



RAPPORT DE GESTION

Le présent rapport de gestion passe en revue l'exploitation de Transat A.T. inc., sa performance et sa situation financière pour l'exercice clos le 31 octobre 2017 par rapport à l'exercice clos le 31 octobre 2016 et doit être lu avec les états financiers consolidés audités et les notes y afférentes. L'information présentée dans ce rapport de gestion est datée du 13 décembre 2017. Vous trouverez de plus amples renseignements à notre sujet dans le site Web de Transat à l'adresse www.transat.com et dans le site SEDAR à l'adresse www.sedar.com, dont les lettres d'attestation pour l'exercice clos le 31 octobre 2017 et la notice annuelle.

Nos états financiers sont préparés conformément aux Normes internationales d'information financières (« IFRS »). Ce rapport de gestion présente parfois des mesures financières non normalisées selon les IFRS. Se référer à la section Mesures financières non normalisées selon les IFRS pour plus de détails. Tous les montants présentés dans ce rapport de gestion sont exprimés en dollars canadiens, à moins d'indication contraire. Les expressions « Transat », « nous », « notre », « nos » ou la « Société », sauf indication contraire, désignent Transat A.T. inc. et ses filiales.

Le rapport de gestion comprend les sections suivantes :

AVERTISSEMENT EN CE QUI CONCERNE LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES.....	6
MESURES FINANCIÈRES NON NORMALISÉES SELON LES IFRS	7
FAITS SAILLANTS FINANCIERS	10
APERÇU.....	11
RETOUR SUR LES PERSPECTIVES DU 6 SEPTEMBRE 2017	14
ACQUISITIONS ET CESSIONS D'ENTREPRISES	14
ACTIVITÉS ABANDONNÉES	15
ACTIVITÉS CONSOLIDÉES	16
SITUATION FINANCIÈRE, TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT	23
AUTRES	28
COMPTABILITÉ	28
RISQUES ET INCERTITUDES	35
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	41
PERSPECTIVES	42
RAPPORT DE LA DIRECTION	43
RAPPORT DES AUDITEURS INDÉPENDANTS.....	44

AVERTISSEMENT EN CE QUI CONCERNE LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

Le présent rapport de gestion contient certaines déclarations prospectives à l'égard de la Société. Ces déclarations prospectives se reconnaissent à l'emploi de termes et d'expressions comme « s'attendre à », « anticiper », « planifier », « croire », « estimer », « avoir l'intention de », « viser », « projeter », « prévoir », ainsi que des formes négatives de ces termes et d'autres expressions semblables, y compris les renvois à des hypothèses. Toutes ces déclarations sont faites conformément aux lois sur les valeurs mobilières canadiennes en vigueur. Ces déclarations peuvent porter, sans toutefois s'y limiter, sur des observations concernant les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir.

Les déclarations prospectives sont, de par leur nature, assujetties à des risques et incertitudes qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent grandement de ceux envisagés dans ces déclarations prospectives. Les résultats qui y sont présentés peuvent donc différer sensiblement des résultats réels pour diverses raisons comprenant, sans toutefois s'y limiter, les conditions météorologiques extrêmes, les prix du carburant, les conflits armés, les attentats terroristes, les conditions du secteur du marché et de l'économie en général, l'apparition de maladies, l'évolution de la demande compte tenu du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et les effectifs, les relations de travail, les négociations collectives et les conflits de travail, les questions de retraite, les taux de change et d'intérêt, la disponibilité du financement dans le futur, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables, les litiges en cours et les poursuites intentées par des tiers, ainsi que d'autres risques expliqués en détail de temps à autre dans les documents d'information de la Société.

Le lecteur est prié de noter que la liste des facteurs précités ne comprend pas tous les facteurs susceptibles d'avoir une incidence sur les déclarations prospectives de la Société. Le lecteur est également prié d'examiner attentivement ces facteurs, ainsi que d'autres facteurs, et de ne pas se fier indûment aux déclarations prospectives.

Lorsqu'elle a fait des déclarations prospectives dans le présent rapport de gestion, la Société a fait un certain nombre d'hypothèses sur l'économie, le marché, les activités, la situation financière, les opérations et les déclarations prospectives.

À titre d'exemples de déclarations prospectives citons, sans toutefois s'y limiter, les déclarations concernant :

- La perspective selon laquelle la Société dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour 2018 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.
- La perspective selon laquelle la Société prévoit que les revenus et le nombre total de voyageurs devraient être supérieurs à ceux de 2017.
- La perspective selon laquelle la Société devrait générer des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation positifs en 2018.
- La perspective selon laquelle les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles pourraient s'élever à environ 50,0 millions \$.
- La perspective selon laquelle la Société sera en mesure de s'acquitter de ses obligations au moyen des fonds dont elle dispose, des flux de trésorerie provenant de l'exploitation et d'emprunts sur ses facilités de crédit existantes.
- La perspective selon laquelle la Société prévoit que les résultats du premier semestre de 2018 seront meilleurs que ceux de la saison d'hiver 2017.

En faisant ces déclarations, la Société a supposé, entre autres, que les voyageurs continueront de voyager, que les facilités de crédit continueront d'être disponibles comme par le passé, que la direction continuera de gérer les fluctuations de trésorerie pour financer ses besoins en fonds de roulement pour l'exercice complet et que les prix du carburant, les taux de change, les prix de vente, les coûts d'hôtels et autres coûts demeureront stables. Si ces hypothèses se révèlent incorrectes, les résultats réels et les développements pourraient différer considérablement de ceux envisagés dans les déclarations prospectives contenues dans le présent rapport de gestion.

La Société considère que les hypothèses sur lesquelles s'appuient ces déclarations prospectives sont raisonnables.

Ces déclarations reflètent les attentes actuelles concernant des événements et le rendement d'exploitation futurs, et ne sont pertinentes qu'à la date de publication du présent rapport de gestion, et représentent les attentes de la Société à cette date. La Société décline toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser toute déclaration prospective, que ce soit à la suite de nouvelles informations, d'événements futurs ou autrement, à l'exception de ce qui est exigé par les lois sur les valeurs mobilières applicables.

MESURES FINANCIÈRES NON NORMALISÉES SELON LES IFRS

Ce rapport de gestion est préparé à partir des résultats et des informations financières établis selon les IFRS. En plus des mesures financières selon les IFRS, la direction utilise d'autres mesures non normalisées selon les IFRS afin de mesurer le rendement opérationnel de la Société. Il est probable qu'on ne puisse comparer les mesures financières non normalisées selon les IFRS qu'utilise la Société avec des mesures du même type présentées par d'autres émetteurs, ou celles utilisées par des analystes financiers puisque leurs mesures peuvent avoir des définitions différentes. Les mesures utilisées par la Société ont pour objet d'apporter de l'information supplémentaire et ne devraient pas être considérées isolément ou comme substitut aux autres mesures de rendement financier calculées selon les IFRS.

Généralement, une mesure financière non normalisée selon les IFRS s'entend d'une mesure chiffrée de la performance financière, de la situation financière ou des flux de trésorerie, antérieurs ou futurs, d'une société qui n'est pas calculée selon les IFRS, ni reconnue par ces dernières. La direction croit que les mesures financières non normalisées selon les IFRS sont importantes puisqu'elles permettent aux utilisateurs de nos états financiers consolidés de mieux comprendre les résultats de nos opérations récurrentes et les tendances connexes, tout en améliorant la transparence et la clarté de nos résultats opérationnels. La direction croit également que ces mesures sont utiles afin de mesurer la capacité de la Société de s'acquitter de ses obligations financières.

En excluant de nos résultats les éléments qui découlent principalement de décisions stratégiques à long terme et/ou qui ne reflètent pas, à notre avis, notre rendement opérationnel de la période, dont la variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés, les charges de restructuration, la dépréciation du goodwill, l'amortissement et autres éléments inhabituels importants, nous croyons que notre rapport de gestion aide les utilisateurs à mieux analyser nos résultats ainsi que notre capacité à générer des flux de trésorerie opérationnels. De plus, l'utilisation de mesures non conformes aide les utilisateurs à comparer nos résultats de façon plus pertinente d'une période à l'autre ainsi qu'avec ceux d'autres entreprises de notre secteur.

Les mesures non normalisées selon les IFRS utilisées par la Société sont les suivantes :

Résultat d'exploitation ajusté (perte d'exploitation ajustée)	Résultat d'exploitation (perte d'exploitation) avant charge d'amortissement, charge de restructuration, paiements forfaitaires liés à des conventions collectives et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de la période. La Société utilise cette mesure pour évaluer le rendement opérationnel de ses activités avant les facteurs mentionnés précédemment, afin d'assurer une meilleure comparabilité des résultats financiers.
Résultat ajusté (perte ajustée) avant charge d'impôts	Résultat avant charge d'impôt (perte avant charge d'impôts) avant variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés, gain (perte) à la cession d'un placement, charge de restructuration, paiements forfaitaires liés à des conventions collectives, dépréciation d'actifs et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de la période. La Société utilise cette mesure pour évaluer le rendement financier de ses activités avant les facteurs mentionnés précédemment, afin d'assurer une meilleure comparabilité des résultats financiers.
Résultat net ajusté (perte nette ajustée)	Résultat net (perte nette) attribuable aux actionnaires avant résultat net lié aux activités abandonnées, variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés, gain (perte) à la cession d'un placement, charge de restructuration, paiements forfaitaires liés à des conventions collectives, dépréciation d'actifs et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de la période, net des impôts y afférents. La Société utilise cette mesure pour évaluer le rendement financier de ses activités avant les facteurs mentionnés précédemment, afin d'assurer une meilleure comparabilité des résultats financiers. Le résultat net ajusté est également utilisé dans le calcul de la rémunération variable des employés et des membres de la haute direction.
Résultat net (perte nette) ajusté par action	Résultat net ajusté (perte nette ajustée) divisé par le nombre moyen pondéré ajusté d'actions en circulation servant au calcul du résultat dilué par action.
Contrats de location simple ajustés	Charge de loyers d'aéronefs des quatre derniers trimestres multipliée par 5.
Dette totale	Dette à long terme plus le montant des contrats de location simple ajustés. La direction utilise la dette totale pour évaluer le niveau d'endettement, les besoins futurs de liquidités et le levier financier de la Société. La direction croit que cette mesure est utile afin d'évaluer la capacité de la Société à respecter ses engagements financiers actuels et futurs.
Dette totale nette	Dette totale (décrite ci-haut) moins la trésorerie et équivalents de trésorerie. La dette totale nette est utilisée afin d'évaluer la situation de trésorerie par rapport au niveau d'endettement de la Société. La direction croit que cette mesure est utile afin d'évaluer la capacité de la Société à respecter ses engagements financiers actuels et futurs.

Les tableaux suivants présentent les rapprochements des mesures financières non normalisées avec les mesures financières les plus comparables des IFRS :

	2017	2016	2015
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	\$	\$	\$
Résultat d'exploitation	34 720	(30 335)	54 791
Paielements forfaitaires liés à une convention collective	—	7 263	—
Charge de restructuration	2 925	6 562	—
Amortissement	68 470	50 038	45 817
Primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de l'exercice	(4 090)	(7 752)	—
Résultat d'exploitation ajusté	102 025	25 776	100 608
Résultat avant charge d'impôts	151 804	(97 374)	61 732
Paielements forfaitaires liés à une convention collective	—	7 263	—
Charge de restructuration	2 925	6 562	—
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	(9 187)	(6 901)	1 391
Perte (gain) sur cession d'un placement	(86 616)	843	—
Gain de change réalisé à la cession d'un placement	(15 478)	—	—
Dépréciation d'actifs	—	79 708	—
Primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de l'exercice	(4 090)	(7 752)	—
Résultat ajusté avant charge d'impôts	39 358	(17 651)	63 123
Résultat net attribuable aux actionnaires	134 308	(41 748)	42 565
Perte nette (résultat net) liée aux activités abandonnées	—	(49 772)	2 355
Paielements forfaitaires liés à une convention collective	—	7 263	—
Charge de restructuration	2 925	6 562	—
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	(9 187)	(6 901)	1 391
Perte (gain) sur cession d'un placement	(86 616)	843	—
Gain de change réalisé à la cession d'un placement	(15 478)	—	—
Dépréciation d'actifs	—	79 708	—
Primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de l'exercice	(4 090)	(7 752)	—
Incidence fiscale	7 237	(3 745)	(397)
Résultat net ajusté	29 099	(15 542)	45 914
Résultat net ajusté	29 099	(15 542)	45 914
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	37 040	36 899	38 558
Résultat net ajusté par action	0,79	(0,42)	1,19

	31 octobre 2017 \$	31 octobre 2016 \$	31 octobre 2015 \$
Loyers d'aéronefs	132 139	135 813	98 859
Multiple	5	5	5
Contrats de location simple ajustés	660 695	679 065	494 295
Dette à long terme	—	—	—
Contrats de location simple ajustés	660 695	679 065	494 295
Dette totale	660 695	679 065	494 295
Dette totale	660 695	679 065	494 295
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(593 582)	(363 664)	(336 423)
Dette totale nette	67 113	315 401	157 872

FAITS SAILLANTS FINANCIERS

	2017 \$	2016 \$	2015 \$	Variation	
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)				2017 %	2016 %
États des résultats consolidés					
Revenus	3 005 345	2 889 646	2 897 950	4,0	(0,3)
Résultat d'exploitation	34 720	(30 335)	54 791	214,5	(155,4)
Résultat net attribuable aux actionnaires	134 308	(41 748)	42 565	421,7	(198,1)
Résultat de base par action	3,63	(1,13)	1,11	421,2	(201,8)
Résultat dilué par action	3,63	(1,13)	1,10	421,2	(202,7)
Résultat d'exploitation ajusté ¹	102 025	25 776	100 608	295,8	(74,4)
Résultat net ajusté ¹	29 099	(15 542)	45 914	287,2	(133,9)
Résultat net ajusté par action ¹	0,79	(0,42)	1,19	288,1	(135,3)
États des flux de trésorerie consolidés					
Activités opérationnelles	161 487	43 561	108 992	270,7	(60,0)
Activités d'investissement	97 901	5 093	(53 854)	1 822,3	109,5
Activités de financement	(3 596)	(9 823)	(12 672)	63,4	22,5
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	450	(12 132)	3 402	103,7	(456,6)
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	256 242	26 699	45 868	859,7	(41,8)
	Au 31 octobre 2017 \$	Au 31 octobre 2016 \$	Au 31 octobre 2015 \$	Variation 2017 %	Variation 2016 %
États de la situation financière consolidés					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	593 582	363 664	336 423	63,2	8,1
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés (courant et non courant)	309 064	338 581	412 099	(8,7)	(17,8)
	902 646	702 245	748 522	28,5	(6,2)
Actif total	1 453 216	1 277 420	1 513 764	13,8	(15,6)
Dette (courant et non courant)	—	—	—	—	—
Dette totale ¹	660 695	679 065	494 295	(2,7)	37,4
Dette totale nette ¹	67 113	315 401	157 872	(78,7)	99,8

¹ VOIR SECTION MESURES FINANCIÈRES NON NORMALISÉES SELON LES IFRS

APERÇU

LE SECTEUR DES VOYAGES VACANCES

Le secteur dit des voyages vacances regroupe principalement des voyagistes, des agences de voyages (ayant pignon sur rue ou en ligne), des entreprises offrant des services à destination, des hôteliers et des transporteurs aériens. Dans chacun de ces sous-secteurs, on retrouve des entreprises qui ont adopté différents modèles de fonctionnement.

En règle générale, les voyagistes dits expéditifs achètent localement ou à l'étranger les divers éléments constitutifs d'un voyage et les vendent à des consommateurs sur leurs marchés locaux par l'intermédiaire d'agences de voyages ou sur le web, soit sous forme de forfait voyage ou séparément. Les voyagistes dits réceptifs, pour leur part, élaborent des forfaits ou d'autres produits de voyage à partir de services qu'ils achètent sur leur marché local, pour les vendre sur les marchés étrangers, généralement par l'entremise d'autres voyagistes ou d'agences de voyages. Les entreprises offrant des services à destination sont installées à destination et vendent aux voyageurs, sur place, des services optionnels variés pour consommation spontanée, comme des excursions ou des visites touristiques. Ces entreprises offrent également aux voyagistes expéditifs des services logistiques comme des transferts terrestres entre les aéroports et les hôtels. Les agences de voyages, indépendantes ou constituées en réseaux ou en ligne, sont des distributeurs qui servent d'intermédiaires entre le fournisseur et le consommateur. Les hôteliers offrent de l'hébergement, sur une base tout inclus ou non, directement ou par l'entremise d'agences de voyages ou de voyagistes. Les transporteurs aériens vendent leurs sièges par l'entremise des agences de voyages ou directement aux voyagistes, qui les incluent alors dans leurs prestations, ou encore directement aux consommateurs.

ACTIVITÉ PRINCIPALE, VISION ET STRATÉGIE

ACTIVITÉ PRINCIPALE

Transat est un voyagiste international intégré. Nous exerçons nos activités uniquement dans le secteur des voyages vacances, et nous commercialisons nos services en Amérique et en Europe. En tant que voyagiste, Transat a pour activité principale l'élaboration et la commercialisation de services de voyages vacances, sous forme de forfaits ou non. Nous agissons à la fois comme voyagiste expéditif et comme voyagiste réceptif en regroupant des services achetés au Canada et à l'étranger pour les revendre principalement au Canada, en France, au Royaume-Uni et dans dix autres pays européens, directement ou par le biais d'intermédiaires, dans le cadre d'une stratégie multicanal. Transat est aussi un distributeur au détail, aussi bien en ligne que par l'entremise d'agences de voyages, dont certaines lui appartiennent. Transat s'appuie sur sa filiale Air Transat pour une proportion importante de ses besoins, mais a également recours à d'autres compagnies aériennes, lorsque nécessaire. Transat offre des services à destination au Canada, au Mexique, en République dominicaine et en Jamaïque. Transat détient une participation dans une entreprise hôtelière qui possède et exploite une propriété au Mexique.

VISION

Leader du voyage vacances, Transat entend poursuivre son développement en inspirant confiance aux voyageurs et en leur proposant une expérience à la fois exceptionnelle, chaleureuse et sûre. Nos clients sont notre raison d'être et le développement responsable du tourisme est notre passion. Nous voulons élargir nos activités dans d'autres pays où nous croyons qu'il existe un fort potentiel de croissance pour un voyagiste intégré, spécialisé dans les voyages vacances.

STRATÉGIE

Dans le cadre de son plan stratégique 2018-2022, Transat s'est donné pour objectif de bâtir une rentabilité durable à travers l'amélioration et le renforcement de son modèle actuel d'une part, le développement hôtelier d'autre part.

Le développement hôtelier se concrétisera par la mise sur pied d'une unité d'affaires exploitant des hôtels tout-inclus dans les Caraïbes et au Mexique, dont certains seront détenus en propre et d'autres non. Cette chaîne hôtelière viendra renforcer la rentabilité de Transat, notamment l'hiver, tout en lui permettant de livrer une expérience maîtrisée de bout en bout à ses clients canadiens.

Par ailleurs, Transat renforcera son modèle actuel en maintenant son attention sur la satisfaction des attentes du client loisir, soit un service convivial pour un prix abordable. Ceci sera permis par plus de synergie entre les différents pôles de l'entreprise au Canada, par la poursuite de l'effort d'augmentation de l'efficacité et de réduction des coûts, par l'amélioration continue de l'empreinte digitale de l'entreprise et par une attention particulière portée au développement de certaines fonctions, comme la gestion du revenu ou la planification du réseau aérien.

Enfin, la responsabilité d'entreprise, qu'il s'agisse de l'environnement, des clients, des employés ou des partenaires, restera une préoccupation majeure dans la stratégie de Transat.

Pour l'exercice 2018, les objectifs que Transat poursuivra sont les suivants :

1. Lancer la chaîne hôtelière Transat détenue en propre : mettre en place l'équipe, élaborer le concept et choisir la marque, engager les premières acquisitions d'hôtels et/ou de terrains.
2. Améliorer l'efficacité, notamment en améliorant les pratiques de gestion des revenus, de tarification et d'utilisation des appareils et en poursuivant la politique de réduction de coûts.
3. Améliorer la distribution, en continuant d'accroître les ventes directes, en affinant le pilotage par canal et en renforçant notre présence dans les technologies mobiles.
4. Améliorer la proximité avec le client, notamment par la gestion centralisée des dossiers et la mesure de la satisfaction.
5. Renforcer nos engagements en termes de responsabilité d'entreprise, notamment en obtenant la certification Travelife et en affinant notre mesure de la satisfaction des employés.

REVUE DES OBJECTIFS ET DES RÉALISATIONS POUR 2017

Les principaux objectifs pour l'exercice 2017 ainsi que les réalisations se détaillaient comme suit :

Améliorer la compétitivité de nos activités de distribution, notamment en renforçant notre offre de produits et notre réseau, en continuant d'accroître nos ventes contrôlées et de nous rapprocher de nos clients, et en optimisant la gestion de nos revenus.

Nous avons continué à faire progresser nos ventes contrôlées, avec notamment une progression de nos ventes en ligne de 28 % en valeur au Canada et 18 % dans le monde. Nous avons renforcé nos sites avec l'introduction d'une nouvelle expérience de réservation, venant compléter l'amélioration marquée de l'expérience de magasinage opérée l'an dernier.

Nous avons également entamé l'amélioration de notre gestion du revenu, en automatisant de plus en plus les décisions et en renforçant nos compétences par l'embauche de talents externes.

Continuer d'accroître l'efficacité opérationnelle d'Air Transat et de planifier en vue de l'optimisation et du renouvellement de notre flotte.

Des étapes majeures ont été franchies cette année dans l'optimisation et la future configuration de la flotte. D'une part, la Société a signé des ententes pour la location de dix Airbus A321neo LR, qui entreront en service progressivement à partir du printemps 2019. D'autre part, une entente a été signée avec Thomas Cook, prévoyant le prêt par celle-ci à Transat d'Airbus A321ceo l'hiver en échange d'un ou deux Airbus A330 l'hiver.

À terme, la flotte ne comprendra plus que deux ou trois types d'avions différents, tous des Airbus, soit des A330 et des appareils de la famille du A320, dont au moins une majorité de A321. Cette configuration permettra une simplification dans la mise en œuvre du modèle unique de double flotte flexible opéré par Transat, en permettant à ses pilotes de passer facilement d'un appareil à un autre, avec un bénéfice immédiat en termes de coûts, notamment de formation et de maintenance. Elle apportera également un vrai bénéfice pour les clients en termes d'homogénéité de l'offre, avec notamment des sièges Club sur toutes les routes et tous les appareils d'Air Transat. Par ailleurs, le retrait des A310 au profit des A321neo LR aura de nombreux bénéfices, tant au niveau de la consommation de carburant (ce qui est avantageux à la fois pour l'environnement et pour les coûts), que de la maintenance, du nombre de sièges plus adapté à certaines routes ou encore de la possibilité de fréquences plus grandes.

Au chapitre de l'efficacité opérationnelle, la ponctualité contrôlable a été ramenée à un niveau supérieur à celui de 2015, après une diminution d'un à deux points en 2016 (selon les retards considérés), tandis que les coûts d'opérations irrégulières (IRROPS) ont été réduits de plus d'un tiers par rapport à l'année dernière, malgré un nombre de départs en progression de plus de 5%.

Étendre notre présence dans les hôtels et acquérir davantage de compétences en gestion hôtelière.

L'année 2017 et les négociations avec H10 en vue de l'éventuelle acquisition des hôtels Ocean nous ont permis de faire le bilan de notre présence de 10 ans au sein de cette entreprise hôtelière, tout en renforçant notre connaissance du marché, des circuits de financement et des techniques d'acquisition dans cette industrie. Elle nous a également permis de jeter les bases de la construction de l'équipe qui pilotera notre projet. Enfin, les cessions réalisées en 2016 et 2017 (Transat France, TourGreece, Ocean, Jonview), nous ont apporté les liquidités nécessaires à l'investissement projeté.

Poursuivre nos efforts d'amélioration des marges unitaires et de réduction des coûts.

L'objectif de 100 millions \$ d'améliorations de marges et de réductions de coûts sur les trois ans du plan stratégique a été atteint, avec 30 millions \$ supplémentaires par rapport à l'an dernier, grâce notamment à 19 millions \$ de réductions de coûts additionnelles et 11 millions \$ d'augmentation des revenus, découlant essentiellement des revenus accessoires.

Continuer de stimuler la mobilisation des employés.

L'année du 30^e anniversaire de la Société a été une formidable occasion de renforcer le sentiment d'appartenance, très présent chez les employés de Transat. Une série d'événements organisés au cours de l'année, s'ajoutant à nos programmes habituels visant notamment la reconnaissance, la santé et le bien-être et le bénévolat, nous ont permis d'associer nos employés à la vie et à l'histoire de l'entreprise. Nous avons également déployé un projet pilote visant à la mesure du bien-être de l'engagement au niveau le plus proche des équipes, afin d'améliorer notre réactivité à prendre en compte les besoins et les commentaires de nos équipes.

Nous avons également déployé cette année une nouvelle plateforme de marque employeur, en cohérence avec notre plateforme de marque globale, qui nous permettra à la fois de renforcer notre attractivité auprès des candidats potentiels et de stimuler la fierté d'appartenance de nos employés actuels.

PRINCIPAUX INDUCTEURS DE PERFORMANCE

Les principaux inducteurs de performance suivants sont essentiels au succès de la mise en œuvre de notre stratégie et à la réalisation des objectifs que nous nous sommes fixés.

RÉSULTAT D'EXPLOITATION AJUSTÉ	Obtenir un résultat d'exploitation ajusté supérieur à 3 % des revenus.
PART DE MARCHÉ	Consolider ou accroître notre part de marché dans toutes les régions du Canada et en Europe sur nos marchés traditionnels, et établir une première présence dans l'hôtellerie tout-inclus dans les Caraïbes et au Mexique
CROISSANCE DES REVENUS	Faire croître les revenus au rythme du marché, soit 3 % par an environ sur nos marchés traditionnels, et exploiter 5 000 chambres dans un horizon de 7 ans dans l'hôtellerie.

CAPACITÉ DE RÉALISER LES OBJECTIFS

Notre capacité de réaliser les objectifs que nous nous sommes fixés dépend de nos ressources financières et non financières, qui ont toutes contribué par le passé au succès de nos stratégies et à l'atteinte de nos objectifs.

Nos ressources financières se composent de ce qui suit :

Trésorerie	Nous comptons sur des soldes de trésorerie et d'équivalents de trésorerie (non détenus en fiducie ou autrement réservés) de 593,6 millions \$ au 31 octobre 2017. De plus, nos efforts soutenus visant à réduire les dépenses et à augmenter notre résultat d'exploitation devraient contribuer à maintenir ces soldes à des niveaux sains.
Facilités de crédit	Nous pouvons également compter, entre autres, sur une entente de crédit à terme rotatif de 50,0 millions \$ aux fins de nos opérations.

Nos ressources non financières comprennent :

Marque	La Société a pris les mesures nécessaires pour se donner une image de marque distincte et renforcer sa réputation, y compris par son approche en matière de tourisme durable.
Structure	Notre structure intégrée verticalement nous permet d'assurer un meilleur contrôle de la qualité de nos produits et services et facilite l'implantation de programmes de gains d'efficacité.
Ressources humaines	Nos employés travaillent en équipe et sont engagés à assurer la satisfaction globale de nos clients et à participer à l'amélioration de l'efficacité de la Société. En outre, nous croyons que la Société bénéficie d'une solide direction.
Relations avec les fournisseurs	Nous avons un accès exclusif à certains hôtels dans des destinations soleil et entretenons depuis plus de 30 ans des relations privilégiées avec de nombreux hôtels dans ces destinations et en Europe.

Transat dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour 2018 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.

RETOUR SUR LES PERSPECTIVES DU 6 SEPTEMBRE 2017

	Ce que nous avons dit	Ce que nous avons fait
Effet carburant/devises Marché transatlantique	Baisse des charges opérationnelles de 1,3% pour le quatrième trimestre de 2017	Pour le quatrième trimestre de 2017, l'effet favorable carburant/devises a entraîné une diminution des charges opérationnelles de 8,1 millions \$ (1,4 %).
Effet carburant/devises Marché des destinations soleil	Baisse des charges opérationnelles de 1,5% pour le quatrième trimestre de 2017	Les charges opérationnelles ont augmenté de 9,2 %, principalement dû à l'augmentation de notre capacité de 8,5 % sur le marché transatlantique, notre principal marché pour cette période
Résultat d'exploitation ajusté¹	Pour le quatrième trimestre de 2017, résultat d'exploitation ajusté ¹ similaire à celui de 2015, qui était de 70,8 millions \$ pour les activités poursuivies	Pour le quatrième trimestre de 2017, résultat d'exploitation ajusté ¹ de 78,5 millions \$ légèrement supérieur à celui de 2015, principalement dû à une amélioration des prix et des coefficients d'occupation sur le marché transatlantique

¹ VOIR SECTION MESURES FINANCIÈRES NON NORMALISÉES SELON LES IFRS

ACQUISITIONS ET CESSIONS D'ENTREPRISES

Le 21 décembre 2016, suite à l'exercice par l'actionnaire minoritaire de la filiale Jonview Canada inc. [« Jonview »] de son option de vente, la Société a conclu l'achat de 19,93% des actions de sa filiale Jonview, qui exploite des activités de voyageur réceptif au Canada, portant sa participation dans sa filiale à 100%. La contrepartie totale en trésorerie s'est établie à 5,0 millions \$, soit la juste valeur de l'option de vente au moment de la transaction. De plus, la participation ne donnant pas le contrôle a été décomptabilisée sans incidence aux états consolidés des résultats.

Le 30 novembre 2017, la Société a conclu la vente de sa filiale à part entière Jonview à la multinationale japonaise H.I.S. Co. Ltd., spécialisée dans la distribution de voyages, suite à l'approbation de la transaction par le Bureau de la concurrence du Canada et au respect d'autres conditions habituelles. Le prix de vente prévu s'élève à 44,0 millions \$, reçu en espèces à cette date, et pourrait être ajusté après la clôture définitive des comptes et leur certification dans les 90 jours suivant la clôture de la vente, en raison d'un ajustement de fonds de roulement.

Au 31 octobre 2017, les actifs et les passifs de Jonview ont été présentés comme détenus en vue de la vente aux états consolidés de la situation financière. Les activités de Jonview ne représentant pas pour la Société une ligne d'activité principale et distincte, les résultats de Jonview sont inclus dans les résultats des activités poursuivies de la Société aux états consolidés des résultats et du résultat global pour l'exercice terminé le 31 octobre 2017. La transaction n'a aucun autre impact dans les états financiers de la Société pour l'exercice terminé le 31 octobre 2017. Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2017, Jonview a enregistré un résultat net de 6,2 millions \$, soit une perte nette de 3,8 millions \$ au cours du premier semestre et un résultat net de 10,0 millions \$ au cours du deuxième semestre.

Le 4 octobre 2017, la Société a conclu la vente de sa participation minoritaire de 35 % dans les hôtels Ocean à H10 Hotels, en avance sur la date prévue du 2 novembre. Tel qu'annoncé le 19 juillet 2017, la vente s'est conclue pour un montant de 150,5 millions \$ US [187,5 millions \$], reçu en espèces le 4 octobre 2017. La participation cédée avait une valeur comptable de 97,3 millions \$ au 4 octobre 2017. La Société a enregistré un gain sur disposition d'un placement de 86,6 millions \$, net des frais de transaction de 1,7 million \$, ainsi qu'un gain de change de 15,5 millions \$ réalisé à la suite du reclassement du montant cumulé des écarts de change lié au placement. Le prix de vente est toujours soumis à certains ajustements, estimés à 1,5 million \$ US [1,9 million \$] au 31 octobre 2017, qui réduiraient le prix de vente à 149,0 millions \$ US [185,6 millions \$]. Transat reste décidée à devenir un opérateur hôtelier à part entière et vend sa participation minoritaire dans les hôtels Ocean pour accélérer le développement de sa propre chaîne hôtelière dans le Sud.

Le 3 avril 2017, la Société a acquis une participation dans un hôtel opérant sous le nom Rancho Banderas All Suite Resort sur la côte Pacifique, à Puerto Vallarta, en acquérant 50 % de la société mexicaine Desarrollo Transimar S.A. de C.V. [« Desarrollo »], qui en est propriétaire et exploitant, pour une contrepartie de 10,0 millions \$ US [13,4 millions \$], dont 9,5 millions \$ US [12,8 millions \$] a été versé en trésorerie et 0,5 million \$ US [0,6 million \$] est inclus dans les fournisseurs et autres créiteurs au 31 octobre 2017. Ce montant est payable sous certaines conditions. Cette participation dans une coentreprise est comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence.

ACTIVITÉS ABANDONNÉES

Le 31 octobre 2016, Transat A.T. inc. a conclu la vente de ses activités de voyageur en France (Transat France) et en Grèce (Tourgreece) pour la somme de 63,4 millions € [93,3 millions \$] à la multinationale de tourisme TUI AG. Le 27 janvier 2017, TUI AG a confirmé que le prix d'achat ne donnerait lieu à aucun ajustement lié au fonds de roulement à la suite de la clôture définitive des comptes et de leur certification.

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2016, les activités de voyageur en France et en Grèce étaient identifiées comme étant des activités abandonnées. Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2016, un gain sur disposition de 49,7 millions \$, net des frais de transaction de 7,1 millions \$, a également été comptabilisé à l'état consolidé des résultats, et le prix de disposition de 93,3 millions \$, net de la trésorerie cédée, apparaît au tableau consolidé des flux de trésorerie. Le gain sur disposition et la contrepartie nette reçue se détaillent comme suit :

	États consolidés des résultats \$	Tableaux consolidés des flux de trésorerie \$
Prix de disposition	93 254	93 254
Coûts de transaction	(7 073)	(2 228)
Trésorerie et équivalents de trésorerie cédés	(22 978)	(22 978)
Actif net cédé (excluant la trésorerie et équivalents de trésorerie)	(13 511)	—
	49 692	68 048

La cession de Transat France et de Tourgreece ne change rien au programme transatlantique de Transat et n'a pas d'impact sur les activités d'Air Transat.

ACTIVITÉS CONSOLIDÉES

	2017	2016	2015	Écart	
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Activités poursuivies					
Revenus	3 005 345	2 889 646	2 897 950	4,0	(0,3)
Charges d'exploitation					
Coûts liés à la prestation de services touristiques	1 268 832	1 309 430	1 260 250	(3,1)	3,9
Salaires et avantages du personnel	371 863	346 899	340 280	7,2	1,9
Carburant d'aéronefs	358 558	329 784	440 804	8,7	(25,2)
Entretien d'aéronefs	203 669	178 317	146 006	14,2	22,1
Loyer d'aéronefs	132 139	135 813	98 859	(2,7)	37,4
Frais d'aéroports et de navigation	134 665	128 695	117 862	4,6	9,2
Commissions	88 635	92 018	95 170	(3,7)	(3,3)
Autres coûts aériens	225 512	221 540	191 383	1,8	15,8
Autres	126 500	119 964	113 773	5,4	5,4
Quote-part du résultat net d'une entreprise associée et d'une coentreprise	(11 143)	(6 342)	(7 045)	75,7	(10,0)
Amortissement	68 470	50 038	45 817	36,8	9,2
Éléments spéciaux	2 925	13 825	—	(78,8)	s.o.
	2 970 625	2 919 981	2 843 159	1,7	2,7
Résultat d'exploitation	34 720	(30 335)	54 791	214,5	(155,4)
Coûts de financement	2 134	1 669	1 775	27,9	(6,0)
Revenus du financement	(8 363)	(6 996)	(7 576)	19,5	(7,7)
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	(9 187)	(6 901)	1 391	33,1	(596,1)
Perte (gain) sur cession d'un placement	(86 616)	843	—	10 374,7	s.o.
Gain de change réalisé à la cession d'un placement	(15 478)	—	—	s.o.	s.o.
Perte (gain) de change sur les éléments monétaires non courants	426	(1 284)	(2 531)	(133,2)	(49,3)
Dépréciation d'actifs	—	79 708	—	(100,0)	s.o.
Résultat avant charge d'impôts	151 804	(97 374)	61 732	255,9	(257,7)
Impôts sur le résultat (récupération)					
Exigibles	18 684	(17 188)	14 041	208,7	(222,4)
Différés	(5 252)	6 345	(1 628)	(182,8)	489,7
	13 432	(10 843)	12 413	223,9	(187,4)
Résultat net lié aux activités poursuivies	138 372	(86 531)	49 319	259,9	(275,5)
Activités abandonnées					
Résultat net lié aux activités abandonnées	—	49 772	(2 355)	(100,0)	2 213,5
Résultat net de l'exercice	138 372	(36 759)	46 964	476,4	(178,3)
Résultat net attribuable aux :					
Actionnaires	134 308	(41 748)	42 565	421,7	(198,1)
Participations ne donnant pas le contrôle	4 064	4 989	4 399	(18,5)	13,4
	138 372	(36 759)	46 964	476,4	(178,3)
Résultat par action des activités poursuivies					
De base	3,63	(2,48)	1,17	246,4	(312,0)
Dilué	3,63	(2,48)	1,16	246,4	(313,8)
Résultat par action					
De base	3,63	(1,13)	1,11	421,2	(201,8)
Dilué	3,63	(1,13)	1,10	421,2	(202,7)

REVENUS

Nous tirons nos revenus des voyageurs expéditifs, du transport aérien, des agences de voyages, de la distribution, des voyageurs réceptifs et des services offerts à destination.

Pour l'exercice clos le 31 octobre 2017, nos revenus ont augmenté de 115,7 millions \$ (4,0 %). Cette augmentation découle principalement de notre saison d'été au cours de laquelle nous avons enregistré une augmentation du volume sur le marché transatlantique, notre principal marché durant cette saison, à la suite de l'augmentation de notre capacité de 7,9 %, ainsi qu'une augmentation des prix de vente moyens sur l'ensemble de nos marchés. Durant l'été, le nombre de voyageurs a augmenté de 14,3 % sur l'ensemble de nos marchés par rapport à 2016. L'augmentation des revenus enregistrée durant l'exercice a été partiellement atténuée par la diminution des revenus durant notre saison d'hiver, principalement due à une proportion supérieure de vols vendus sans portion terrestre par rapport aux forfaits comparativement à 2016. Durant l'hiver, nous avons enregistré une baisse du nombre de voyageurs de 1,4 % sur le marché des destinations soleil, notre principal marché pour cette saison, qui découle de notre décision de réduire de notre offre de produits de 2,3 % sur ce marché. Globalement, au cours de l'exercice, le nombre de voyageurs était en hausse de 8,2 %.

Pour 2018, nous prévoyons que les revenus et le nombre total de voyageurs devraient être supérieurs à ceux de 2017.

CHARGES D'EXPLOITATION

Nos charges d'exploitation totales ont augmenté de 50,6 millions \$ (1,7 %) au cours de l'exercice par rapport à 2016. Cette augmentation découle principalement de notre saison d'été au cours de laquelle nous avons enregistré une hausse du nombre de voyageurs, alimentée par notre décision d'augmenter de 7,9 % notre offre de produits sur le marché transatlantique. Cette augmentation a été partiellement atténuée par la diminution des charges d'exploitation de notre saison d'hiver, au cours de laquelle nous avons vendu une proportion supérieure de vols sans portion terrestre par rapport aux forfaits comparativement à 2016, malgré un effet de change défavorable qui a eu pour effet d'augmenter nos coûts.

COÛTS LIÉS À LA PRESTATION DE SERVICES TOURISTIQUES

Les coûts liés à la prestation de services touristiques sont engagés par nos voyageurs. Ils comprennent le coût des chambres d'hôtels ainsi que le coût des blocs de sièges ou de vols complets réservés auprès d'autres transporteurs aériens qu'Air Transat. La diminution de 40,6 millions \$ (3,1 %) résulte principalement d'une proportion supérieure de vols vendus sans portion terrestre par rapport aux forfaits comparativement à 2016, de l'ajout à notre flotte de deux Airbus A330 et d'un Boeing 737 par rapport à 2016, qui a entraîné une diminution des achats de vols de la Société auprès d'autres transporteurs aériens qu'Air Transat, ainsi qu'à notre décision de réduire notre offre de produits de 2,3 % sur le marché des destinations soleil durant l'hiver.

SALAIRES ET AVANTAGES DU PERSONNEL

Les salaires et avantages du personnel ont augmenté de 25,0 millions \$ (7,2 %) pour s'établir à 371,9 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 octobre 2017. L'augmentation découle des révisions salariales annuelles, de l'embauche de pilotes et de mécaniciens à la suite de l'ajout d'Airbus A330 et de Boeing 737 à notre flotte d'aéronefs, ainsi que de l'augmentation de la rémunération variable par rapport à 2016.

CARBURANT D'AÉRONEFS

La dépense de carburant d'aéronefs a augmenté de 28,8 millions \$ (8,7 %) au cours de l'exercice, principalement dû à une hausse du nombre de vols par rapport à 2016. L'augmentation de la dépense de carburant est aussi attribuable à la hausse des indices de prix du carburant sur les marchés financiers.

ENTRETIEN D'AÉRONEFS

Les coûts d'entretien d'aéronefs comprennent les frais engagés par Air Transat, dont pour le maintien en état des moteurs et des cellules sur les aéronefs loués. Comparativement à 2016, ces dépenses ont augmenté de 25,4 millions \$ (14,2 %) au cours de l'exercice. Cette augmentation découle principalement de la croissance de notre flotte par rapport à 2016 et, dans une moindre mesure, d'ajustements à la hausse de certains coûts prévus d'entretien.

LOYER D'AÉRONEFS

Durant l'hiver 2017, la flotte permanente d'Air Transat comptait quatorze Airbus A330, neuf Airbus A310 et sept Boeing 737-800. De ce nombre, deux Airbus A330 et trois Boeing 737-800 sont entrés en service à l'été 2016. Pour sa flotte flexible, la Société bénéficiait d'ententes pour la location saisonnière de treize Boeing 737, comparativement à quinze durant l'hiver 2016. Durant l'été 2017, la flotte permanente d'Air Transat comptait seize Airbus A330, neuf Airbus A310 et sept Boeing 737-800. De ce nombre, deux Airbus A330 sont entrés en service au cours de l'été 2017 et deux Airbus A310 ont été retirés de la flotte à la fin de la saison.

La diminution des loyers d'aéronefs de 3,7 millions \$ (2,7 %) au cours de l'exercice est attribuable à la renégociation d'ententes pour la location de Airbus A330, compensée en partie par l'ajout de deux Airbus A330 par rapport à 2016.

FRAIS D'AÉROPORTS ET DE NAVIGATION

Les frais d'aéroports et de navigation comprennent principalement les droits exigés par les aéroports et les exploitants de services de navigation aérienne. Au cours de l'exercice, ces frais ont augmenté de 6,0 millions \$ (4,6 %) comparativement à 2016. Cette augmentation découle d'une hausse du nombre de vols par rapport à 2016.

COMMISSIONS

Les commissions comprennent les frais payés par les voyageurs aux agences de voyages pour leurs services à titre d'intermédiaires entre le voyageur et le consommateur. Les commissions se sont élevées à 88,6 millions \$, soit une diminution de 3,4 millions \$ (3,7 %) par rapport à l'exercice 2016. En pourcentage de nos revenus, les commissions ont diminué et représentent 2,9 % de nos revenus pour l'exercice, comparativement à 3,2 % en 2016. Cette diminution résulte d'une baisse des revenus sur lesquels une commission est calculée et d'une hausse des ventes directes.

AUTRES COÛTS AÉRIENS

Les autres coûts aériens sont principalement composés des frais de manutention, des dépenses d'équipage et des frais de commissariat. Les autres coûts aériens ont augmenté de 4,0 millions \$ (1,8 %) au cours de l'exercice, comparativement à 2016. L'augmentation est attribuable à la hausse du nombre de vols par rapport à 2016, compensée en partie par une baisse des dépenses d'équipage.

AUTRES

Les autres frais ont augmenté de 6,4 millions \$ (5,3 %) au cours de l'exercice, comparativement à 2016. L'augmentation découle de l'augmentation de notre volume d'activité par rapport à 2016.

QUOTE-PART DU RÉSULTAT NET D'UNE ENTREPRISE ASSOCIÉE ET D'UNE COENTREPRISE

Notre quote-part du résultat net d'une entreprise associée et d'une coentreprise correspond à notre quote-part du résultat net de Caribbean Investments B.V. [«CIBV»], dont la vente a été conclue le 4 octobre dernier, et de Desarrollo, notre coentreprise en hôtellerie acquise en 2017. Notre quote-part du résultat net d'une entreprise associée et d'une coentreprise pour le présent exercice s'élève à 11,1 millions \$ comparativement à 6,3 millions \$ pour 2016. L'augmentation de notre quote-part résulte d'une meilleure rentabilité opérationnelle de CIBV, combinée à un effet de change défavorable en 2016.

AMORTISSEMENT

L'amortissement inclut l'amortissement et les pertes de valeurs attribuables aux immobilisations corporelles, aux immobilisations incorporelles amortissables et aux avantages incitatifs reportés. L'amortissement a augmenté de 18,4 millions \$ au cours de l'exercice 2017. Cette augmentation est attribuable aux travaux d'entretien récents sur nos Airbus A310 et aux améliorations à notre flotte d'aéronefs.

ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux incluent la charge de restructuration, les paiements forfaitaires liés à des conventions collectives et les autres éléments inhabituels importants. Durant l'exercice terminé le 31 octobre 2017, une charge de restructuration de 2,4 millions \$ composée de prestations de cessation d'emploi a été comptabilisée. En 2016, des paiements forfaitaires liés au renouvellement de la convention collective avec les agents de bord de 7,3 millions \$ ont été comptabilisés, auxquels s'ajoute une charge de restructuration de 6,6 millions \$ principalement composée de prestations de cessation d'emploi en lien avec la fermeture de centres d'appels et d'un voyageur situé aux Pays-Bas.

RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Compte tenu de ce qui précède, nous avons enregistré un résultat d'exploitation de 34,7 millions \$ (1,2 %) au cours de l'exercice, comparativement à une perte d'exploitation de 30,3 millions \$ (1,0 %) pour l'exercice précédent. Les résultats d'exploitation par saison se résument comme suit :

	Variation				
	2017	2016	2015	2017	2016
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Saison d'hiver					
Revenus	1 573 642	1 613 944	1 559 102	(2,5)	3,5
Charges d'exploitation	1 639 374	1 668 187	1 596 641	(1,7)	4,5
Perte d'exploitation	(65 732)	(54 243)	(37 539)	(21,2)	(44,5)
Perte d'exploitation (%)	(4,2)	(3,4)	(2,4)	(24,3)	(39,6)
Saison d'été					
Revenus	1 431 703	1 275 702	1 338 848	12,2	(4,7)
Charges d'exploitation	1 331 251	1 251 794	1 246 518	6,3	0,4
Résultat d'exploitation	100 452	23 908	92 330	320,2	(74,1)
Résultat d'exploitation (%)	7,0	1,9	6,9	274,4	(72,8)

Pour la saison d'hiver, nous avons enregistré une perte d'exploitation de 65,7 millions \$ (4,2 %), comparativement à 54,2 millions \$ (3,4 %) en 2016. La diminution de notre résultat d'exploitation découle de la hausse des coûts aériens et de l'effet de change défavorable qui, combiné à la hausse des prix du carburant, a entraîné une augmentation de nos charges d'exploitation de 39,3 millions \$ pour le semestre, que la hausse des prix de vente moyens des forfaits sur le marché des destinations soleil n'a pu compenser.

Durant l'été, le résultat d'exploitation s'élève à 100,5 millions \$ (7,0 %), par rapport à 23,9 millions \$ (1,9 %) pour l'année précédente. L'augmentation de notre résultat d'exploitation découle principalement de la hausse des prix de vente moyens, de la capacité et des coefficients d'occupation sur l'ensemble de nos marchés. L'augmentation du résultat d'exploitation a été accentuée par l'appréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain, dont l'effet combiné à la hausse des coûts du carburant a entraîné une diminution de nos charges d'exploitation de 10,9 millions \$ sur l'ensemble de nos marchés.

Au cours de la saison d'hiver, nous avons affiché une perte d'exploitation ajustée de 35,6 millions \$ (2,3 %), comparativement à 36,7 millions \$ (2,3 %) en 2016. Durant la saison d'été, nous avons enregistré un résultat d'exploitation ajusté de 137,6 millions \$ (9,6 %), par rapport à 62,5 millions \$ (4,9 %) en 2016. Globalement, pour l'exercice, nous avons affiché un résultat d'exploitation ajusté de 102,0 millions \$ (3,4 %), comparativement à 25,8 millions \$ (0,9 %) en 2016.

AUTRES CHARGES ET REVENUS

COÛTS DE FINANCEMENT

Les coûts de financement incluent les intérêts sur la dette à long terme et autres intérêts, les frais d'attente ainsi que les frais financiers. Les coûts de financement ont augmenté de 0,5 million \$ en 2017 comparativement à 2016.

REVENUS DE FINANCEMENT

Les revenus de financement ont augmenté de 1,4 million \$ au cours de l'exercice comparativement à 2016, suite à la hausse récente des taux d'intérêt et à l'augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie par rapport à 2016.

VARIATION DE LA JUSTE VALEUR DES DÉRIVÉS LIÉS AU CARBURANT ET AUTRES DÉRIVÉS

La variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés correspond à la variation, au cours de la période, de la juste valeur du portefeuille de ces instruments financiers qui sont détenus et utilisés par la Société aux fins de la gestion du risque lié à la fluctuation des prix du carburant et des taux de change. Au cours de l'exercice, la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs et autres dérivés a augmenté de 9,1 millions \$, comparativement à une augmentation de la juste valeur de 6,9 millions \$ en 2016. L'augmentation est principalement attribuable à la variation favorable du dollar par rapport à la devise américaine en regard des dérivés de change contractés.

PERTE (GAIN) SUR CESSION D'UN PLACEMENT

Le 4 octobre 2017, la Société a conclu la vente de sa participation minoritaire de 35 % dans les hôtels Ocean à H10 Hotels, pour une contrepartie totale en trésorerie de 150,5 millions \$ US [187,5 millions \$], payé en espèces à cette date. La Société a enregistré un gain sur disposition d'un placement de 86,6 millions \$.

Le 1^{er} avril 2016, la Société a conclu la vente de sa filiale Travel Superstore pour une contrepartie totale en trésorerie de 0,3 million \$ et a enregistré une perte sur cession d'une filiale de 0,8 million \$.

GAIN DE CHANGE RÉALISÉ À LA CESSION D'UN PLACEMENT

Le gain de change à la cession d'un placement de 15,5 millions \$ a été réalisé à la suite du reclassement du montant cumulé des écarts de change lié à la vente de notre participation minoritaire de 35 % dans les hôtels Ocean à H10 Hotels.

PERTE (GAIN) DE CHANGE SUR LES ÉLÉMENTS MONÉTAIRES NON COURANTS

La perte de change sur les éléments monétaires non courants de 0,4 million \$ pour l'exercice comparativement à un gain de 1,3 million \$ en 2016 est principalement attribuable à l'effet défavorable des taux de change sur nos dépôts en devises.

DÉPRÉCIATION D'ACTIFS

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2016, la Société a enregistré une charge de dépréciation d'actifs de 79,7 millions \$, composée d'une dépréciation de marques de commerces de 15,8 millions \$ et d'une dépréciation de goodwill de 63,9 millions \$.

Conformément aux méthodes comptables adoptées par la Société, les actifs intangibles à durée de vie indéterminée doivent faire l'objet d'un test de dépréciation annuel au 30 avril. Ainsi, la Société a effectué un test de dépréciation au 30 avril 2016 afin de déterminer si la valeur comptable des unités génératrices de trésorerie (UGT), pour les fins du goodwill et des marques de commerce, était supérieure à leur valeur recouvrable. À la suite de ce test, la Société a comptabilisé une charge de dépréciation d'actifs de 15,8 millions \$ relativement à ses marques de commerce. Cette dépréciation découle de la mise en œuvre d'une stratégie intégrée en matière de distribution, dont la mise en place d'une nouvelle plateforme de réservation qui favorise l'achat de sièges pour les voyageurs européens directement chez notre filiale Air Transat plutôt que par le biais de nos filiales européennes, et de marque qui vise à déployer davantage la marque Transat, et ainsi diminuer l'utilisation certaines marques de commerce détenues par la Société.

Au 31 octobre 2016, des changements importants dans l'environnement dans lequel la Société exerce ses activités, tels que des hausses importantes de capacité sur les marchés où la Société exerce ses activités et de leurs effets sur les prix de vente et sur les coefficients d'occupation, de la volatilité des devises et des prix du carburant et de la détérioration des résultats de la saison d'été 2016 ont amené la direction à revoir ses hypothèses de flux de trésorerie futurs et ainsi à effectuer un nouveau test de dépréciation. À la suite de ce test de dépréciation, la Société a comptabilisé une charge de dépréciation de son goodwill de 63,9 millions \$ correspondant au solde de goodwill de son unique UGT.

IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Pour l'exercice clos le 31 octobre 2017, la charge d'impôts sur le résultat a atteint 13,4 millions \$ comparativement à une récupération d'impôts sur le résultat de 10,8 millions \$ pour l'exercice précédent. Compte non tenu de la quote-part du résultat net d'une entreprise associée, le taux d'imposition réel s'est établi à 9,5 % pour l'exercice clos le 31 octobre 2017 et à 10,5 % pour l'exercice précédent. La variation des taux d'imposition entre l'exercice 2017 et 2016 s'explique, principalement, par des taux statutaires par pays appliqués sur leurs résultats imposables, le cas échéant.

RÉSULTAT NET DES ACTIVITÉS POURSUIVIES

En tenant compte des éléments présentés dans la section Activités consolidées, notre résultat net pour l'exercice clos le 31 octobre 2017 s'est établi à 138,4 millions \$ comparativement à une perte nette des activités poursuivies de 86,5 millions \$ en 2016.

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2017, notre résultat net ajusté s'est établi à 29,1 millions \$ (0,79 \$ par action) comparativement à une perte nette ajustée de 15,5 millions \$ (0,42 \$ par action) en 2016.

RÉSULTAT NET DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES

Tel que mentionné dans la section Activités abandonnées, pour l'exercice terminé le 31 octobre 2016, le résultat net de nos filiales Transat France et Tourgreece, qui proviennent de ventes faites à des clients en Europe et au Canada, est présenté comme résultat net lié aux activités abandonnées.

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2016, le résultat net lié aux activités abandonnées est de 49,8 millions \$.

RÉSULTAT NET ATTRIBUABLE AUX ACTIONNAIRES

Le résultat net attribuable aux actionnaires s'est élevé à 134,3 millions \$, soit 3,63 \$ par action de base et dilué, par rapport à une perte nette attribuable aux actionnaires de 41,8 millions \$, soit 1,13 \$ par action de base et diluée, lors de l'exercice précédent. Le nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé pour calculer les résultats par action de base a été de 36 995 000 pour l'exercice 2017 et de 36 899 000 pour l'exercice 2016 (37 040 000 et 36 899 000 respectivement pour les résultats dilués par action).

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES

Les activités de la Société sont saisonnières, par conséquent les résultats d'exploitation des périodes intermédiaires ne reflètent pas proportionnellement les résultats de l'exercice entier. Par rapport aux trimestres comparatifs, les revenus affichent des baisses pour la saison d'hiver et des hausses pour la saison d'été. Pour la saison d'hiver, à la suite de notre décision de réduire de notre offre de produits sur le marché des destinations soleil, le nombre de voyageurs est en baisse et les prix de vente moyens sont en hausse. Sur le marché transatlantique, nous avons augmenté notre offre de produits et les prix de vente moyens sont en baisse. Pour la saison estivale, le nombre de voyageurs et les prix de vente moyens sont en hausse sur l'ensemble de nos marchés par rapport à l'exercice précédent.

Quant à nos résultats d'exploitation, les hausses de nos prix de vente moyens sur les forfaits sud durant l'hiver, combinées à nos efforts de réduction de coûts et d'amélioration de marge n'ont pas été suffisants pour compenser l'effet de change défavorable sur nos coûts. Pour la saison d'été, l'amélioration de notre résultat d'exploitation est attribuable à une augmentation du nombre de voyageurs, combinée à la hausse de nos prix de vente moyens et des coefficients d'occupation sur l'ensemble de nos marchés. En conséquence, les informations financières trimestrielles suivantes peuvent donc varier de façon importante d'un trimestre à l'autre.

Principales informations financières trimestrielles non auditées								
(en milliers de dollars, sauf les données par action)	T1-2016	T2-2016	T3-2016	T4-2016	T1-2017	T2-2017	T3-2017	T4-2017
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus	725 723	888 221	663 591	612 111	689 332	884 310	733 152	698 551
Loyers d'aéronefs	32 275	38 749	31 946	32 843	36 103	37 361	32 390	26 285
Résultat d'exploitation	(40 542)	(13 701)	(2 990)	26 898	(50 671)	(15 061)	40 952	59 500
Résultat net (perte nette)	(59 803)	(23 817)	10 548	36 313	(31 054)	(6 155)	27 168	148 413
Résultat net attribuable aux actionnaires	(61 155)	(24 952)	9 439	34 920	(32 073)	(8 354)	26 588	148 147
Résultat de base par action	(1,64)	(0,68)	0,26	0,95	(0,87)	(0,23)	0,72	4,00
Résultat dilué par action	(1,64)	(0,68)	0,26	0,95	(0,87)	(0,23)	0,72	3,97
Résultat net des activités poursuivies attribuable aux actionnaires	(53 394)	(25 333)	7 704	(20 497)	(32 073)	(8 354)	26 588	148 147
Résultat de base par action des activités poursuivies	(1,44)	(0,69)	0,21	(0,56)	(0,87)	(0,23)	0,72	4,00
Résultat dilué par action des activités poursuivies	(1,44)	(0,69)	0,21	(0,56)	(0,87)	(0,23)	0,72	3,97
Résultat d'exploitation ajusté ¹	(31 683)	(5 002)	15 964	46 497	(37 079)	1 508	59 055	78 541
Résultat net ajusté ¹	(30 380)	(11 868)	2 523	24 183	(36 039)	(8 100)	26 857	46 381
Résultat net ajusté par action ¹	(0,82)	(0,32)	0,07	0,66	(0,98)	(0,22)	0,73	1,24

¹ VOIR SECTION MESURES FINANCIÈRES NON NORMALISÉES SELON LES IFRS

FAITS SAILLANTS DU QUATRIÈME TRIMESTRE

Pour le quatrième trimestre, la Société a affiché des revenus de 698,6 millions \$, soit 86,4 millions \$ (14,1 %) de plus que pour la période correspondante de 2016, alors qu'ils avaient atteint 612,1 millions \$. Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation du nombre de voyageurs de 8,7% sur le marché transatlantique, notre principal marché pour cette période, alors que les prix de vente moyens étaient en hausse de 4,0 %. Sur ce marché, la capacité déployée par la Société était supérieure de 8,5 % à celle de 2016, alors que la capacité globale affichait une hausse d'environ 5 %. Sur le marché des destinations soleil, notre capacité était en baisse de 3,8 % par rapport à 2016 à la suite des ouragans Irma et Maria qui ont entraîné le rapatriement de passagers notamment à Cuba et en République dominicaine et l'annulation de certains vols. Le nombre de passagers était donc en baisse de 2,7 % sur ce marché, alors que les prix de vente moyens ont affiché une hausse de 7,2 %. Nos activités se sont soldées par un résultat d'exploitation de 59,5 millions \$, incluant une charge de restructuration de 1,6 million \$, comparativement à un résultat d'exploitation des activités poursuivies de 26,9 millions \$ en 2016, qui tient compte d'une charge de restructuration de 5,9 millions \$. L'amélioration de notre résultat d'exploitation résulte principalement de la hausse des prix de vente moyens sur l'ensemble de nos marchés, ainsi que de l'augmentation de la capacité et des coefficients d'occupation sur le marché transatlantique.

Pour le quatrième trimestre de 2016, le résultat net des activités abandonnées, qui provenait des activités de voyageur en France et en Grèce, affichait 55,4 millions \$, et incluait le gain de 49,7 millions \$ sur la cession des filiales Transat France et Tourgreece.

Au cours du quatrième trimestre, nous avons enregistré un résultat net de 148,4 millions \$, comparativement à 35,9 millions \$ en 2016. Le résultat net attribuable aux actionnaires a atteint 148,1 millions \$ (4,00 \$ par action de base et 3,97 \$ par action sur une base diluée) par rapport à 34,9 millions \$ (0,95 \$ par action de base et dilué) en 2016.

Pour le quatrième trimestre, notre résultat net ajusté s'est établi à 46,4 millions \$ (1,24 \$ par action) comparativement à 24,2 millions \$ (0,66 \$ par action) en 2016.

SITUATION FINANCIÈRE, TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Au 31 octobre 2017, la trésorerie et les équivalents de trésorerie s'établissaient à 593,6 millions \$, comparativement à 363,7 millions \$ au 31 octobre 2016. La trésorerie et les équivalents de trésorerie détenus en fiducie ou autrement réservés se chiffraient à 309,1 millions \$ à la fin de l'exercice 2017 comparativement à 338,6 millions \$ en 2016. Notre état de la situation financière témoigne d'un fonds de roulement de 386,6 millions \$, soit un ratio de 1,51, par rapport à 192,5 millions \$ et un ratio de 1,28 au 31 octobre 2016.

L'actif total a augmenté de 175,8 millions \$ (13,8 %), passant de 1 277,4 millions \$ le 31 octobre 2016 à 1 453,2 millions \$ le 31 octobre 2017. Cette hausse est principalement attribuable à l'augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie à la suite de la vente de notre participation minoritaire de 35 % dans les hôtels Ocean et des flux de trésorerie positifs générés par notre exploitation. Les capitaux propres ont augmenté de 113,5 millions \$, passant de 464,4 millions \$ au 31 octobre 2016 à 577,9 millions \$ au 31 octobre 2017. Cette hausse découle principalement de notre résultat net de 138,4 millions \$, compensée en partie par le renversement du montant cumulé des écarts de change de 15,5 millions \$ lié à notre participation minoritaire de 35 % dans les hôtels Ocean à la suite de la vente de notre participation et par la perte de change sur conversion des états financiers des filiales étrangères de 6,8 millions \$.

FLUX DE TRÉSORERIE

	Variation				
	2017	2016	2015	2017	2016
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	161 487	43 561	108 992	270,7	(60,0)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	97 901	5 093	(53 854)	1 822,3	109,5
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(3 596)	(9 823)	(12 672)	63,4	22,5
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie	450	(12 132)	3 402	103,7	(456,6)
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie					
liée aux activités poursuivies	256 242	26 699	45 868	859,7	(41,8)
Variation nette des flux de trésorerie liés aux activités abandonnées	—	542	(18 332)	(100,0)	103,0

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

Les activités d'exploitation ont généré des flux de trésorerie de 161,5 millions \$, par rapport à 43,6 millions \$ en 2016. L'augmentation est attribuable à la hausse de la variation nette des soldes sans effet de trésorerie du fonds de roulement opérationnel de 64,1 millions \$, à la hausse de notre rentabilité de 43,2 millions \$ et à la hausse de la variation nette de la provision pour remise en état des aéronefs de 9,2 millions \$.

Nous nous attendons à continuer de générer des flux de trésorerie positifs de nos activités d'exploitation en 2018.

ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT

Les flux de trésorerie générés par les activités d'investissement ont atteint 97,9 millions \$ pour l'exercice courant, une augmentation de 92,8 millions \$ par rapport à 2016. Durant l'exercice, à la suite de la vente de notre participation minoritaire de 35 % dans les hôtels Ocean, nous avons reçu une contrepartie de 187,5 millions \$. Nous avons également investi 15,3 millions \$ pour l'acquisition de 50 % des actions de Desarrollo, et versé 5,0 millions \$ pour l'acquisition de la totalité des actions de notre filiale Jonview Canada inc. En 2017, nos acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles s'établissent à 69,5 millions \$ et sont principalement liées aux améliorations d'aéronefs dues à la croissance de notre flotte et aux équipements et logiciels informatiques. En 2016, la contrepartie reçue pour les filiales cédées, nette de la trésorerie cédée, s'élevait à 68,0 millions \$.

En 2018, les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles pourraient s'élever à environ 50,0 millions \$.

ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Les flux de trésorerie utilisés par les activités de financement se sont élevés à 3,6 millions \$ par rapport à 9,8 millions \$ en 2016. L'utilisation des flux de trésorerie inférieure à 2016 découle principalement des rachats d'actions de 7,1 millions \$ effectués en 2016, par rapport à aucun rachat d'actions en 2017.

FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS ABANDONNÉES

En 2016, les flux de trésorerie liés aux activités abandonnées ont généré des flux de trésorerie de 0,5 million \$, principalement dus à aux activités d'exploitation qui ont généré des flux de trésorerie de 4,8 millions \$, partiellement compensés par l'utilisation des flux de trésorerie liés aux activités d'investissement de 4,3 millions \$.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

	31 octobre 2017 \$	31 octobre 2016 \$	Écart \$	Principales sources d'explication des écarts importants
Actif				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	593 582	363 664	229 918	Se reporter à la section Flux de trésorerie
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés	309 064	338 581	(29 517)	Diminution des fonds reçus de clients nécessitant d'être détenus en fiducie ou autrement réservés
Clients et autres débiteurs	121 618	105 003	16 615	Augmentation des encaisses bailleurs à recevoir à la suite d'entretiens d'aéronefs
Impôts sur le résultat à recevoir	17 418	39 858	(22 440)	Encaissement des soldes recouvrables
Stocks	12 790	12 354	436	Aucun écart important
Charges payées d'avances	64 245	58 657	5 588	Augmentation des montants payés d'avance aux hôteliers
Dépôts	52 129	42 044	10 085	Augmentation des dépôts liés aux aéronefs et aux hôteliers
Actifs détenus en vue de la vente	47 472	—	47 472	Signature d'un accord pour la cession de Jonview
Actifs d'impôt différé	16 286	15 055	1 231	Augmentation des pertes autres qu'en capital reportées
Immobilisations corporelles	134 672	134 959	(287)	Aucun écart important
Immobilisations incorporelles	49 604	50 327	(723)	Amortissement de l'exercice, compensé par les acquisitions
Instruments financiers dérivés	18 058	18 517	(459)	Aucun écart important
Placements	15 888	97 668	(81 780)	Vente de notre participation dans les hôtels Ocean, partiellement compensée par l'acquisition d'un placement dans une entreprise hôtelière
Autres actifs	390	733	(343)	Aucun écart important
Passif				
Fournisseurs et autres créditeurs	245 013	247 795	(2 782)	Reclassement des passifs de Jonview comme détenus en vue de la vente, partiellement compensé par l'augmentation des salaires à payer due à la démarcation
Provision pour remise en état des aéronefs loués	47 917	40 861	7 056	Augmentation du nombre d'aéronefs et incidence du calendrier des entretiens
Impôt sur le résultat à payer	8 102	976	7 126	Résultats imposables des filiales
Instruments financiers dérivés	8 278	21 358	(13 080)	Arrivée à échéance de dérivés de change et variation favorable du dollar par rapport à la devise américaine en regard des contrats à terme contractés
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente	33 109	—	33 109	Signature d'un accord pour la cession de Jonview
Dépôts de clients et revenus différés	433 897	409 045	24 852	Hausses des réservations et des prix de vente
Autres passifs	96 813	88 011	8 802	Augmentation des avantages incitatifs reportés liés aux aéronefs
Passifs d'impôt différé	2 217	4 988	(2 771)	Augmentation des pertes autres qu'en capital reportées
Capitaux propres				
Capital-actions	215 444	214 250	1 194	Émissions sur le capital autorisé et exercices d'options
Provision pour paiements fondés sur des actions	17 817	17 849	(32)	Charge liée aux paiements fondés sur des actions, nette des exercices d'options et des acquisitions d'UAP
Résultats non distribués	351 138	218 821	132 317	Résultat net de l'exercice
Profit latent sur les couvertures de flux de trésorerie	4 532	2 211	2 321	Gain net sur les instruments financiers désignés dans des couvertures de flux de trésorerie
Montant cumulé des écarts de change	(11 061)	11 255	(22 316)	Vente de notre participation dans les hôtels Ocean et perte de change sur conversion des états financiers de filiales étrangères

FINANCEMENT

Au 13 décembre 2017, la Société dispose de plusieurs types de financement. Elle dispose principalement d'une facilité de crédit à terme rotatif ainsi que de lignes d'émissions de lettres de crédit.

La Société dispose d'une entente de crédit à terme rotatif de 50 millions \$ aux fins de ses opérations. Selon l'entente, qui vient à échéance en 2020, la Société peut augmenter le montant du crédit jusqu'à 100 millions \$, avec l'approbation des prêteurs. L'entente peut être prolongée d'un an à chaque date d'anniversaire sous l'approbation des prêteurs et devient immédiatement exigible dans l'éventualité d'un changement de contrôle. Selon les termes de l'entente, les tirages peuvent être effectués sous la forme d'acceptations bancaires ou d'emprunts bancaires, en dollars canadiens, en dollars américains, en euros ou en livres sterling. L'entente est garantie par une hypothèque mobilière de premier rang grevant l'universalité des actifs, présents et futurs, des filiales canadiennes de la Société, et ce sous réserve de certaines exceptions, et est aussi garantie par le nantissement de certaines valeurs mobilières des principales filiales européennes. Le crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires, au taux préférentiel de l'institution financière, ou au TIOL (taux interbancaire offert à Londres), majoré d'une prime. Selon les termes des ententes, la Société est tenue de respecter certains critères et ratios financiers. Au 31 octobre 2017, tous les ratios et critères financiers étaient respectés et la facilité de crédit n'était pas utilisée.

ENTENTES HORS BILAN

Dans le cours normal de ses affaires, Transat conclut des ententes et contracte des obligations qui auront une incidence sur l'exploitation et les flux de trésorerie futurs de la Société, dont certaines sont présentées au passif dans les états financiers consolidés et d'autres par voie de notes aux états financiers. Au 31 octobre 2017, ainsi qu'au 31 octobre 2016, la Société n'avait aucune obligation présentée à l'état de la situation financière.

Les obligations qui ne sont pas présentées au passif sont considérées comme des ententes hors bilan. Ces ententes contractuelles sont établies avec des entités dont les comptes ne sont pas consolidés avec ceux de la Société et incluent ce qui suit :

- Garanties (voir les notes 18 et 27 afférentes aux états financiers consolidés vérifiés)
- Contrats de location simple (voir la note 26 afférente aux états financiers consolidés vérifiés)
- Obligations d'achat (voir la note 26 afférente aux états financiers consolidés vérifiés)

Les ententes hors bilan qui peuvent être estimées, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, s'élevaient à environ 1 745,2 millions \$ au 31 octobre 2017 (710,3 millions \$ au 31 octobre 2016) et se résument comme suit :

ENTENTES HORS BILAN	2017	2016
(en milliers de dollars)	\$	\$
Garanties		
Lettres de crédit irrévocables	27 137	17 723
Contrats de cautionnement	701	721
Contrats de location simple		
Obligations en vertu de contrats de location simple	1 717 383	691 841
	1 745 221	710 285
Ententes avec des fournisseurs	94 640	109 845
	1 839 861	820 130

Dans le cours normal des affaires, des garanties sont requises dans l'industrie du voyage afin d'offrir des indemnités et des garanties aux contreparties à certaines opérations, comme des contrats de location simple, des lettres de crédit irrévocables et des contrats de cautionnement. Jusqu'à maintenant, Transat n'a pas versé de paiements importants en vertu de telles garanties. Les contrats de location simple sont établis afin de permettre à la Société de louer certains éléments plutôt que de les acquérir.

La Société dispose, aux fins d'émission de lettres de crédit, d'un crédit rotatif au montant de 75,0 millions \$ renouvelable annuellement, pour lequel la Société doit céder en nantissement de la trésorerie égale à 100 % du montant des lettres de crédit émises. Au 31 octobre 2017, un montant de 54,8 millions \$ était utilisé, dont 50,1 millions \$ pour garantir les obligations relatives aux ententes de retraite à prestations définies de membres de la haute direction; cette lettre de crédit irrévocable est détenue par un tiers fiduciaire. Dans l'éventualité d'un changement de contrôle, la lettre de crédit émise pour garantir les obligations relatives aux ententes de retraite à prestations définies de membres de la haute direction sera levée.

De plus, la Société dispose d'une facilité de cautionnement renouvelable annuellement en février au montant de 35,0 millions \$. En vertu de cette entente, la Société peut faire émettre des contrats de cautionnement d'une durée maximale de trois ans. Cette facilité permet, entre autres, à la Société d'émettre des contrats de cautionnement à certains de ses fournisseurs à qui des lettres de crédit étaient émises et pour lesquelles la Société devait céder en nantissement de la trésorerie égale au montant des lettres de crédit émises. Au 31 octobre 2017, un montant de 27,1 millions \$ était utilisé en vertu de cette facilité, et ce aux fins de l'émission de lettres de crédit à certains de nos fournisseurs de services.

La Société dispose également, aux fins d'émission de lettres de crédit pour ses opérations anglaises, d'une ligne de crédit bancaire gagées par des dépôts de 8,2 millions £ (14,0 millions \$), laquelle est pleinement utilisée.

Au 31 octobre 2017, le montant des ententes hors bilan, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, avait augmenté de 1 034,9 millions \$ par rapport au 31 octobre 2016. Cette augmentation découle principalement des ententes signées durant l'exercice pour la location de dix Airbus A321neo LR, qui seront progressivement intégrés à notre flotte à partir du printemps 2019, au fur et à mesure que nos A310 en seront retirés, ainsi que des ententes signées pour quatre Airbus A330 et des renégociations des ententes des Airbus A330 inclus dans notre flotte actuelle. L'augmentation a été partiellement atténuée par les remboursements effectués et par l'appréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain.

Nous croyons que la Société sera en mesure de s'acquitter de ses obligations au moyen des fonds dont elle dispose, des flux de trésorerie provenant de l'exploitation et d'emprunts sur ses facilités de crédit existantes.

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES PAR EXERCICE	2018	2019	2020	2021	2022	2023 et plus	Total
Exercices clos les 31 octobre	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Obligations contractuelles							
Dettes à long terme	—	—	—	—	—	—	—
Contrats de locations (aéronefs)	139 804	130 839	155 482	161 541	147 389	835 665	1 570 720
Contrats de locations (autres)	25 489	21 278	18 350	15 924	11 053	54 569	146 663
Ententes avec des fournisseurs et autres obligations	95 598	2 496	2 486	2 480	2 523	29 821	135 404
	260 891	154 613	176 318	179 945	160 965	920 055	1 852 787

ENDETTEMENT

La Société n'affiche aucune dette à l'état de la situation financière.

La dette totale de la Société s'élève à 660,7 millions \$, soit une baisse de 18,4 millions \$ comparativement à 2016, qui est principalement due à renégociation d'ententes pour la location de Airbus A330.

La dette totale nette a diminué de 248,3 millions \$, passant de 315,4 millions \$ au 31 octobre 2016 à 67,1 millions \$ au 31 octobre 2017. La diminution de notre dette totale nette découle principalement des soldes de trésorerie et équivalents de trésorerie plus élevés qu'en 2016.

ACTIONS EN CIRCULATION

Au 31 octobre 2017, il y avait trois catégories d'actions autorisées, soit un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A, un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B et un nombre illimité d'actions privilégiées. Les actions privilégiées ne comportent aucun droit de vote et elles peuvent être émises en séries, chaque série comportant le nombre d'actions, la désignation, les droits, privilèges, restrictions et conditions qui sont fixés par le conseil d'administration.

Au 8 décembre 2017, il y avait un total de 37 086 283 actions à droit de vote en circulation.

Les actions à droit de vote variable de catégorie A et les actions à droit de vote de catégorie B de la Société sont négociées à la Bourse de Toronto sous un seul symbole, soit « TRZ ».

OPTIONS D'ACHAT D'ACTIONS

Au 8 décembre 2017, le nombre d'options d'achat d'actions en circulation s'élevait à 2 241 328, dont 1 909 981 pouvaient être exercées.

AUTRES

FLOTTE

Au 13 décembre 2017, la flotte d'Air Transat compte dix-sept Airbus A330 (332, 345 ou 375 sièges), dont deux sont entrés en service au cours de l'été 2017 et deux au cours de l'hiver 2018, sept Airbus A310 (250 sièges), à la suite du retrait de deux aéronefs à la fin de la saison d'été 2017, et sept Boeing 737-800 (189 sièges).

Durant l'hiver 2017, la Société bénéficiait également d'ententes pour la location saisonnière de dix Boeing 737-800 (189 sièges) et de trois Boeing 737-700 (149 sièges). En vertu des ententes actuelles, quatorze Boeing 737 seront ajoutés à la flotte pour la saison d'hiver 2018.

Durant l'exercice terminé le 31 octobre 2017, la Société a signé des ententes pour la location de dix Airbus A321neo LR, qui entreront en service progressivement à partir du printemps 2019.

COMPTABILITÉ

ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

La préparation des états financiers consolidés exige que la direction fasse certaines estimations et pose de jugements sur l'avenir. Nous évaluons périodiquement ces estimations, qui sont fondées sur les expériences antérieures, les changements survenus dans le secteur commercial et d'autres facteurs, y compris des prévisions à l'égard d'événements ultérieurs, que nous, la direction, croyons raisonnables dans les circonstances. Nos estimations font appel à notre jugement, lequel se fonde sur les informations qui nous sont accessibles. Cependant, les estimations comptables pourraient entraîner des dénouements nécessitant un ajustement significatif de la valeur comptable de l'actif ou du passif visé au cours de périodes ultérieures.

Les principales hypothèses portant sur l'avenir et sur les autres sources majeures d'incertitude relative aux estimations à la fin de la période de présentation de l'information financière, qui présentent un risque important d'entraîner un ajustement significatif des montants des actifs et des passifs au cours du prochain exercice, sont décrites plus loin. Les hypothèses et les estimations de la Société reposent sur les paramètres disponibles au moment de préparer les états financiers consolidés. Cependant, les circonstances actuelles et les hypothèses sur les événements futurs pourraient changer compte tenu du marché ou de circonstances hors du contrôle de la Société. Ces changements sont pris en compte dans les hypothèses lorsqu'ils surviennent.

Ces rubriques ne portent que sur les estimations que nous jugeons importantes en fonction du degré d'incertitude et de la vraisemblance de l'incidence marquée qu'elles pourraient avoir par rapport à d'autres. Nous utilisons des estimations dans de nombreux autres domaines pour traiter les questions incertaines.

AMORTISSEMENT ET DÉPRÉCIATION DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

GOODWILL

Nous comptabilisons des sommes importantes sous les postes Goodwill et Immobilisations incorporelles à l'état de la situation financière, calculées selon la méthode du coût d'origine. Nous devons soumettre à un test de dépréciation le goodwill et les immobilisations incorporelles à durée de vie indéterminée, tels que les marques de commerce, annuellement ou lorsque des événements ou des circonstances indiquent que la valeur comptable a pu se déprécier.

Une perte de valeur existe lorsque la valeur comptable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie (UGT), dans le cas du goodwill, dépasse sa valeur recouvrable, laquelle correspond à la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente d'un actif ou d'une UGT et sa valeur d'utilité. L'identification des UGT exige que la direction porte un jugement sur les apports de chacune de ses filiales et du niveau d'interrelations entre elles compte tenu de l'intégration verticale de la Société et de l'objectif de proposer une offre complète de services touristiques dans les marchés desservis par la Société. Le calcul de la juste valeur diminuée du coût de la vente est fondé sur les données disponibles pour des transactions dans des conditions de pleine concurrence visant des actifs semblables, ou sur des prix observables sur le marché, moins les coûts de vente différentiels. Le calcul de la valeur d'utilité est fondé sur un modèle de flux de trésorerie actualisés. Les flux de trésorerie sont généralement tirés du budget et des prévisions financières pour les cinq prochains exercices et ne tiennent pas compte des activités de restructuration auxquelles la Société ne s'est pas encore engagée ou des investissements futurs importants qui amélioreront le rendement de l'actif ou de l'UGT faisant l'objet du test. La valeur recouvrable est sensible au taux d'actualisation utilisé dans le modèle des flux de trésorerie actualisés ainsi qu'aux rentrées de fonds futures prévues et au taux de croissance utilisé à des fins d'extrapolation. Ces analyses font appel à notre jugement car nous devons nous prononcer sur divers aspects de l'exploitation future. Les prévisions de trésorerie qui sont utilisées pour déterminer la valeur des actifs ou des UGT peuvent varier avec le temps en raison des conditions du marché, de la concurrence et d'autres facteurs de risques (voir section Risques et incertitudes).

Au 31 octobre 2016, des changements importants dans l'environnement dans lequel la Société exerce ses activités, tel que des hausses importantes de capacité sur les marchés où la Société exerce ses activités et de leurs effets sur les prix de vente et sur les coefficients d'occupation, de la volatilité des devises et des prix du carburant et de la détérioration des résultats de la saison d'été 2016 ont amené la direction à revoir les hypothèses de flux de trésorerie futurs et ainsi à effectuer un nouveau test de dépréciation. À la suite de ce test de dépréciation, la Société a comptabilisé une charge de dépréciation de son goodwill de 63,9 millions \$, correspondant au solde de goodwill de son unique UGT au 31 octobre 2016.

IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

La Société a effectué un test de dépréciation au 30 avril 2017 afin de déterminer si la valeur comptable des marques de commerce était supérieure à leur valeur recouvrable.

La valeur recouvrable est déterminée en fonction de la valeur d'utilité au moyen d'un modèle de flux de trésorerie actualisés. La Société établit des prévisions de flux de trésorerie d'après les budgets annuels approuvés les plus récents et d'après les plans triennaux des activités pertinentes. Les prévisions de flux de trésorerie tiennent compte du risque lié à chaque actif, ainsi que des indicateurs économiques les plus récents. Les prévisions de flux de trésorerie pour une période supérieure à trois ans sont extrapolées selon des taux de croissance nuls. Les prévisions de flux de trésorerie utilisées tiennent également compte des incidences liées à la mise en œuvre de la stratégie intégrée de la Société en matière de distribution et de marque qui vise à déployer davantage la marque Transat, et ainsi diminuer l'utilisation certaines marques de commerce détenues par la Société.

Au 30 avril 2017, les taux d'actualisation après impôts utilisés pour les tests de dépréciation des marques de commerce se situent entre 10,0 % et 18,0 % [entre 10,3 % et 18,0 % au 30 avril 2017].

Le 30 avril 2017, si le taux d'actualisation après impôts utilisé pour les tests de dépréciation avait été supérieur de 1 %, avec l'hypothèse que toutes les autres variables demeurent constantes, aucune charge de dépréciation n'aurait été requise.

Le 30 avril 2017, si les flux de trésorerie utilisés pour les tests de dépréciation avaient été inférieurs de 10 %, avec l'hypothèse que toutes les autres variables demeurent constantes, aucune charge de dépréciation n'aurait été requise.

Au 31 octobre 2017, aucun indicateur ne porte à croire que les conclusions du test pourraient être modifiées depuis le 30 avril 2017.

IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET IMMOBILISATIONS INCORPORELLES À DURÉE DE VIE DÉFINIE

Des sommes importantes, établies au coût d'origine, figurent également sous le poste Immobilisations corporelles de l'état de la situation financière. Les immobilisations corporelles et les immobilisations incorporelles à durée de vie définie sont revues annuellement, ou lorsqu'il y a des événements ou des changements de situation indiquent que la valeur comptable d'un actif pourrait ne pas être recouvrable, afin de déterminer s'ils ont subi une réduction de valeur.

Les immobilisations corporelles sont amorties, compte tenu de la valeur résiduelle, sur la durée d'utilité estimée. Les aéronefs, et leurs composantes, constituent une catégorie importante des immobilisations corporelles. La charge d'amortissement est fonction de plusieurs hypothèses, notamment la période sur laquelle l'aéronef sera utilisé, le calendrier de renouvellement de la flotte et l'estimation de la valeur résiduelle des aéronefs et de leurs composantes au moment de leur disposition prévue. La période d'amortissement est déterminée en fonction du calendrier prévu pour renouveler nos aéronefs. L'estimé de la valeur résiduelle des aéronefs et de leurs composantes au moment de leur disposition prévue est supportée par des évaluations de source externe revue périodiquement. Notre calendrier pour renouveler nos aéronefs et la valeur de réalisation de nos aéronefs que nous pourrions obtenir lors du renouvellement de la flotte sont tributaires de nombreux facteurs dont l'offre et la demande pour des aéronefs au moment prévu du renouvellement de la flotte. Des changements dans la durée d'utilité estimée de la valeur résiduelle des aéronefs pourraient influencer grandement la charge d'amortissement. En général, il faudrait modifier défavorablement nos principales hypothèses dans une proportion de 10 % pour entraîner une réduction de valeur telle qu'elle aurait une incidence importante sur nos résultats et notre situation financière. Une telle réduction, cependant, n'entraînerait pas de sortie de fonds et ne toucherait pas nos flux de trésorerie.

Aucun événement ou changement de situation n'est survenu au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2017 qui aurait pu nécessiter une réduction de valeur des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles à durée de vie définie.

JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La juste valeur des instruments financiers dérivés correspond au montant de la contrepartie dont conviendraient dans des conditions de concurrence normales des parties consentantes et bien informées. La Société établit la juste valeur de ses instruments financiers dérivés en utilisant le cours acheteur ou le cours vendeur, selon ce qui est approprié, sur le marché actif le plus avantageux auquel la Société a un accès immédiat. La Société tient également compte de son propre risque de crédit ainsi que du risque de crédit de la contrepartie lors de la détermination de la juste valeur de ses instruments financiers dérivés selon qu'il s'agit d'actifs financiers ou de passifs financiers. Si le marché d'un instrument financier dérivé n'est pas actif, la Société établit la juste valeur par l'application de techniques d'évaluation, telles que l'utilisation des informations disponibles sur des transactions portant sur des instruments identiques en substance, par l'analyse des flux de trésorerie actualisés ou d'autres techniques, le cas échéant. La Société s'assure, dans la mesure du possible, d'intégrer les facteurs que des intervenants sur le marché prendraient en considération pour fixer un prix et que la technique d'évaluation est conforme aux méthodes économiques acceptées pour la fixation du prix d'instruments financiers, dont entre autres le risque de crédit de la partie en cause.

PROVISION POUR REMISE EN ÉTAT DES AÉRONEFS LOUÉS

En vertu des contrats de location simple pour des aéronefs et moteurs, la Société est tenue de maintenir ceux-ci en bon état et suivre le plan d'entretien. La Société comptabilise l'obligation d'entretien des aéronefs et des moteurs loués en fonction du degré d'utilisation jusqu'au prochain entretien. L'obligation est ajustée pour tout changement dans les coûts prévus de l'entretien afférent. Selon le type d'entretien, le degré d'utilisation est déterminé en fonction des cycles, des heures de vols ou du passage du temps entre chaque entretien. Les estimations utilisées pour déterminer le montant de la provision pour remise en état des aéronefs loués sont fondées sur l'expérience passée, les coûts historiques et les réparations, les informations obtenues des fournisseurs externes, l'utilisation prévue des aéronefs, le renouvellement prévu de la flotte d'aéronefs, les conditions de retour des aéronefs loués ainsi que d'autres faits et hypothèses raisonnables dans les circonstances. En général, il faudrait modifier défavorablement les principales hypothèses utilisées dans le calcul de cette provision dans une proportion de 5 % à 15 % pour entraîner des charges supplémentaires qui pourraient avoir un effet important sur nos résultats, notre situation financière et nos flux de trésorerie.

PARTICIPATIONS NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE

Les participations ne donnant pas le contrôle pour lesquelles les actionnaires qui n'exercent pas le contrôle peuvent exiger le rachat par la Société des actions qu'ils détiennent sont reclassées au passif à leur valeur de rachat estimative, présumant ainsi l'exercice de leur option. Lorsqu'elle n'est pas prédéterminée selon une formule de calcul, cette valeur de rachat estimative est déterminée selon sa juste valeur. Le calcul de la juste valeur est fondé sur un modèle de flux de trésorerie actualisés. Les flux de trésorerie sont tirés du budget et des projections financières pour les cinq prochains exercices et ne tiennent pas compte des activités de restructuration auxquelles la Société ne s'est pas encore engagée ou des investissements futurs importants qui amélioreront le rendement de la filiale. La juste valeur est sensible au taux d'actualisation utilisé dans le modèle des flux de trésorerie actualisés ainsi qu'aux rentrées de fonds futures prévues et au taux de croissance utilisé à des fins d'extrapolation. En général, il faudrait modifier défavorablement les principales hypothèses utilisées dans le calcul de cette provision de plus de 15 % pour entraîner des charges supplémentaires qui pourraient avoir un effet important sur notre résultat global, notre situation financière et nos flux de trésorerie.

AVANTAGES DU PERSONNEL FUTURS

La Société offre des ententes de retraite de type à prestations définies à l'intention de certains membres de la haute direction. La Société comptabilise la charge de retraite de ces employés d'après des calculs actuariels, effectués annuellement d'après la méthode des unités de crédit projetées. Le calcul de la charge de retraite est effectué selon les hypothèses les plus probables de la direction à l'égard du taux de croissance des gains admissibles et de l'âge de retraite des employés. Les obligations au titre des ententes de retraite sont actualisées d'après les taux d'intérêt courants du marché. Étant donné le recours à diverses hypothèses pour déterminer le coût et les obligations liés aux avantages du personnel futurs, il existe une incertitude relative à la mesure inhérente au processus d'évaluation actuarielle. Les résultats réels seront différents des résultats estimés d'après les hypothèses.

Une augmentation de 0,25 point de pourcentage d'une des hypothèses actuarielles qui suivent aurait l'incidence suivante, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées :

	Coûts des avantages de retraite pour l'exercice clos le 31 octobre 2017	Obligations liées aux avantages de retraite au 31 octobre 2017
Augmentation (diminution)	\$	\$
Taux d'actualisation	(3)	(1 223)
Taux de croissance des gains admissibles	13	65

IMPÔTS

De temps à autre, la Société fait l'objet de vérifications par les autorités fiscales qui soulèvent des questions quant au traitement fiscal de certaines transactions. Certaines de ces questions pourraient entraîner des coûts importants qui demeureront incertains jusqu'à ce qu'un ou plusieurs événements se réalisent ou non. Même si l'issue est difficile à prédire avec certitude, les réclamations ou risques fiscaux dont l'issue sera probablement défavorable sont comptabilisées par la Société selon la meilleure estimation possible du montant de la perte. Par ailleurs, la déductibilité fiscale des pertes que la Société a déclarées au cours des exercices passés avec les placements dans des PCAA a été remise en question par les autorités fiscales et des avis de cotisation ont été reçus à cet effet au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2015. Cette situation, qui pourrait entraîner une charge d'environ 16,2 millions \$, n'est pas provisionnée puisque la Société a l'intention de se défendre vigoureusement et croit fermement posséder suffisamment de faits et d'arguments pour conclure que la décision finale lui sera probablement favorable. Cependant, cette situation a entraîné un déboursé de 15,1 millions \$ au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2016. La situation n'ayant pas évolué durant l'exercice 2017, ce montant est comptabilisé comme impôts sur le résultat à recevoir au 31 octobre 2017.

INSTRUMENTS FINANCIERS

Dans le cours normal de ses affaires, la Société est exposée au risque de crédit et de contrepartie, au risque de liquidité, au risque de marché découlant des variations de taux de change de certaines devises, des variations des prix du carburant et des variations des taux d'intérêt. La Société gère ces expositions au risque sur une base continue. Afin de limiter les incidences sur ses revenus, ses dépenses et ses flux de trésorerie, découlant de la fluctuation des taux de change, des prix du carburant et des taux d'intérêt, la Société peut recourir à l'utilisation de divers instruments financiers dérivés. La direction de la Société est responsable de l'établissement des niveaux de risques acceptables et elle n'utilise les instruments financiers dérivés qu'aux fins de gestion de ses risques, des engagements ou obligations existants ou prévus qu'elle prévoit effectuer compte tenu de son expérience passée.

GESTION DU RISQUE DE CHANGE

La Société est exposée au risque de change, principalement en raison de ses nombreuses ententes avec des fournisseurs étrangers, de ses baux d'aéronefs et de moteurs, de ses achats de carburant, de sa dette à long terme et de ses revenus en devises étrangères, et en raison des fluctuations des taux de change en ce qui concerne principalement le dollar américain, l'euro et la livre sterling par rapport au dollar canadien et à l'euro, le cas échéant. Environ 61 % des coûts de la Société sont effectués dans une devise autre que la monnaie de mesure de l'unité d'exploitation qui encoure les coûts alors qu'environ 16 % des revenus est réalisé avec une devise autre que la monnaie de mesure de l'unité d'exploitation qui effectue la vente. Afin de préserver la valeur des engagements et des transactions anticipées, la Société conclut des contrats de change à terme pour l'achat et/ou la vente de devises, en fonction de l'évolution anticipée des taux de change, dont l'échéance est généralement de moins de dix-huit mois, et ce, en conformité avec sa politique de gestion des risques de devises.

La Société documente à titre d'instruments de couverture certains de ses dérivés de change et démontre régulièrement que ces instruments sont suffisamment efficaces pour qu'elle puisse continuer d'utiliser la comptabilité de couverture. Ces dérivés de change sont désignés comme couverture de flux de trésorerie.

Tous les instruments financiers dérivés sont inscrits à l'état consolidé de la situation financière à leur juste valeur. Pour les instruments financiers dérivés désignés comme couverture de flux de trésorerie, les variations de la juste valeur de la tranche efficace sont comptabilisées au poste Autres éléments du résultat global à l'état du résultat global consolidé. Toute inefficacité d'une couverture de flux de trésorerie est comptabilisée au résultat net, au moment où elle se produit, au poste Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés. Si la couverture d'une relation de couverture de flux de trésorerie devient inefficace, les gains et les pertes non réalisés antérieurement demeurent inscrits au poste Profit (perte) latent(e) sur les couvertures de flux de trésorerie jusqu'au moment du règlement de l'élément couvert, et les variations futures de la valeur de l'instrument dérivé seront comptabilisées de manière prospective en résultat. Les variations de la valeur de la tranche efficace d'une couverture de flux de trésorerie demeurent inscrites au poste Cumul des autres éléments du résultat global jusqu'au moment du règlement de l'élément couvert connexe, auquel moment les montants comptabilisés sous le poste Profit (perte) latent(e) sur les couvertures de flux de trésorerie sont reclassés au même poste de l'état des résultats consolidés que l'élément couvert.

GESTION DU RISQUE LIÉ AUX PRIX DU CARBURANT

La Société est particulièrement exposée aux fluctuations des prix du carburant. Étant donné les pressions concurrentielles au sein de l'industrie, rien ne garantit que la Société serait en mesure de répercuter toute augmentation des prix du carburant à ses clients en augmentant les tarifs et, le cas échéant, qu'une augmentation de tarifs suffirait à contrebalancer les coûts accrus de carburant, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable sur ses activités, sur sa situation financière ou sur ses résultats d'exploitation. Afin de mitiger les fluctuations des prix du carburant, la Société s'est dotée d'une politique de gestion des risques de carburant qui autorise l'utilisation de contrats à terme, et d'autres types d'instruments financiers dérivés, dont l'échéance est généralement de moins de dix-huit mois.

Les instruments financiers dérivés liés à l'achat de carburant sont évalués à la juste valeur à la fin de chaque période et les gains ou pertes non réalisés résultant de la réévaluation sont comptabilisés et présentés dans la rubrique « Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés » à l'état des résultats consolidé. Lorsque réalisés, à l'échéance des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant, les gains ou pertes sont alors reclassés à la rubrique « Carburant d'aéronefs ».

RISQUE DE CRÉDIT ET DE CONTREPARTIE

Le risque de crédit provient principalement d'une éventuelle incapacité des clients, des fournisseurs de services, des bailleurs d'aéronefs et moteurs et des institutions financières, y compris les autres contreparties liés aux équivalents de trésorerie et aux instruments financiers dérivés, à satisfaire leurs obligations.

Les comptes clients compris avec les Clients et autres débiteurs à l'état de la situation financière totalisent 39,6 millions \$ au 31 octobre 2017. Les comptes clients sont composés d'un grand nombre de clients, y compris des agences de voyages. Les comptes clients proviennent de la vente de vacances à forfait à des particuliers par l'entremise d'agences de voyages et de la vente de sièges à des voyageurs géographiquement dispersés. Aucun client ne représente plus de 10 % du solde des débiteurs. Au 31 octobre 2017, environ 4 % des débiteurs était impayé depuis plus de 90 jours après la date exigible, tandis qu'environ 84 % était en règle, à moins de 30 jours. Il ne s'est jamais produit que la Société encoure des pertes importantes pour ses comptes clients.

En vertu de certaines de ses ententes avec des fournisseurs de services, principalement des hôteliers, la Société effectue des dépôts afin de bénéficier d'avantages, entre autres relativement au prix, à l'exclusivité et à l'allotement de chambres. Au 31 octobre 2017, ces dépôts totalisent 24,1 millions \$. Ces dépôts sont généralement compensés par les achats de nuitées dans ces hôtels. Le risque provient du fait que ces hôtels ne seraient pas en mesure d'honorer leurs obligations en fournissant les nuitées entendues. La Société tente de minimiser son risque en limitant les dépôts aux seuls hôteliers qui sont reconnus et réputés dans les marchés visés. Ces dépôts sont répartis sur un grand nombre d'hôtels et il n'est jamais arrivé que la Société doive radier un montant appréciable pour ses dépôts aux fournisseurs.

En vertu de ses baux pour des aéronefs et des moteurs, la Société effectue des dépôts lors de la mise en place de ceux-ci, notamment pour garantir les loyers résiduels. Ces dépôts totalisent 28,0 millions \$ au 31 octobre 2017 et seront remboursés à l'échéance des baux. La Société est également tenue de verser des encaisses bailleurs sur la durée des baux afin de garantir le bon état des aéronefs. Ces encaisses bailleurs sont généralement remboursées à la Société sur dépôt de preuve que les entretiens afférents ont été effectués par la Société. Au 31 octobre 2017, les encaisses bailleurs ainsi réclamées totalisent 46,5 millions \$ et sont comprises avec les Clients et autres débiteurs. Il ne s'est jamais produit que la Société doive radier un montant appréciable de dépôts et de réclamations d'encaisses bailleurs auprès des bailleurs d'aéronefs et de moteurs.

Pour les institutions financières y compris les diverses contreparties, le risque maximum de crédit au 31 octobre 2017 est lié à la trésorerie et équivalents de trésorerie, y compris ceux en fiducie et autrement réservés et aux instruments financiers dérivés comptabilisés à l'actif. Ces actifs sont détenus ou transigés avec un nombre restreint d'institutions financières et autres diverses contreparties. La Société est exposée au risque que ces institutions financières et autres diverses contreparties avec lesquelles elle détient des titres ou conclut des contrats ne soient pas en mesure de respecter leurs engagements. La Société minimise son risque en ne concluant des contrats qu'avec des institutions financières et autres diverses contreparties de grande envergure ayant des cotes de crédit appropriées. La Société a pour politique de n'investir que dans des produits bénéficiant d'une cote de crédit minimale de R1-Mid ou mieux (selon Dominion Bond Rating Service (DBRS)), A1 (selon Standard & Poor's) ou P1 (selon Moody's) en plus d'être cotés par un minimum de deux firmes de cotation. L'exposition à ces risques est étroitement surveillée et contenue dans les limites dictées par les différentes politiques de la Société. La Société réexamine ses politiques de façon régulière.

La Société estime ne pas être soumise à une concentration importante du risque de crédit au 31 octobre 2017.

RISQUE DE LIQUIDITÉ

La Société est exposée au risque de ne pas être en mesure d'honorer ses engagements financiers dans les délais établis aux termes de ses engagements et à un prix raisonnable. La Société dispose d'un département de trésorerie qui a comme responsabilité, entre autres, de s'assurer d'une saine gestion des liquidités disponibles, du financement et du respect des échéances à l'échelle consolidée de la Société. Sous la supervision de la haute direction, le département de trésorerie gère les liquidités de la Société en fonction des prévisions financières et des flux de trésorerie anticipés. La Société s'est dotée d'une politique de placement dont les objectifs sont de préserver le capital, la liquidité des instruments et d'obtenir un rendement raisonnable. La politique précise les types d'instruments d'investissement permis, leur concentration, leur cote de crédit acceptable et leur échéance maximum.

RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

La Société est exposée aux fluctuations des taux d'intérêt, principalement en raison de sa facilité de crédit à taux variables. La Société gère son exposition aux fluctuations de taux d'intérêt et pourrait, le cas échéant, conclure des accords de swaps consistant à échanger des taux variables pour des taux fixes.

Les fluctuations des taux d'intérêt pourraient également avoir une incidence sur les revenus d'intérêts que la Société tire de sa trésorerie et de ses équivalents de trésorerie.

OPÉRATIONS ET SOLDES ENTRE APPARENTÉS

Dans le cours normal de ses affaires, la Société conclut des opérations avec des sociétés apparentées. Ces opérations sont effectuées dans des conditions de pleine concurrence. Au cours de l'exercice un montant de 24,8 millions \$ a été utilisé pour l'achat de nuitées auprès d'hôtels détenus par CIBV, une entreprise associée de la Société jusqu'au 4 octobre 2017, comparativement à 32,3 millions \$ en 2016. Au 31 octobre 2017, suite à la vente de notre participation dans CIBV, aucun solde à payer à CIBV n'était inclus dans le compte fournisseur et autres créditeurs, par rapport à 0,9 million \$ au 31 octobre 2016.

MODIFICATION DE MÉTHODE COMPTABLE

IFRS 2 – PAIEMENT FONDÉ SUR DES ACTIONS

En juin 2016, l'International Accounting Standards Board [« IASB »] a publié des modifications incluses dans l'IFRS 2 *Paiement fondé sur des actions*. Les modifications visent à fournir des modifications qui portent entre autres sur la comptabilisation des transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui comportent des modalités de règlement net pour satisfaire aux obligations relatives à la retenue d'impôt à la source. L'application des modifications à l'IFRS 2 sera en vigueur pour l'exercice de la Société ouvert à compter du 1^{er} novembre 2018, et l'application anticipée est permise. La Société a opté pour l'adoption anticipée des modifications à l'IFRS 2 pour l'exercice terminé le 31 octobre 2017. Aucune incidence significative ne découle de l'adoption anticipée des modifications à l'IFRS 2.

MODIFICATIONS FUTURES DE MÉTHODES COMPTABLES

Des normes publiées mais non encore entrées en vigueur sont présentées ci-dessous. La Société n'a pas adopté ces normes de façon anticipée.

IFRS 9 – INSTRUMENTS FINANCIERS

En juillet 2014, l'IASB a terminé le projet en trois parties visant à remplacer l'IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*, en publiant l'IFRS 9, *Instruments financiers*. L'IFRS 9 traite du classement et de l'évaluation des actifs et des passifs financiers, et introduit un modèle prospectif de dépréciation fondé sur les pertes attendues de même qu'une approche revue en profondeur de la comptabilité de couverture.

Pour déterminer si un actif financier doit être évalué au coût amorti ou à la juste valeur, l'IFRS 9 a recours à une nouvelle approche qui remplace les multiples règles de l'IAS 39. L'approche préconisée par l'IFRS 9 repose sur la manière dont une entité gère ses instruments financiers et les caractéristiques contractuelles des flux de trésorerie rattachés aux actifs financiers. La plupart des exigences de l'IAS 39 en matière de classement et d'évaluation des passifs financiers sont reprises dans l'IFRS 9. Cependant, dans le cadre de l'évaluation d'un passif financier à la juste valeur par le biais du résultat net, la partie des variations de la juste valeur liées au risque de crédit propre à l'entité sera présentée dans les autres éléments du résultat global [« AÉRG »] plutôt qu'à l'état du résultat.

L'IFRS 9 introduit aussi un modèle de dépréciation fondé sur les pertes attendues selon lequel les pertes de crédit attendues devront être comptabilisées en temps opportun. Plus précisément, les entités devront comptabiliser les pertes de crédit attendues dès la comptabilisation initiale des instruments financiers, et comptabiliser en temps opportun les pertes de crédit attendues sur leur durée de vie.

Enfin, l'IFRS 9 introduit un nouveau modèle de comptabilité de couverture ainsi que de nouvelles exigences en termes de divulgation d'informations sur les activités de gestion des risques. Le nouveau modèle de comptabilité de couverture représente une refonte importante de la comptabilité de couverture, qui permettra aux entités de mieux rendre compte de leurs activités de gestion des risques dans leurs états financiers. Les règles de transition de l'IFRS 9 prévoient une exemption permettant aux sociétés de continuer à appliquer la comptabilité de couverture actuelle selon l'IAS 39 jusqu'à ce que le modèle final de comptabilisation de couverture soit effectif.

L'application de l'IFRS 9 sera en vigueur pour l'exercice de la Société ouvert à compter du 1^{er} novembre 2018, et l'application anticipée est permise. Mis à part l'impact possible de l'adoption de la comptabilité de couverture optionnel selon IFRS 9, la Société ne prévoit pas que l'adoption de l'IFRS 9 aura un impact important sur ses états financiers. La Société continue d'évaluer l'impact d'adoption de l'IFRS 9 sur ses états financiers, notamment le choix à effectuer lors de la transition concernant la comptabilité de couverture.

IFRS 15 – PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES TIRÉS DE CONTRATS AVEC DES CLIENTS

En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients*. L'IFRS 15 est une nouvelle norme qui énonce les étapes à suivre pour comptabiliser les produits, et le moment auquel il convient de le faire, et prévoit la présentation d'informations pertinentes et plus complètes. Le principe de base de l'IFRS 15 est qu'une entité doit comptabiliser ses revenus afin de refléter le transfert des biens et services promis aux clients pour un montant correspondant à la contrepartie que l'entité s'attend à recevoir en échange de ces biens et services. L'IFRS 15 remplace l'IAS 11, *Contrats de construction*, l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, ainsi que plusieurs interprétations relatives aux produits. L'application de l'IFRS 15 est obligatoire et sera en vigueur pour l'exercice de la Société ouvert à compter du 1^{er} novembre 2018, et l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers et prévoit compléter son analyse au cours des prochains trimestres.

IFRS 16 – CONTRATS DE LOCATION

En janvier 2016, l'IASB a publié l'IFRS 16, *Contrats de location*, qui remplace l'IAS 17 *Contrats de location*. La location offre une source importante et flexible de financement pour de nombreuses entreprises. Toutefois, avec la norme actuelle, l'IAS 17, il est difficile d'obtenir une image précise des actifs et passifs liés aux contrats de location d'une entité. L'IFRS 16 introduit un modèle unique de comptabilisation par le preneur, où la vaste majorité des actifs et passifs liés aux contrats de location sont comptabilisés à l'état de la situation financière. Pour le bailleur, pratiquement toutes les exigences comptables actuelles demeurent. Certaines exemptions s'appliqueront aux contrats de location à court terme et aux contrats de location d'éléments de faible valeur.

Considérant que la Société s'est engagée en vertu de nombreux contrats de location simple conformément à l'IAS 17, la Société prévoit que l'adoption de l'IFRS 16 entraînera une incidence significative sur ses états financiers. La Société devra comptabiliser un actif lié au droit d'utilisation et un passif à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs. La dotation aux amortissements de l'actif lié au droit d'utilisation et la charge d'intérêt de l'obligation locative remplaceront la charge de loyer liée aux contrats de location simple.

L'application de l'IFRS 16 est obligatoire et sera en vigueur pour l'exercice de la Société ouvert à compter du 1^{er} novembre 2019, et l'application anticipée est permise dès l'application de la nouvelle norme IFRS 15 sur les revenus. La Société continue d'évaluer l'incidence de l'adoption de cette nouvelle norme sur ses états financiers et n'a pas déterminé quelle méthode de transition elle utilisera.

RISQUES ET INCERTITUDES

La présente section donne un aperçu des risques généraux ainsi que des risques particuliers auxquels Transat et ses filiales sont exposées, lesquels sont susceptibles d'avoir une incidence importante sur la situation financière, les résultats d'exploitation ou les activités de la Société. Elle ne vise pas à décrire toutes les éventualités ni tous les facteurs susceptibles d'avoir une incidence sur la Société ou ses activités. En outre, les risques et incertitudes décrits peuvent se matérialiser ou non, évoluer différemment des prévisions ou entraîner des conséquences autres que celles prévues aux présentes. D'autres sources de risques et d'incertitude, insoupçonnées ou jugées négligeables pour le moment, pourraient se manifester dans le futur et avoir un effet défavorable sur la Société.

Pour améliorer ses capacités de gestion du risque, la Société a établi un cadre de référence visant à fournir une structure permettant d'identifier, d'évaluer et de gérer les différents risques applicables à son industrie et ceux subis par toutes les sociétés. Ce cadre de référence est guidé par les principes suivants :

- Promouvoir une culture de sensibilisation au risque, au niveau du siège social et des filiales; et
- Intégrer la gestion des risques aux objectifs stratégiques, financiers et opérationnels.

Pour chacun des risques, un propriétaire a été identifié pour élaborer et mettre en œuvre des mesures d'atténuation afin de limiter les conséquences des risques sous sa responsabilité et/ou la probabilité que ses risques se manifestent.

De plus, la Société a adopté un processus continu de gestion des risques comprenant une évaluation trimestrielle des risques auxquels la Société et ses filiales sont exposées, sous la surveillance du comité d'audit (risques financiers), du comité des ressources humaines et de rémunération (risques de ressources humaines) et du comité de gestion des risques et de régie d'entreprise (risques stratégiques et opérationnels).

Tous les risques d'entreprise sont également présentés aux membres du Conseil d'administration suivant une cartographie unique et un langage commun. Ils sont donc classifiés afin de faciliter une compréhension universelle des risques auxquels la Société est exposée. Les catégories de risques d'entreprise se définissent comme suit :

RISQUES ÉCONOMIQUES ET GÉNÉRAUX

Le secteur des voyages vacances est sensible aux conjonctures économiques mondiale, nationale, régionale et locale. Des facteurs économiques, tels qu'un ralentissement important de l'économie, une récession ou une baisse du pouvoir d'achat des consommateurs ou du taux d'emploi en Amérique du Nord, en Europe ou sur des marchés internationaux clés, pourraient avoir des conséquences défavorables sur nos activités et nos résultats d'exploitation, en portant atteinte à la demande de nos produits et services. Bien qu'il y ait des signes de reprise économique dans certaines zones touristiques que la Société dessert, les marchés financiers pourraient entrer de nouveau dans une période de croissance économique négative.

Un risque de l'industrie touristique consiste à la planification saisonnière de la capacité des vols et des nuitées. Pour ce faire, la Société doit prévoir d'avance la demande des voyageurs et anticiper la tendance de leurs destinations préférées futures. La mauvaise planification de ces besoins pourrait avoir une incidence défavorable sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Nos résultats d'exploitation pourraient également être influencés par des facteurs externes à Transat, notamment des conditions météorologiques extrêmes, des désastres climatiques ou géologiques, la guerre, l'instabilité politique, le terrorisme réel ou appréhendé, l'éclosion d'épidémies ou de maladies, les préférences des consommateurs et leurs habitudes de consommation, la perception des consommateurs à l'égard de la sécurité de nos services à destinations et de la sécurité aérienne, les tendances démographiques, les perturbations du système de contrôle de la circulation aérienne et le coût des mesures portant sur la protection, la sécurité et l'environnement. De plus, nos revenus sont sensibles à tout événement touchant le transport aérien national et international, les locations d'automobiles et les réservations d'hôtel et de croisières.

RISQUES DE LA CONCURRENCE

Transat évolue dans une industrie où la concurrence est vive depuis plusieurs années. Des transporteurs aériens et des voyagistes ont intensifié leur présence sur des marchés longtemps desservis par Transat. Certains concurrents sont de plus grande envergure, bénéficient de la notoriété d'un nom de marque et d'une présence dans des secteurs géographiques précis, disposent de ressources financières importantes et ont des relations privilégiées avec les fournisseurs de voyages. Nous rivalisons aussi avec les fournisseurs de voyages qui vendent directement aux voyageurs à des prix très compétitifs. La Société pourrait ainsi ne pas être en mesure de rivaliser de façon efficace avec ses concurrents actuels ou éventuels, et un accroissement intensif de la concurrence pourrait nuire considérablement à ses activités, à ses perspectives, à ses revenus et à sa marge bénéficiaire.

De plus, les besoins des voyageurs dictent l'évolution de notre industrie. Depuis ces dernières années, ceux-ci exigent une valeur accrue, un meilleur choix de produits et un service personnalisé, le tout à des prix compétitifs. En effet, l'engouement pour Internet permet dorénavant aux voyageurs d'avoir facilement accès à des renseignements sur les produits et services de voyage et d'acheter ceux-ci directement auprès des fournisseurs, contournant ainsi tant les voyagistes, comme Transat, que les agents de voyages détaillants par l'entremise desquels nous obtenons une partie de nos revenus. Les forces du marché influencent également notre capacité de sièges et nuitées disponibles et questionnent, à certains égards, notre modèle de fonctionnement. L'incapacité de la Société à répondre rapidement à ces attentes de façon proactive pourrait avoir un effet négatif sur sa position concurrentielle tout en diminuant la profitabilité de ses produits.

De plus, comme nous comptons, dans une certaine mesure, sur les agents de voyages détaillants pour joindre des voyageurs et dégager des revenus, un changement dans les habitudes d'achat des consommateurs, qui délaisseraient les agences de voyages au profit de l'achat direct auprès des fournisseurs de voyages, pourrait avoir une incidence sur notre Société.

Ces facteurs pourraient nuire à nos revenus et marges bénéficiaires, car nous devrions vraisemblablement égaler les prix de la concurrence. La performance de la Société dans tous les pays où elle exerce ses activités dépendra de sa capacité à continuer d'offrir des produits de qualité à prix concurrentiels.

RISQUES DE RÉPUTATION

La capacité à maintenir de bonnes relations avec ses clients existants et à attirer de nouveaux clients dépend grandement de l'offre de service de Transat et de sa réputation. Bien que la Société ait déjà en place des pratiques de bonne gouvernance, incluant un code d'éthique, et qu'elle ait développé au fil des années divers mécanismes pour éviter que sa réputation soit affectée négativement, il n'y a pas de certitude que Transat continuera de bénéficier d'une bonne réputation, ou que des événements hors de son contrôle n'entacheront sa réputation. La perte ou la réduction de sa réputation pourrait avoir un effet défavorable important sur les activités de la Société, ses perspectives, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

RISQUES FINANCIERS

L'industrie du voyage en général et nos activités en particulier sont saisonnières. Par conséquent, nos résultats d'exploitation trimestriels peuvent varier. Nous croyons donc que les comparaisons de nos résultats d'exploitation d'un trimestre à l'autre, ou d'un semestre à l'autre, ne sont pas nécessairement significatives et ne devraient pas servir d'indice d'un rendement futur. De plus, en raison de tous les facteurs économiques et généraux décrits précédemment, nos résultats d'exploitation futurs pourraient être inférieurs aux attentes des analystes en valeurs mobilières et des investisseurs, ce qui aurait un effet défavorable sur le cours de nos actions.

Bien que Transat dispose de fonds considérables disponibles pour réagir à des pressions concurrentielles ou tirer profit d'occasions de croissance, la disponibilité d'un financement au moyen de nos facilités de crédit actuelles est assujettie à la conformité à l'égard de certains critères et ratios financiers. Rien ne garantit que dans l'avenir, notre capacité à utiliser nos facilités de crédit actuelles ou à obtenir du financement supplémentaire, ne sera pas compromise. Par ailleurs, une volatilité des marchés financiers pourrait entraîner une diminution de l'accessibilité au crédit et une augmentation des coûts d'emprunt, rendant ainsi plus difficile d'accéder à un financement supplémentaire selon des modalités satisfaisantes. Conséquemment, nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation pourraient en subir les contrechocs.

Transat est tout particulièrement exposée aux fluctuations des prix du carburant. Étant donné les pressions concurrentielles au sein de l'industrie, rien ne garantit que nous serions en mesure de répercuter toute augmentation des prix du carburant sur nos clients en augmentant les tarifs et, le cas échéant, qu'une telle augmentation suffirait à contrebalancer les coûts accrus de carburant, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable sur nos activités, sur notre situation financière ou sur nos résultats d'exploitation.

Transat est tenu à des obligations considérables non résiliables en vertu de contrats de location à l'égard de sa flotte aérienne. Si les revenus tirés de l'exploitation des aéronefs devaient diminuer, les paiements en vertu de nos contrats de location pourraient avoir une incidence importante sur les activités de notre Société.

Transat est également exposée, en raison de ses nombreuses ententes avec des fournisseurs étrangers, aux variations du taux de change en ce qui concerne principalement le dollar américain, l'euro et la livre sterling par rapport au dollar canadien et à l'euro. Ces variations de taux de change pourraient augmenter nos coûts d'exploitation ou diminuer nos revenus. Les variations des taux d'intérêt pourraient également avoir une incidence sur les revenus d'intérêts que nous tirons de notre trésorerie et équivalents de trésorerie, ainsi que sur les frais d'intérêts découlant des titres de créance à taux variable, ce qui aurait une incidence sur nos revenus d'intérêts et nos frais d'intérêts.

Dans le cadre de nos activités, nous recevons des dépôts et des paiements anticipés de nos clients. Si les fonds provenant de ces paiements anticipés devaient diminuer, ou qu'ils ne soient pas disponibles pour payer nos fournisseurs, nous devrions trouver une autre source de capital. Ainsi rien ne pourrait garantir que nous trouverions une telle source selon des modalités qui conviennent à la Société, ce qui pourrait avoir une incidence importante sur nos activités. De plus, ces paiements anticipés génèrent des revenus d'intérêts pour Transat. Selon notre politique de placement, nous ne pouvons investir ces dépôts et paiements anticipés que dans des titres de bonne qualité. Si ces titres ne procurent pas un aussi bon rendement que par le passé, notre Société pourrait voir ses revenus d'intérêts diminuer.

Comme Société qui traite des informations relatives aux cartes de crédit qu'utilisent nos voyageurs, nous devons nous conformer à des règles exigées par nos processeurs de cartes de crédit. Le défaut de respecter des ratios financiers ou certaines règles relatives aux dépôts ou de sécurité des données de cartes bancaires peut résulter en des pénalités ou la suspension des services offerts par les processeurs de carte de crédit. L'incapacité d'utiliser des cartes de crédit pourrait avoir un impact significatif défavorable sur nos réservations et par conséquent, sur nos résultats d'exploitation et notre rentabilité.

Finalement, il est parfois difficile de prévoir la façon dont certaines lois fiscales, canadiennes ou internationales, sont interprétées par les autorités fiscales appropriées. À la suite d'interprétation de ces lois par les différentes autorités, la Société pourrait devoir réviser ses propres interprétations des lois fiscales, ce qui pourrait avoir un effet défavorable sur notre marge bénéficiaire.

RISQUES D'APPROVISIONNEMENT ET FOURNISSEURS CLÉS

Malgré le positionnement favorable que nous procure notre intégration verticale, nous dépendons en partie de tiers qui nous fournissent certains éléments constitutifs de nos forfaits. Toute interruption importante de l'approvisionnement en produits et services de ces fournisseurs, dont certains seraient hors de notre contrôle, pourrait avoir un effet défavorable important sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Notre dépendance envers, entre autres, Airbus, Boeing, Rolls-Royce, General Electric, Lufthansa Technik et Safran fait en sorte que nous pourrions subir les contrecoups de tous problèmes reliés aux aéronefs d'Airbus et de Boeing et aux moteurs Rolls-Royce ou General Electric que nous utilisons, y compris des matériaux défectueux, des problèmes mécaniques ou des perceptions négatives au sein de la communauté des voyageurs. La Société dépend aussi de certains fournisseurs au niveau du maintien et de la sécurité de ses systèmes d'information. Se référer à la section des « Risques technologiques ».

Nous dépendons également de transporteurs aériens qui ne font pas partie de notre groupe et d'un grand nombre d'hôteliers, dont plusieurs sont exclusifs à la Société. En général, ces fournisseurs peuvent résilier ou modifier des ententes qu'ils ont conclues avec nous moyennant un avis relativement court. Une éventuelle incapacité de remplacer ces ententes, ou de trouver des fournisseurs semblables, ou de renégocier les ententes à des tarifs réduits pourrait avoir une incidence néfaste sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

De plus, toute baisse de qualité des produits ou services assurés par ces fournisseurs ou toute perception de la part des voyageurs d'une baisse de qualité pourrait nuire à notre réputation. La perte de contrats, les changements apportés aux ententes d'établissement des prix, un accès restreint aux produits et services des fournisseurs ou une opinion publique moins favorable envers certains fournisseurs faisant baisser la demande pour leurs produits et services pourraient avoir une incidence importante sur nos résultats.

RISQUES AÉRIENS

La Société a besoin pour exercer son activité, ou étendre sa portée, d'avoir accès à des avions qui sont en grande partie exploitée par sa filiale Air Transat. Cette flotte est principalement constituée d'appareils qui sont loués pour quelques années, avec des baux, parfois renouvelables, à des conditions diverses et échelonnés dans le temps. Le cas échéant, l'incapacité de renouveler les baux, d'avoir accès à des avions appropriés à des conditions adéquates et en temps opportun, ou de retirer du service comme prévu certains appareils, pourrait avoir un impact défavorable sur la Société.

Notre concentration sur trois types d'aéronefs pourrait entraîner des temps d'arrêt importants pour une partie de notre flotte si des problèmes mécaniques survenaient ou si le responsable de la réglementation donnait toutes directives obligatoires sur l'entretien ou l'inspection applicables à nos types d'aéronefs. La perte de revenus liés à l'indisponibilité de nos aéronefs pourrait avoir une incidence défavorable sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Un incident d'un de nos aéronefs qui se produirait durant nos activités pourrait donner lieu à des frais de réparation ou des coûts de remplacement majeurs à l'aéronef endommagé, une interruption de service, et à des réclamations. Conséquemment, cet événement pourrait exercer un impact défavorable sur la réputation de la Société.

La Société a également besoin d'avoir accès à des installations aéroportuaires dans ses marchés sources et dans ses multiples destinations. La Société doit notamment pouvoir compter sur des créneaux horaires pour les décollages, atterrissages et accès aux portes d'embarquement, à des conditions qui lui permettent d'être concurrentielle. En conséquence, toute difficulté à obtenir un tel accès, ou des perturbations des activités aéroportuaires causées par exemple par des conflits de travail ou d'autres facteurs, sont susceptibles d'avoir un impact défavorable sur notre exploitation.

À la suite de la privatisation d'aéroports et d'organismes de navigation aérienne au Canada, des aéroports et des organismes de navigation aérienne ont exigé des augmentations importantes de leurs frais d'utilisation des aéroports et de leurs redevances de navigation aérienne, d'autant plus que certains de ces aéroports sont situés dans des villes américaines, tout près des frontières canadiennes et ne sont pas sujets à de tels frais. Si ces frais d'utilisation et redevances de navigation devaient augmenter de manière significative, nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation pourraient en subir les contrecoups et concéder certaines routes à nos concurrents américains.

RISQUES TECHNOLOGIQUES

Pour exercer ses activités, accroître son chiffre d'affaires et réduire ses charges d'exploitation, Transat dépend grandement de diverses technologies de l'information et des télécommunications. En effet, nos activités dépendent de notre capacité de gérer les systèmes de réservation, y compris le traitement quotidien d'un grand volume d'appels téléphoniques, de contrôler la rentabilité des produits et leur inventaire, de changer les prix de manière dynamique, d'avoir accès à des renseignements et de les protéger, de distribuer nos produits à des agents de voyages détaillants et autres intermédiaires du secteur des voyages, et d'éviter la pénétration de nos systèmes informatiques. De plus, l'évolution rapide de ces technologies et la demande croissante des réservations sur le web ou les mobiles peut nécessiter des dépenses en capital plus élevées que prévu en vue d'améliorer le service à la clientèle, ce qui pourrait avoir une incidence sur nos résultats d'exploitation.

Par ailleurs, ces moyens technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêt accidentel, d'interruption ou d'abus attribuables, entre autres causes, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, des attentats terroristes, des défaillances des systèmes de télécommunications, des pannes d'électricité, des virus informatiques, des actes de piratage informatique, des intrusions ou usurpations et autres menaces pour la sûreté. D'ailleurs, l'exploitation des vulnérabilités (cyberattaques) est de plus en plus sophistiquée et fréquente, ce qui nécessite des efforts constants pour la gestion et l'évolution des mesures. Même si Transat investit continuellement dans des moyens et dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement du service après sinistre, ces moyens et dispositifs pourraient ne pas être suffisants ou mis en œuvre adéquatement. Toute panne ou défaillance de ces systèmes pourraient nuire considérablement aux activités de la Société, à ces relations clients et porter préjudice à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

De plus, plusieurs de ces systèmes de technologie d'information dépendent de fournisseurs tiers tels Softvoyage, Datalex et Radixx. Ces fournisseurs proposent davantage des solutions externes (en partenariat ou Cloud) qui requièrent des mesures de contrôle additionnelles. Si ces fournisseurs devenaient incapables de maintenir ou améliorer des solutions technologiques performantes de façon rentable et en temps opportun, la Société serait dans l'incapacité de réagir efficacement aux atteintes à la sécurité informatique, d'obtenir de nouveaux systèmes pour répondre à la croissance de sa clientèle ou d'appuyer de nouveaux produits offerts par la Société. Conséquemment, ces situations pourraient générer des charges additionnelles, ce qui aurait une incidence défavorable sur la situation financière de la Société.

RISQUES RÉGLEMENTAIRES

L'industrie dans laquelle évolue Transat est assujettie à de multiples lois et règlements tant canadiens qu'étrangers. Ceux-ci régissent entre autres les questions de sécurité, sûreté, droits des consommateurs, permis, licences, droits de propriété intellectuelle, protection de renseignements personnels, concurrence, tarification, et environnement. Conséquemment, les résultats futurs de Transat peuvent varier en fonction des mesures prises par les organismes gouvernementaux ayant compétence sur les activités de la Société, y compris l'octroi et les retards d'octroi de certaines autorisations ou de certains permis de la part de gouvernements, l'adoption de règlements qui ont une incidence sur les normes de service à la clientèle, notamment les nouvelles normes de sécurité des passagers, l'adoption de restrictions antibruit ou de règles de circulation nocturne plus sévères et la mise en vigueur de règlements provinciaux ayant une incidence sur les activités des agents de voyages détaillants et grossistes. De plus, des régimes de réglementation nouveaux ou différents ou des modifications apportées aux lois ou règlements et à la politique fiscale pourraient avoir un effet sur nos activités en ce qui concerne les taxes sur les chambres d'hôtel, les taxes sur la location automobile, les taxes imposées aux transporteurs aériens et les frais d'aéroport.

Dans le but de lutter contre le changement climatique, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a établi un modèle international qui imposerait des taxes sur les émissions de gaz à effet de serre, lesquelles serviraient à contrebalancer les émissions de gaz. Pour le transport aérien domestique, le gouvernement fédéral projette d'introduire une nouvelle loi qui serait accompagnée de règlements aux fins de mettre en œuvre un système de prix pour la pollution au carbone. L'impact de cette nouvelle législation sur l'industrie de l'aviation n'est pas clair à ce jour, ni quelles en seraient les implications financières pour Air Transat. Si toutefois cette loi se concrétise, il pourrait en découler des coûts additionnels, que la Société pourrait ne pas pouvoir répercuter entièrement dans les prix de vente de ses produits. Le cas échéant, sa marge en souffrirait.

Dans l'exercice de nos activités, tant du côté aérien que du secteur des voyages, la Société s'expose à des réclamations et poursuites, dont des recours collectifs. Les litiges ou les réclamations pourraient avoir un effet néfaste sur les activités et les résultats d'exploitation de la Société.

RISQUES EN RESSOURCES HUMAINES

Les coûts de main-d'œuvre constituent une des rubriques importantes parmi les charges d'exploitation de la Société. Rien ne garantit que Transat parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, au résultat de son activité ni à sa situation financière.

La capacité de la Société de mener à bien son plan d'entreprise est tributaire de l'expérience de ses dirigeants et employés clés, ainsi que de la connaissance qu'ils ont du milieu touristique, des secteurs voyages et aériens. La perte d'employés importants pourrait nuire à nos activités et à nos résultats d'exploitation. De plus, notre programme de recrutement, notre structure salariale, nos programmes de gestion de rendement, notre plan de relève ainsi que notre plan de formation comportent des risques qui pourraient avoir des impacts négatifs au niveau de notre capacité à attirer et conserver les ressources compétentes nécessaires pour soutenir la croissance et le succès de la Société.

En date du 31 octobre 2017, la Société comptait environ 5 000 employés dont près de 50 % sont syndiqués et font l'objet de six conventions collectives. Au 31 octobre 2017, une seule convention collective sur six n'était pas encore renouvelée. Les négociations pour le renouvellement de cette convention collective peuvent entraîner des arrêts, des ralentissements de travail ou des augmentations des coûts de main d'œuvre qui pourraient avoir un effet défavorable sur nos activités et notre résultat d'exploitation.

RISQUES DE COUVERTURE D'ASSURANCE

Le marché des assurances sur le transport aérien à l'égard des risques découlant d'une guerre et d'un acte terroriste a subi divers changements. En effet, notre assurance responsabilité liée à nos opérations aériennes couvre la responsabilité relative aux dommages découlant de blessures subies par des passagers ou du décès de ceux-ci, ainsi qu'aux dommages subis par des tiers. La limite par sinistre s'élève à 1,25 milliard \$US, sauf quant à l'assurance responsabilité pour les dommages corporels et matériels à des tiers (autres que les passagers) découlant des risques de guerre, dont la couverture maximale est de 250 millions \$US au total et par sinistre.

Au sujet de cette dernière, une assurance additionnelle est souscrite et maintenue à l'égard des dommages corporels et matériels à des tiers (autres que les passagers) découlant des risques de guerre qui couvre le montant en excédent de 250 millions \$US, jusqu'à la couverture maximale de 1 milliard \$US au total et par sinistre. Par l'entremise du comité d'audit et du comité de gestion des risques et de régie d'entreprise, le conseil d'administration repère et évalue au moins une fois par année les principaux facteurs de risque liés aux nos activités et approuve les stratégies et les systèmes de gestion des risques proposés, y compris les risques liés spécifiquement à l'industrie aéronautique.

Toutefois, rien ne garantit que tous les risques soient ainsi couverts et que nous puissions maintenir une telle couverture à des niveaux et conditions favorables et à un coût acceptable.

Nous estimons que nos fournisseurs et la Société disposent d'une assurance responsabilité civile adéquate pour les protéger contre les risques auxquels ils sont exposés dans le cours normal des affaires, tels que des réclamations pour blessures graves ou pour décès par suite d'un accident impliquant un aéronef ou d'autres véhicules transportant nos clients. Quoique nous n'ayons jamais fait l'objet d'une réclamation d'assurance responsabilité civile pour laquelle nous n'avions pas de couverture suffisante, rien ne garantit que notre assurance suffise à couvrir des réclamations d'envergure ou que l'assureur concerné soit solvable lorsque le sinistre surviendrait. Rien ne garantit non plus que nous soyons en mesure d'obtenir une assurance adéquate à un coût acceptable dans l'avenir. Ces incertitudes pourraient avoir une incidence défavorable sur nos activités et nos résultats d'exploitation.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

L'application du Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières constitue un exercice d'amélioration continue qui amène la Société à officialiser des processus et mesures de contrôle déjà en place et à en instaurer de nouveaux. La direction a choisi d'en faire un projet à l'échelle de la Société conduisant à une amélioration opérationnelle et à une meilleure gestion.

Conformément à ce règlement, la Société a produit des attestations signées par le Président et chef de la direction et le Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière qui, entre autres choses, font un rapport sur la conception et le fonctionnement des contrôles et procédures de communication de l'information (CPCI) ainsi que sur la conception et le fonctionnement des contrôles internes à l'égard de l'information financière (CIIF).

Le Président et chef de la direction et le Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière ont conçu ou fait concevoir sous leur supervision les CPCI pour fournir une assurance raisonnable que l'information importante relative à la Société leur a été communiquée et que l'information à fournir dans les documents visés de la Société par les règlements d'information continue a été comptabilisée, traitée, résumée et présentée aux dates précisées par les lois sur les valeurs mobilières.

De plus, le Président et chef de la direction et le Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière ont également conçu ou fait concevoir, sous leur supervision des CIIF pour fournir une assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les états financiers ont été dressés, aux fins de la publication de l'information financière, conformément aux IFRS.

ÉVALUATION DES CPCI ET CIIF

Une évaluation de l'efficacité de la conception et du fonctionnement des CPCI et des CIIF a été effectuée sous la supervision du Président et chef de la direction et du Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière. Cette évaluation portait sur l'examen de la documentation, les vérifications et les autres procédures que la direction a jugé appropriées dans les circonstances. Cette évaluation a également tenu compte, entre autres, de la politique de la Société quant à la divulgation des renseignements, du code d'éthique professionnel, du processus de sous-attestation, et du fonctionnement du comité de divulgation de l'information de la Société.

À la lumière de cette évaluation, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne émis par le *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* (COSO-Framework 2013), et dans le cadre de la préparation de ses états financiers de fin d'année, ces deux dirigeants signataires ont conclu que les CPCI et les CIIF étaient efficaces au 31 octobre 2017.

Finalement, il n'y a eu aucune modification significative des CIIF survenue au cours du quatrième trimestre terminé le 31 octobre 2017 qui ait eu une incidence importante sur les CIIF de la Société.

PERSPECTIVES

Pour le premier semestre - Sur le marché des destinations soleil au départ du Canada, le principal marché de la Société durant l'hiver, la capacité de Transat est supérieure de 8 % à celle offerte l'an passé. À ce jour, 50 % de cette capacité est vendue, les réservations sont en avance de 9,2 % et les coefficients d'occupation sont similaires. L'appréciation du dollar canadien, combinée à la hausse du coût du carburant, a actuellement un impact à la baisse sur les charges opérationnelles de 2,1 %. Les marges sont actuellement supérieures de 2,0 % à celles enregistrées à pareille date l'année dernière.

Sur le marché transatlantique, où c'est la basse saison, la capacité de Transat est supérieure de 20 % à celle déployée l'hiver dernier. À ce jour, 47 % de cette capacité est vendue, les réservations sont en avance de 15 % et les coefficients d'occupation sont inférieurs de 2 %. Les marges sont actuellement inférieures de 1,6 % à celles enregistrées à pareille date l'année dernière.

Dans la mesure où ces tendances se maintiennent, la Société prévoit que les résultats seront meilleurs que ceux de la saison d'hiver 2017.

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers consolidés et le rapport de gestion de Transat A.T. inc., ainsi que toute l'information contenue dans le rapport financier, sont la responsabilité de la direction et ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration.

Les états financiers consolidés ont été dressés par la direction conformément aux IFRS publiées par l'International Accounting Standards Board. Le rapport de gestion a été préparé conformément aux exigences des autorités canadiennes en valeurs mobilières. La responsabilité de la direction à ces égards comprend la sélection de principes comptables appropriés ainsi que l'exercice d'un jugement éclairé dans l'établissement d'estimations raisonnables et justes, en accord avec les IFRS et avec les exigences des autorités canadiennes en valeurs mobilières, et adéquats dans les circonstances. L'information financière présentée dans le rapport de gestion et ailleurs dans ce rapport annuel est conforme à celle des états financiers.

La Société et ses filiales se sont dotées de systèmes comptables et de contrôles internes conçus afin de fournir l'assurance raisonnable que l'actif est protégé contre une perte ou une utilisation non autorisée et qu'on puisse ainsi se fier aux registres comptables pour la préparation des états financiers et du rapport de gestion.

Le conseil d'administration assume ses responsabilités à l'égard de l'information financière présentée dans les états financiers consolidés et le rapport de gestion, principalement par l'entremise de son comité d'audit. Le comité d'audit, nommé par le conseil d'administration et dont tous les membres sont des administrateurs indépendants possédant des compétences financières, revise les états financiers consolidés annuels et le rapport de gestion et en recommande l'approbation au conseil d'administration. Le comité d'audit étudie également de façon suivie les résultats des audits effectués par les auditeurs externes, les conventions et méthodes comptables ainsi que les systèmes de contrôle interne de la Société. Les présents états financiers consolidés ont été audités par Ernst & Young s.r.l. / S.E.N.C.R.L., et le rapport qu'ils ont dressé sur les états financiers consolidés figure à la page suivante.

Le président du conseil,
président et chef de la direction



Jean-Marc Eustache

Le vice-président, finances et administration
et chef de la direction financière



Denis Pétrin

[en milliers \$ canadiens, à l'exception des montants par action]

	2017	2016	2015	2014	2013
États consolidés des résultats					
Activités poursuivies					
Revenus	3 005 345	2 889 646	2 897 950	2 996 106	2 969 642
Dépenses d'exploitation	2 899 230	2 856 118	2 797 342	2 909 737	2 855 340
Amortissement	68 470	50 038	45 817	43 581	36 423
Éléments spéciaux	2 925	13 825	—	6 387	5 740
Résultat d'exploitation	34 720	(30 335)	54 791	36 401	72 139
Coûts du financement	2 134	1 669	1 775	1 541	2 091
Revenus de financement	(8 363)	(6 996)	(7 576)	(7 872)	(7 233)
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs	(9 187)	(6 901)	1 391	21 978	732
Gain de change	(15 052)	(1 284)	(2 531)	(1 123)	(566)
Dépréciation d'actifs	—	79 708	—	369	—
Perte (gain) sur cession d'un placement	(86 616)	843	—	—	—
Résultat avant charge d'impôts	151 804	(97 374)	61 732	21 508	77 115
Impôts sur le résultat (recouvrement)	13 432	(10 843)	12 413	1 724	18 046
Résultat net lié aux activités poursuivies	138 372	(86 531)	49 319	19 784	59 069
Activités abandonnées					
Résultat net lié aux activités abandonnées	—	49 772	(2 355)	6 282	2 133
Résultat net de l'exercice	138 372	(36 759)	46 964	26 066	61 202
Part des actionnaires sans contrôle dans les résultats de filiales	4 064	4 989	4 399	3 191	3 247
Résultat net de l'exercice attribuable aux actionnaires	134 308	(41 748)	42 565	22 875	57 955
Résultat de base par action	3,63	(1,13)	1,11	0,59	1,51
Résultat dilué par action	3,63	(1,13)	1,10	0,59	1,51
Flux de trésorerie liés aux :					
Activités opérationnelles	161 487	43 561	108 992	90 009	102 179
Activités d'investissement	97 901	5 093	(53 854)	(52 683)	(21 092)
Activités de financement	(3 596)	(9 823)	(12 672)	191	(1 817)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	450	(12 132)	3 402	(2 262)	1 710
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	256 242	26 699	45 868	35 255	80 980
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	593 582	363 664	336 423	308 887	171 175
Total de l'actif	1 453 216	1 277 420	1 513 764	1 375 030	1 290 073
Dette à long terme (y compris la tranche à court terme)	—	—	—	—	—
Capitaux propres	577 870	464 386	537 252	482 946	441 393
Ratio d'endettement ¹	0,60	0,64	0,65	0,65	0,66
Valeur comptable par action ²	15,59	12,60	14,29	12,47	11,47
Statistiques – avoir des actionnaires (en milliers)					
Actions en circulation à la fin de l'exercice	37 064	36 859	37 591	38 742	38 468
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation :					
Avant dilution	36 995	36 899	38 442	38 644	38 390
Après dilution	37 040	36 899	38 558	39 046	38 472

¹ Correspond au total du passif divisé par le total de l'actif.

² Correspond aux capitaux propres divisés par le nombre d'actions en circulation.