L'ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE L'ENCAISSE DES DÉBITRICES

126. Conformément à l'article 10 de la LACC, la Demande initiale est accompagnée d'un état hebdomadaire de l'évolution de l'encaisse (L'« **État de l'évolution de l'encaisse** ») préparé par les Débitrices à partir d'hypothèses retenues par celles-ci. Une copie de l'État de l'évolution de l'encaisse est présentée à l'**Annexe D (sous scellés)** du Premier rapport.
127. L'État de l'évolution de l'encaisse couvre la période de 4 semaines se terminant le 9 novembre 2024 (la « **Période de référence** »).
128. Conformément à l'alinéa 23(1) b) de la LACC, le Contrôleur proposé a révisé l'État de l'évolution de l'encaisse. À la lumière de cette analyse, rien ne porte le Contrôleur proposé à croire que, à tout égard important :
- a) Les hypothèses retenues par les Débitrices ne cadrent pas avec l'objet de celui-ci;
  - b) Les hypothèses retenues par les Débitrices ne sont pas convenablement étayées et ne sont pas une base acceptable à la préparation de l'État de l'évolution de l'encaisse;
  - c) L'État de l'évolution de l'encaisse ne reflète pas les hypothèses retenues par les Débitrices.
129. L'État de l'évolution de l'encaisse démontre que les Débitrices prévoient disposer des liquidités nécessaires à la poursuite de leurs affaires au cours de la Période de référence.

130. Les Débitrices ne prévoient pas devoir mettre un financement temporaire en place au cours de la Période de référence.

#### **X. LES CHARGES ET SÛRETÉS PRÉVUES DANS LA DEMANDE INITIALE**

131. La Demande initiale ne prévoit pas la création de charges ou de sûretés en faveur : 1) des fournisseurs essentiels ou 2) des administrateurs et dirigeants des Débitrices.

132. La Demande initiale prévoit la création d'une charge et d'une sûreté d'un montant de 450 k\$ visant à garantir le paiement des honoraires et des frais engagés, tant avant qu'après l'émission de l'ordonnance initiale, par certains professionnels dont les services sont requis par les Débitrices dans le cadre des procédures en vertu de la LACC, soit : le Contrôleur proposé, les conseillers juridiques du Contrôleur proposé (Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L./s.r.l.) et les conseillers juridiques des Débitrices (BCF .S.E.N.C.R.L.) (la « **Charge d'administration** »).

133. La Demande initiale prévoit que la Charge d'administration sera de rang prioritaire à toutes les charges et sûretés garantissant les réclamations des créanciers garantis.

134. Le montant de la Charge d'administration a été déterminé en fonction du nombre de professionnels couverts par celle-ci ainsi que par l'ampleur et le niveau de complexité des procédures en vertu de la LACC.

135. Le Contrôleur proposé est d'avis que la Charge d'administration est, compte tenu des circonstances, nécessaire, opportune, raisonnable et se limite à ce qui est nécessaire.

#### **XI. LES PAIEMENTS À CERTAINS FOURNISSEURS DES DÉBITRICES**

135. Après l'émission d'une ordonnance initiale en vertu de la LACC, les Débitrices prévoient continuer de payer les biens reçus et les services rendus par leurs fournisseurs de façon régulière, conformément aux ententes en vigueur avec ceux-ci.

136. Les Débitrices opèrent leurs affaires dans un secteur d'activités spécialisées et dans des régions où le nombre et la disponibilité de fournisseurs de certains biens et services sont restreints.

137. Certains fournisseurs de biens et de services des Débitrices sont essentiels à leur capacité d'opérer leurs affaires.

138. Il est probable que certains fournisseurs exigent de recevoir le paiement de factures impayées se rapportant à des biens reçus ou des services rendus avant l'émission d'une ordonnance initiale en vertu de la LACC afin de poursuivre la livraison de biens ou la prestation de services postérieurement à celle-ci. Les Débitrices prévoient devoir répondre favorablement à de telles demandes afin d'éviter toute interruption – partielle ou complète – de leurs opérations courantes.

139. Pour répondre à cette situation, la Demande initiale prévoit que les Débitrices soient autorisées à acquitter le paiement de factures impayées se rapportant à des biens reçus ou des services rendus avant l'émission d'une ordonnance initiale en vertu de la LACC, le tout avec le consentement du Contrôleur proposé et jusqu'à concurrence d'un montant total de 500 k\$.
140. Le Contrôleur proposé est d'avis que la demande des Débitrices visant à être autorisées à acquitter le paiement de factures impayées se rapportant à des biens reçus ou des services rendus avant l'émission d'une ordonnance initiale en vertu de la LACC est, compte tenu des circonstances, nécessaire, opportune et raisonnable.
141. Le Contrôleur proposé est aussi d'avis que le montant de la limite proposée (500 k\$) par les Débitrices est raisonnable et proportionnelle, dans le contexte des affaires des Débitrices.

## **XII. LES QUALIFICATIONS DE DELOITTE POUR AGIR À TITRE DE CONTRÔLEUR**

142. Depuis avril 2022, Deloitte rend des services-conseils en matière de restructuration aux Débitrices. Dans ce contexte, Deloitte a acquis une connaissance approfondie des affaires et finances des Débitrices.
143. Au cours des deux dernières années, Deloitte n'a pas agi à titre d'auditeur ou de comptable des Débitrices.
144. Deloitte et les soussignés sont titulaires de licences de « syndic autorisé en insolvabilité » en vigueur et sans restriction émise par le Surintendant des faillites.
145. Deloitte et les soussignés possèdent une vaste expérience en matière de gestion de procédures de restructuration en vertu de la LACC.
146. Deloitte a, à titre de contrôleur proposé, retenu les services de Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L./s.r.l. afin d'obtenir les opinions et conseils juridiques opportuns dans le cadre des procédures en vertu de la LACC.

## **XIII. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS DU CONTRÔLEUR PROPOSÉ**

147. Considérant le contenu de ce Premier rapport, le Contrôleur proposé est d'avis que la restructuration envisagée par les Débitrices en vertu de la LACC est nécessaire et judicieuse.
148. Le Contrôleur proposé est d'avis que les demandes formulées dans la Demande initiale, y compris la charge et sûreté qui y est prévue, sont raisonnables et adaptées aux circonstances en cause.

149. Avec déférence, le Contrôleur proposé recommande au Tribunal d'accorder la Demande initiale selon les conclusions recherchées dans celle-ci.

Fait à Québec, ce 17 octobre 2024.

RESTRUCTURATION DELOITTE INC.  
En sa qualité de Contrôleur proposé des Débitrices

Par :   
Benoit Clouâtre, CPA, CIRP, SAI  
Premier vice-président

Par :   
Éric Vincent, CPA, CIRP, SAI  
Premier vice-président

**A N N E X E « A »**  
**Sous scellés**

**A N N E X E « B »**  
**Sous scellés**

**A N N E X E « C »**  
**Sous scellés**

**A N N E X E « D »**  
**Sous scellés**