

Rapport annuel

Transat A.T. inc.





C'est grâce à
nos employés que
nous atteignons de
nouveaux sommets.



Haute direction



**Jean-Marc
Eustache**

Président du conseil,
président et chef
de la direction,
Transat A.T. inc.



**Annick
Guérard**

Chef de l'exploitation,
Transat A.T. inc.



**Jean-François
Lemay**

Président-directeur
général,
Air Transat A.T. inc.



**Jordi
Solé**

Président,
division hôtelière,
Transat A.T. inc.



**Bernard
Bussières**

Vice-président,
affaires juridiques et
secrétaire corporatif,
Transat A.T. inc.



**Daniel
Godbout**

Vice-président
principal et
conseiller
du président,
Transat A.T. inc.



**Christophe
Hennebelle**

Vice-président,
ressources humaines
et affaires publiques,
Transat A.T. inc.



**Bruno
Leclaire**

Chef de la direction
des systèmes
d'information et des
solutions numériques,
Transat A.T. inc.



**Denis
Pétrin**

Vice-président,
finances et
administration et
chef de la direction
financière,
Transat A.T. inc.

Neha
Coordonnatrice Principale
Gestion des Revenus Groupes Sud
Chez Transat depuis 2007



**Meilleure compagnie aérienne
vacances au monde en 2019**



Conseil d'administration



Jean-Marc Eustache

Président du conseil, président et chef de la direction, Transat A.T. inc.

1



Raymond Bachand

Administrateur en chef
Conseiller stratégique,
Norton Rose Fulbright Canada
S.E.N.C.R.L., s.r.l./LLP

1 3



Ian Rae

Fondateur et président-directeur général, CloudOps



Louis-Marie Beaulieu

Président du conseil, président et chef de la direction, Groupe Desgagnés inc.

2



Lucie Chabot

Administratrice de sociétés

3



Jacques Simoneau

Président-directeur général et administrateur, Gestion Univalor, s.e.c.

1 3 4



Lina De Cesare

Administratrice de sociétés

4



W. Brian Edwards

Administrateur de sociétés

1 2 4



Susan Kudzman

Administratrice de sociétés

2 4



Jean-Yves Leblanc

Administrateur de sociétés

1 2 3



Louise St-Pierre

Administratrice de sociétés



Philippe Sureau

Administrateur de sociétés

Comités

1 Comité exécutif

2 Comité des ressources humaines et de la rémunération

3 Comité d'audit

4 Comité de gestion de risques et de régie de l'entreprise

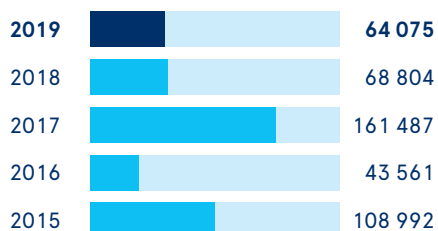
Sommaire financier 2019

en milliers de dollars, à l'exception des montants par action et des ratios

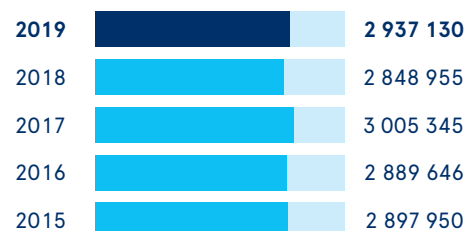
Transat A.T. inc. est une grande entreprise de tourisme international spécialisée dans le voyage vacances.

Elle est présente dans une soixantaine de destinations dans plus de 25 pays en Amérique et en Europe.

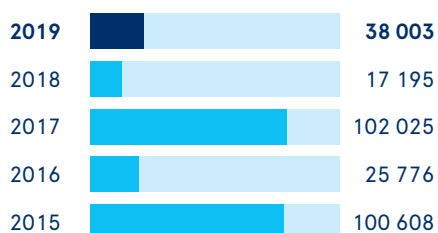
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles



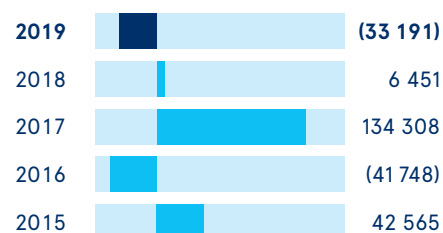
Revenus



Résultat d'exploitation ajusté¹



Résultat net attribuable aux actionnaires



	2019	2018	Variation (\$)	Variation (%)
Revenus	2 937 130	2 848 955	88 175	3,1
Résultat d'exploitation	(49 783)	(50 593)	810	1,6
Résultat d'exploitation ajusté ¹	38 003	17 195	20 808	121,0
Résultat net de l'exercice	(30 544)	9 993	(40 537)	(405,7)
Résultat net attribuable aux actionnaires	(33 191)	6 451	(39 642)	(614,5)
Résultat par action dilué	(0,88)	0,17	(1,05)	(617,6)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	64 075	68 804	(4 729)	(6,9)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	564 844	593 654	(28 810)	(4,9)
Actif total	1 584 927	1 566 790	18 137	1,2
Dette à long terme (y compris la tranche à court terme)	-	-	-	-
Ratio d'endettement ²	0,66	0,64	0,02	3,1
Cours de l'action au 31 octobre (TRZ)	15,37	6,80	8,57	126,0
Actions en circulation à la fin de l'exercice (en milliers)	37 747	37 545	202	0,5

¹ Voir section Mesures financières non normalisées selon les IFRS.

² Le ratio d'endettement correspond au total du passif divisé par le total de l'actif.

Le président du conseil
d'administration,
président et chef
de la direction



Jean-Marc Eustache
Le 11 décembre 2019



Le début d'une nouvelle histoire

Le 23 août dernier, vous avez approuvé à 94,77% le plan d'arrangement qui prévoit la cession de Transat A.T. à Air Canada. Si toutes les autorisations réglementaires sont reçues comme prévu, la transaction se conclura au deuxième trimestre de l'année civile 2020.

Cette transaction, qui constitue sans conteste l'événement marquant de l'année qui vient de s'écouler, est une excellente nouvelle pour Transat, comme pour Air Canada. Elle viendra renforcer un champion canadien et québécois du voyage, en fusionnant deux compagnies qui sont, d'après Skytrax, respectivement le meilleur transporteur loisir au monde et le meilleur transporteur d'Amérique du Nord.

L'environnement devient de plus en plus concurrentiel pour les voyageurs et les compagnies aériennes. Cela a été illustré par la récente débâcle de Thomas Cook, mais aussi celle de nombreuses compagnies aériennes de taille moyenne, comme XL Airways en France, Flybmi en Grande-Bretagne, WOW Air en Islande ou Jet Airways en Inde. Dans ce contexte, rejoindre une entreprise capable de se faire une place sur la scène mondiale est ce qui pouvait arriver de mieux pour le futur de Transat.

L'alliance de Transat avec Air Canada, une entreprise qui connaît notre métier et qui a démontré sa capacité à réussir, c'est plus de choix pour les clients, plus de destinations et plus de connexions. C'est aussi la perspective d'une meilleure utilisation de nos avions grâce à la puissance d'un réseau étoffé. C'est la meilleure garantie pour l'entreprise, la marque, et les emplois que nous avons développés depuis plus de 30 ans, au Québec, au Canada et dans le monde.

C'est aussi, bien sûr, une bonne nouvelle pour les actionnaires, puisque le prix de 18 \$ représentera une prime très importante sur le cours moyen de l'action avant la première annonce de l'existence de discussions.

Nous avons mis beaucoup d'énergie au cours des derniers mois à rendre la transaction possible et nous continuons à diriger nos efforts vers l'obtention des autorisations réglementaires que nous attendons. Mais cela ne veut pas dire que nous nous sommes détournés du quotidien. Nous avons au contraire poursuivi la mise en œuvre des éléments essentiels de notre plan stratégique, en nous concentrant tout particulièrement sur ceux qui pourront amener des résultats à plus brève échéance.

Ces efforts à court terme nous permettent de terminer l'année avec une perte nette ajustée de 9,4 millions \$, ce qui représente une amélioration de près de 15 millions \$ sur l'an dernier. C'est loin d'être le résultat que nous souhaiterions, mais il est satisfaisant que, même dans les circonstances, le curseur bouge dans la bonne direction. Aux états financiers, nous enregistrons une perte nette attribuable aux actionnaires de 33,2 millions \$, contre un résultat net attribuable aux actionnaires de 6,5 millions \$ l'an dernier. Cela s'explique essentiellement par les coûts de transaction enregistrés cette année et par le gain sur la vente de Jonview Canada que nous constatons l'année dernière.

Au chapitre des gains de cette année, nous avons d'abord amélioré notre réseau et notre flotte. L'élément le plus visible de ce changement a été l'arrivée de nos deux premiers A321neo LR. Nous avons été très fiers le 3 mai d'être la première compagnie en Amérique du Nord, et l'une des premières au monde, à recevoir l'un de ces appareils, le premier d'une commande qui en comporte 15. Les avantages de cet appareil sont multiples. Sa cabine entièrement redessinée permet à nos clients de se sentir en vacances dès le décollage. Sa consommation est réduite de 15 % par rapport à la précédente génération d'Airbus, ce qui représente un avantage à la fois en termes de coûts et de protection de l'environnement. Et son bruit est réduit de 50 %, tant pour les voyageurs en cabine, que pour les collectivités autour des aéroports. Ces caractéristiques en font sans conteste l'appareil le plus vert de sa catégorie.

Enfin, son long rayon d'action nous permet de gagner en efficacité sur nos deux marchés, sud et transatlantique. Cela a contribué à atteindre notre objectif d'augmenter nos fréquences, ce que nous avons fait particulièrement vers l'Europe et sur le marché domestique.

Nous avons également poursuivi les efforts d'accroissement de nos revenus unitaires. D'une part, nos revenus accessoires ont augmenté de manière significative. D'autre part, nous avons poursuivi la transformation de notre organisation de gestion du revenu, ce qui nous a permis d'améliorer notre revenu unitaire sur l'ensemble du réseau.





Le début d'une nouvelle histoire

En même temps, nous avons maintenu la pression sur nos initiatives de réduction de coûts, tout en continuant d'améliorer la satisfaction de nos clients. Nos indicateurs à ce titre, satisfaction et taux de recommandation net (Net promoter score ou NPS), progressent encore. Nous avons également à nouveau reçu de nombreux prix à ce titre, décernés tant par les clients comme le prix Skytrax, déjà évoqué plus haut, que par les agents de voyages comme les Agents' Choice Awards de Baxter Travel Media (meilleur voyageur et meilleur fournisseur global) ou les trophées Uni-Vers de l'Association des agents de voyages du Québec (meilleure compagnie aérienne et meilleur voyageur).

Du côté de la division hôtelière, nous avons ralenti notre avancement pendant l'année, tout en continuant à travailler très fort pour préparer la construction de notre premier hôtel et un redémarrage éventuel. Nous continuons à explorer toutes les avenues qui nous permettront de faire prospérer ce beau projet.

Nous abordons donc l'année 2020 impatients de conclure la transaction qui va ouvrir un nouveau chapitre dans l'histoire de Transat, et forts d'opérations plus solides que jamais.

En concluant, je voudrais remercier ceux qui ont mis toutes leurs énergies dans ce cheminement : notre conseil d'administration, et en particulier son comité spécial dont le travail a permis la conclusion de la transaction, nos clients qui continuent toujours aussi nombreux à nous faire confiance, et surtout l'ensemble de nos employés, dont la loyauté et l'engagement sans faille nous permettent de maintenir un service et une qualité d'exécution au moins aussi bons, sinon meilleurs, que les années précédentes. Ce sont eux qui ont construit Transat et ce sont eux qui continuent à le faire vivre.

TABLE DES MATIÈRES

1.	Avertissement en ce qui concerne les déclarations prospectives	6
2.	Mesures financières non normalisées selon les IFRS	8
3.	Faits saillants financiers	11
4.	Aperçu	12
5.	Retour sur les perspectives du 12 septembre 2019	16
6.	Développements récents	16
7.	Cessions d'entreprises.....	17
8.	Activités consolidées	18
9.	Situation financière, trésorerie et sources de financement	24
10.	Autres	29
11.	Comptabilité	30
12.	Risques et incertitudes	36
13.	Contrôles et procédures.....	45
14.	Perspectives.....	45
	Rapport de la direction.....	46
	Rapport des auditeurs indépendants	47

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 2019 par rapport à l'exercice clos le 31 octobre 2018 et doit être lu avec les états financiers consolidés audités et les notes afférentes. Sauf indication contraire, l'information présentée dans ce rapport de gestion est datée du 11 décembre 2019. 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 2019 et la notice annuelle.

Nos états financiers consolidés 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.

1. 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, la conjoncture économique, l'évolution de la demande compte tenu de la saisonnalité des opérations, les conditions météorologiques extrêmes, les 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 des services à destination et de la sécurité aérienne, les tendances démographiques, les perturbations du système de contrôle de la circulation aérienne, le coût des mesures portant sur la protection, la sécurité et l'environnement, la concurrence, la capacité de la Société de préserver et de faire croître sa réputation et sa marque, la disponibilité du financement dans le futur, les fluctuations des prix du carburant et des taux de change et d'intérêt, la dépendance de la Société envers des fournisseurs clés, la disponibilité et la fluctuation des coûts liés à nos aéronefs, les technologies de l'information et les télécommunications, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables, les litiges en cours et les poursuites intentées par des tiers, la capacité de réduire les coûts d'exploitation, la capacité de la Société d'attirer et de conserver des ressources compétentes, les relations de travail, les négociations des conventions collectives et les conflits de travail, les questions de retraite, le maintien d'une couverture d'assurance à des niveaux et conditions favorables et à un coût acceptable, ainsi que d'autres risques expliqués en détail à la section Risques et incertitudes du présent rapport de gestion.

Par ailleurs, le présent rapport de gestion contient certaines déclarations prospectives à l'égard de la Société concernant une transaction visant l'acquisition de la totalité des actions de la Société par Air Canada [la « transaction avec Air Canada »]. Ces déclarations sont fondées sur certaines hypothèses jugées raisonnables par la Société, mais sont soumises à certains risques et incertitudes, dont plusieurs sont hors du contrôle de la Société, qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement. Notamment, la réalisation d'une transaction sera assujettie à certaines conditions de clôture usuelles, dont des approbations réglementaires, notamment celles du Canada et de l'Union Européenne. En particulier, une évaluation de l'arrangement au regard de l'intérêt public est actuellement menée par Transports Canada, avec la participation du Commissaire de la concurrence. Si les approbations requises sont obtenues et que les conditions sont remplies, la clôture de la transaction est attendue pour le deuxième trimestre de l'année civile 2020.

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.

Les déclarations prospectives figurant dans le présent rapport de gestion reposent sur un certain nombre d'hypothèses sur la conjoncture économique et le marché, ainsi que sur les activités, la situation financière et les opérations de la Société. À titre d'exemples de déclarations prospectives citons, sans toutefois s'y limiter, les déclarations concernant :

- La perspective selon laquelle Air Canada fera l'acquisition de la totalité des actions de la Société.
- La perspective selon laquelle si les approbations requises sont obtenues et que les conditions sont remplies, la clôture de la transaction avec Air Canada est attendue pour le deuxième trimestre de l'année civile 2020.
- La perspective selon laquelle la Société dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour 2020 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 2019.
- La perspective selon laquelle la Société devrait générer des flux de trésorerie positifs de nos activités d'exploitation en 2020.
- La perspective selon laquelle les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles pourraient s'élever à environ 70,0 millions \$, excluant toutes acquisitions de terrains et d'hôtels en lien avec le développement de notre division hôtelière.
- 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 sur le programme des destinations soleil pour l'hiver 2020, l'impact de la variation du dollar canadien, combiné à la baisse du coût du carburant, n'entraînera pas de hausse des charges opérationnelles si le dollar canadien en regard du dollar américain et le coût du carburant d'aéronefs, demeurent stables.
- La perspective selon laquelle la Société prévoit des résultats pour la saison d'hiver légèrement supérieurs à ceux de l'an dernier.

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.

2. 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 gains (pertes) à la cession d'entreprises, les charges de restructuration, la dépréciation d'actifs, l'amortissement et autres éléments inhabituels importants, et en incluant les primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de la période, 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'entreprises, 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'entreprises, 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 :

	2019	2018	2017
		Retraité ¹	
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	\$	\$	\$
Résultat d'exploitation	(49 783)	(50 593)	34 720
Éléments spéciaux	23 875	8 962	2 925
Amortissement	64 078	59 125	68 470
Primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de l'exercice	(167)	(299)	(4 090)
Résultat d'exploitation ajusté	38 003	17 195	102 025
Résultat avant charge d'impôts	(38 766)	5 044	151 804
Éléments spéciaux	23 875	8 962	2 925
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	8 664	(8 360)	(9 187)
Gain sur cession d'entreprises	(9)	(31 064)	(86 616)
Gain de change réalisé à la cession d'une entreprise	—	—	(15 478)
Primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de l'exercice	(167)	(299)	(4 090)
Résultat ajusté avant charge d'impôts	(6 403)	(25 717)	39 358
Résultat net attribuable aux actionnaires	(33 191)	6 451	134 308
Éléments spéciaux	23 875	8 962	2 925
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	8 664	(8 360)	(9 187)
Gain sur cession d'entreprises	(9)	(31 064)	(86 616)
Gain de change réalisé à la cession d'une entreprise	—	—	(15 478)
Primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de l'exercice	(167)	(299)	(4 090)
Incidence fiscale	(8 609)	277	7 237
Résultat net ajusté	(9 437)	(24 033)	29 099
Résultat net ajusté	(9 437)	(24 033)	29 099
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	37 673	37 562	37 040
Résultat net ajusté par action	(0,25)	(0,64)	0,79

¹ La Société a retraité ses états financiers consolidés au 31 octobre 2018. Voir section Retraitement.

	31 octobre 2019	31 octobre 2018	31 octobre 2017
	\$	\$	\$
Loyers d'aéronefs	143 784	124 454	132 139
Multiple	5	5	5
Contrats de location simple ajustés	718 920	622 270	660 695
Dette à long terme	—	—	—
Contrats de location simple ajustés	718 920	622 270	660 695
Dette totale	718 920	622 270	660 695
Dette totale	718 920	622 270	660 695
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(564 844)	(593 654)	(593 582)
Dette totale nette	154 076	28 616	67 113

3. FAITS SAILLANTS FINANCIERS

	2019	2018	2017	Variation	
		Retraité ¹		2019	2018
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	\$	\$	\$	%	%
États des résultats consolidés					
Revenus	2 937 130	2 848 955	3 005 345	3,1	(5,2)
Résultat d'exploitation	(49 783)	(50 593)	34 720	1,6	(245,7)
Résultat net attribuable aux actionnaires	(33 191)	6 451	134 308	(614,5)	(95,2)
Résultat de base par action	(0,88)	0,17	3,63	(617,6)	(95,3)
Résultat dilué par action	(0,88)	0,17	3,63	(617,6)	(95,3)
Résultat d'exploitation ajusté ²	38 003	17 195	102 025	121,0	(83,1)
Résultat net ajusté ²	(9 437)	(24 033)	29 099	60,7	(182,6)
Résultat net ajusté par action ²	(0,25)	(0,64)	0,79	60,9	(181,0)
États des flux de trésorerie consolidés					
Activités opérationnelles	64 075	68 804	161 487	(6,9)	(57,4)
Activités d'investissement	(92 123)	(93 644)	97 901	1,6	(195,7)
Activités de financement	(1 703)	(430)	(3 596)	(296,0)	88,0
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	941	(982)	450	195,8	(318,2)
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	(28 810)	(26 252)	256 242	(9,7)	(110,2)
	Au 31 octobre 2019	Au 31 octobre 2018	Au 31 octobre 2017	Variation 2019	Variation 2018
	\$	Retraité ¹ \$	\$	%	%
États de la situation financière consolidés					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	564 844	593 654	593 582	(4,9)	0,0
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés (courant et non courant)	352 771	338 919	309 064	4,1	9,7
	917 615	932 573	902 646	(1,6)	3,3
Actif total	1 584 927	1 566 790	1 453 216	1,2	7,8
Dettes (courant et non courant)	—	—	—	—	—
Dettes totales ²	718 920	622 270	660 695	15,5	(5,8)
Dettes totales nettes ²	154 076	28 616	67 113	438,4	(57,4)

¹ La Société a retraité ses états financiers consolidés au 31 octobre 2018. Voir section Retraitement.

² Voir section 2 - Mesures financières non normalisées selon les IFRS

4. 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, maritimes ou aériens entre les aéroports et les hôtels ou les ports 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 une grande entreprise intégrée de tourisme international spécialisée dans le voyage vacances, qui exerce ses activités et commercialise ses services en Amérique et en Europe. Elle élabore et commercialise des services de voyages vacances, sous forme de forfait ou non, incluant des liaisons aériennes et des séjours hôteliers. Transat opère sous les marques Transat et Air Transat, 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 également distributeur au détail, aussi bien en ligne que par l'entremise d'agences de voyages, dont certaines lui appartiennent. Elle offre des services à destination au Mexique, en République dominicaine et en Jamaïque. Depuis peu, Transat a entrepris de constituer une division dont la mission sera de détenir et d'exploiter des hôtels dans les Caraïbes et au Mexique, et de les commercialiser notamment aux États-Unis, en Europe et au Canada.

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 la gamme de nos activités en exerçant notre mission également dans l'hôtellerie.

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, européens et américains.

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, des partenaires, ou de la gouvernance, restera une préoccupation majeure dans la stratégie de Transat.

En date du 23 août 2019, les actionnaires de Transat ont approuvé la convention d'arrangement [la « Convention d'Arrangement »] avec Air Canada aux termes de laquelle il est prévu qu'Air Canada fera l'acquisition de toutes les actions émises et en circulation de Transat. Si les approbations réglementaires sont obtenues et que la transaction se produit, l'activité de Transat viendra s'intégrer dans le plan stratégique d'Air Canada. Entre-temps, la Société poursuit la mise en œuvre de son plan, tout en ralentissant ses investissements dans le développement hôtelier. La Société s'assure de maintenir ses efforts de réduction des coûts et d'amélioration du service, ainsi que de préserver sa capacité à mettre pleinement en œuvre son plan au cas où la transaction ne clôturerait pas.

En conséquence, les objectifs que Transat poursuivra pour l'exercice 2020 sont les suivants :

1. Obtenir les autorisations réglementaires nécessaires à la conclusion de la transaction avec Air Canada, tout en maintenant intacte sa capacité à opérer de manière indépendante;
2. Améliorer la performance financière;
3. Optimiser les programmes de vols afin de maximiser les revenus et la rentabilité, notamment par l'accroissement de la densité du réseau, de l'utilisation de la flotte et de la connectivité;
4. Poursuivre la transformation des pratiques de gestion du revenu et augmenter le revenu unitaire;
5. Poursuivre les initiatives de contrôle et de réduction des coûts;
6. Poursuivre l'augmentation de la part de notre distribution directe;
7. Poursuivre l'amélioration de la satisfaction de nos clients et maintenir la bonne perception de la marque; et
8. Maintenir la satisfaction et l'engagement de nos équipes et favoriser la rétention.

REVUE DES OBJECTIFS ET DES RÉALISATIONS POUR 2019

Les principaux objectifs pour l'exercice 2019 ainsi que les réalisations se détaillaient comme suit :

Développer notre division hôtelière : engager les travaux de construction du premier hôtel au Mexique, acquérir un deuxième terrain ou un hôtel en exploitation et finaliser la mise en place de l'équipe

La Société a ralenti ses investissements dans le développement hôtelier mais continue le travail y afférent en conformité avec la Convention d'Arrangement.

Solidifier notre réseau aérien : densifier le réseau en augmentant les fréquences sur nos principales routes et envisager les alliances possibles en bout de réseau pour alimenter nos routes

Les fréquences ont été augmentées en particulier sur l'Europe et le domestique. Transat a conclu la Convention d'Arrangement avec Air Canada après avoir conclu qu'il s'agissait de la meilleure alliance pour alimenter ses routes.

Accroître nos revenus, par l'amélioration des revenus auxiliaires et par la finalisation de la montée en compétence et de la mise en place de nouvelles pratiques au sein du service de gestion du revenu

Les objectifs d'amélioration des revenus auxiliaires ont été atteints et la mise en place d'une organisation améliorée en gestion des revenus nous a permis d'améliorer le revenu unitaire sur l'ensemble du réseau.

Transformer notre flotte : mener à bien les changements prévus cette année, dont l'introduction des premiers A321neo LR, finaliser la planification de la flotte à 3-5 ans, tout en améliorant sa fiabilité, et en intégrant les nouvelles règles de fatigue des pilotes et la charte des voyageurs

Les deux premiers A321neo LR ont été accueillis dans la flotte et l'organisation s'est préparée à s'adapter aux règles de fatigue et à celles de la charte des voyageurs. Dans le contexte de la transaction avec Air Canada, l'accent a toutefois été mis davantage sur les plans à court terme que sur le long terme.

Réduire et contrôler nos coûts

Une structure de contrôle des coûts et d'amélioration continue a été mise en place, qui a permis de mener à bien les initiatives de contrôle et de réduction de coûts prévues pour l'année.

Optimiser notre distribution, notamment en augmentant notre part directe dans celle-ci

La part de la distribution directe a progressé, particulièrement pour les forfaits. Les objectifs fixés n'ont pas tout à fait été atteints, notamment du fait d'une variation du mix destinations.

Accroître la satisfaction client, mesurée par notre Net Promoter Score

Le Net Promoter Score a augmenté significativement. La satisfaction clientèle est en hausse.

Étendre notre empreinte numérique auprès des clients et numériser et automatiser les processus opérationnels

Nous avons déployé la nouvelle version du site aérien et de l'application mobile, ainsi qu'un outil de conversation en ligne très utilisé par les consommateurs.

Unir nos équipes et en maintenir l'engagement

Dans le contexte de la transaction avec Air Canada, le focus a été maintenu sur la rétention et l'engagement. Nos taux d'engagement, mesurés à l'aide de l'outil Officevibe, sont restés constants.

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.
Capacité	Augmenter notre capacité 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 six ans après le redémarrage du projet dans l'hôtellerie, en propriété ou en gestion.

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 564,8 millions \$ au 31 octobre 2019. 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 et permettre la mise en place de notre division hôtelière.
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 2020 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.

5. RETOUR SUR LES PERSPECTIVES DU 12 SEPTEMBRE 2019

	Ce que nous avons dit	Ce que nous avons fait
Effet carburant/devises Programme transatlantique	Aucune variation significative des charges opérationnelles pour le quatrième trimestre de 2019	Pour le quatrième trimestre de 2019, l'effet carburant/devises n'a pas entraîné de variation significative des charges opérationnelles sur le programme transatlantique, notre principal programme pour cette période
Résultats globaux	Pour le quatrième trimestre de 2019, résultats légèrement supérieurs à ceux de 2018	Pour le quatrième trimestre de 2019, le résultat net ajusté ¹ de 27,2 millions \$ est supérieur à celui de 2018, principalement dû à la hausse des prix de vente moyens sur l'ensemble de nos programmes.

¹Voir section 2 – Mesures financières non normalisées selon les IFRS

6. DÉVELOPPEMENTS RÉCENTS

Le 27 juin 2019, la Société a annoncé avoir conclu une Convention d'Arrangement définitive prévoyant l'acquisition par Air Canada de toutes les actions émises et en circulation de Transat ainsi que le regroupement des deux sociétés.

Le 23 août 2019, une forte majorité des actionnaires de la Société a voté en faveur de la résolution spéciale approuvant le plan d'arrangement qui avait été annoncé précédemment et aux termes duquel Air Canada fera l'acquisition de la totalité des actions à droit de vote variable de catégorie A et des actions à droit de vote de catégorie B émises et en circulation de Transat pour une contrepartie au comptant de 18,00 \$ par action.

Le 29 août 2019, la Société a indiqué que la Cour supérieure du Québec avait approuvé le plan d'arrangement avec Air Canada. L'arrangement demeure assujéti à certaines conditions de clôture usuelles, dont des approbations réglementaires, notamment celles du Canada et de l'Union Européenne. En particulier, une évaluation de l'arrangement au regard de l'intérêt public est actuellement menée par Transports Canada, avec la participation du Commissaire de la concurrence. Si les approbations requises sont obtenues et que les conditions sont remplies, la clôture de la transaction est attendue pour le deuxième trimestre de l'année civile 2020.

La stratégie de développement hôtelière et les objectifs s'y rapportant énoncés dans la section Stratégie sont affectés par le plan d'arrangement puisque la Société a convenu de restreindre ses engagements et dépenses en lien avec l'exécution de sa stratégie hôtelière au cours de la période menant à la clôture de la transaction avec Air Canada.

Au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2019, la Société n'a octroyé aucune unité en lien avec les régimes d'options d'achat d'actions, d'UAP et d'UAR dû à la transaction avec Air Canada.

7. CESSIONS D'ENTREPRISES

JONVIEW CANADA INC.

Le 30 novembre 2017, la Société a conclu la vente de sa filiale à part entière Jonview Canada inc. [« Jonview »], qui exploite des activités de voyageur réceptif au Canada, 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. Selon les termes de l'entente, le prix de vente totalise 48,9 millions \$. La filiale cédée avait un actif net de 13,4 millions \$ au 30 novembre 2017. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2018, la Société a enregistré un gain sur cession d'entreprise de 31,3 millions \$. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2019, la Société a comptabilisé un ajustement à la baisse du gain sur cession d'entreprise de 0,3 million \$, en lien avec un montant réclamé par H.I.S. Co. Ltd. pour des comptes clients non encaissés au 31 mai 2019.

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 les exercices terminés les 31 octobre 2018 et 2017.

OCEAN HOTELS

Le 4 octobre 2017, la Société a conclu la vente de sa participation minoritaire de 35 % dans les hôtels Ocean à H10 Hotels pour un montant de 150,5 millions \$ US [187,5 millions \$], reçu en espèces. La participation cédée avait une valeur comptable de 97,3 millions \$ au 4 octobre 2017. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2017, la Société a enregistré un gain sur cession d'entreprise 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.

Selon les termes de l'entente, le prix de vente a été ajusté à la baisse de 1,5 million \$ US [1,9 million \$] le 8 mars 2018, et totalise ainsi 149,0 millions \$ US [185,6 millions \$]. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2018, la Société a comptabilisé un ajustement du gain sur cession d'entreprise à la baisse de 0,2 million \$, à la suite des frais de transaction supplémentaires encourus dans le cadre de la finalisation de la transaction, portant le montant total du gain sur cession des hôtels Ocean à 86,4 millions \$.

8. ACTIVITÉS CONSOLIDÉES

	2019	2018	2017	Écart	
	Retraité ¹				
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Activités poursuivies					
Revenus	2 937 130	2 848 955	3 005 345	3,1	(5,2)
Charges d'exploitation					
Coûts liés à la prestation de services touristiques	808 937	863 105	1 202 455	(6,3)	(28,2)
Carburant d'aéronefs	517 588	498 512	358 558	3,8	39,0
Salaires et avantages du personnel	412 375	386 898	371 863	6,6	4,0
Entretien d'aéronefs	279 283	237 918	203 669	17,4	16,8
Frais de vente et de distribution	209 344	209 921	184 783	(0,3)	13,6
Frais d'aéroports et de navigation	158 618	149 699	134 665	6,0	11,2
Loyer d'aéronefs	143 784	124 454	132 139	15,5	(5,8)
Autres coûts aériens	262 477	263 272	225 512	(0,3)	16,7
Autres	105 304	97 577	96 729	7,9	0,9
Quote-part du résultat net d'une entreprise associée et d'une coentreprise	1 250	105	(11 143)	1 090,5	(100,9)
Amortissement	64 078	59 125	68 470	8,4	(13,6)
Éléments spéciaux	23 875	8 962	2 925	166,4	206,4
	2 986 913	2 899 548	2 970 625	3,0	(2,4)
Résultat d'exploitation	(49 783)	(50 593)	34 720	1,6	(245,7)
Coûts de financement	1 520	2 061	2 134	(26,2)	(3,4)
Revenus du financement	(21 332)	(17 935)	(8 363)	18,9	114,5
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	8 664	(8 360)	(9 187)	(203,6)	(9,0)
Gain sur cession d'entreprises	(9)	(31 064)	(86 616)	(100,0)	(64,1)
Gain de change réalisé à la cession d'une entreprise	—	—	(15 478)	s.o.	(100,0)
Perte (gain) de change sur les éléments monétaires non courants	140	(339)	426	(141,3)	(179,6)
Résultat avant charge d'impôts	(38 766)	5 044	151 804	(868,6)	(96,7)
Impôts sur le résultat (récupération)					
Exigibles	1 028	(6 494)	18 684	115,8	(134,8)
Différés	(9 250)	1 545	(5 252)	(698,7)	129,4
	(8 222)	(4 949)	13 432	(66,1)	(136,8)
Résultat net de l'exercice	(30 544)	9 993	138 372	(405,7)	(92,8)
Résultat net attribuable aux :					
Actionnaires	(33 191)	6 451	134 308	(614,5)	(95,2)
Participations ne donnant pas le contrôle	2 647	3 542	4 064	(25,3)	(12,8)
	(30 544)	9 993	138 372	(405,7)	(92,8)
Résultat par action					
De base	(0,88)	0,17	3,63	(617,6)	(95,3)
Dilué	(0,88)	0,17	3,63	(617,6)	(95,3)

¹ La Société a retraité ses états financiers consolidés au 31 octobre 2018. Voir section Retraitement.

RETRAITEMENT DES CHIFFRES COMPARATIFS

La Société a adopté l'IFRS 9, *Instruments financiers*, et l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients*, le 1^{er} novembre 2018, et l'état consolidé des résultats pour l'exercice clos le 31 octobre 2018 a été retraité. Le total des revenus pour l'exercice clos le 31 octobre 2018 a été retraité afin de présenter les revenus selon la même méthode que pour l'exercice clos le 31 octobre 2019. Les coûts liés à la prestation de services touristiques, les frais de vente et de distribution, les autres coûts et la variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés pour l'exercice clos le 31 octobre 2018 ont aussi été retraités. Les principaux changements en lien avec l'adoption de l'IFRS 9 et de l'IFRS 15 sont expliqués dans la note 4 aux états financiers consolidés de l'exercice clos le 31 octobre 2019.

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 2019, nos revenus ont augmenté de 88,2 millions \$ (3,1 %). Nous avons comptabilisé une augmentation de 29,4 millions \$ au cours de la saison d'hiver, due à la hausse des prix de vente moyens sur l'ensemble de nos programmes, combinée à une hausse du nombre de voyageurs de 2,8 % sur le programme des destinations soleil, notre principal programme durant cette période, à la suite de notre décision d'augmenter notre capacité sur ce programme. Durant l'hiver, l'augmentation des revenus a été atténuée par une plus grande proportion de vols vendus sans portion terrestre, qui génèrent des revenus unitaires moins élevés que les forfaits. Au cours de la saison d'été, les revenus ont été supérieurs de 58,7 millions \$ par rapport à ceux de 2018. L'augmentation des revenus est principalement attribuable à la hausse des prix de vente moyens et des coefficients d'occupation sur l'ensemble de nos programmes, ainsi qu'à la croissance des revenus accessoires.

Pour 2020, nous prévoyons que les revenus et le nombre total de voyageurs devraient être supérieurs à ceux de 2019.

CHARGES D'EXPLOITATION

Nos charges d'exploitation totales ont augmenté de 87,4 millions \$ (3,0 %) au cours de l'exercice par rapport à 2018. Cette augmentation découle principalement de notre saison d'hiver, au cours de laquelle nous avons observé une hausse du nombre de voyageurs, alimentée par notre décision d'augmenter notre capacité de 2,2 % sur le programme des destinations soleil, notre principal programme pour cette période, combinée à la dépréciation du dollar par rapport au dollar américain et à la hausse des prix du carburant. L'augmentation découle également de la saison d'été, due à des frais liés à la transaction avec Air Canada et à une hausse des coûts d'entretien d'aéronefs.

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 54,2 millions \$ (6,3 %) résulte principalement d'un nombre moins élevé de forfaits vendus qu'en 2018, partiellement compensées par l'incidence défavorable de la dépréciation du dollar par rapport au dollar américain.

Carburant d'aéronefs

La dépense de carburant d'aéronefs a augmenté de 19,1 millions \$ (3,8 %) au cours de l'exercice, principalement dû à la dépréciation du dollar par rapport au dollar américain, combinée à la hausse de la capacité par rapport à 2018 et à la hausse des prix du carburant.

Salaires et avantages du personnel

Les salaires et avantages du personnel ont augmenté de 25,5 millions \$ (6,6 %) pour s'établir à 412,4 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 octobre 2019. L'augmentation découle principalement des révisions salariales annuelles et de l'embauche de pilotes et de mécaniciens à la suite de la hausse de notre capacité en 2019.

Entretien d'aéronefs

Les coûts d'entretien d'aéronefs comprennent les frais engagés par Air Transat, principalement pour le maintien en état des moteurs et des cellules sur les aéronefs loués. Comparativement à 2018, ces dépenses ont augmenté de 41,4 millions \$ (17,4 %) au cours de l'exercice. Cette augmentation découle d'un nombre plus élevé d'événements d'entretien que l'an dernier et de la dépréciation du dollar par rapport au dollar américain.

Frais de vente et de distribution

Les frais de vente et de distribution comprennent les commissions (soit les frais payés par les voyageurs aux agences de voyages pour leurs services à titre d'intermédiaires entre le voyageur et le consommateur), les frais de carte de crédit, les frais de distribution et les frais de commercialisation. Les frais de vente et de distribution se sont élevés à 209,3 millions \$, soit une diminution de 0,6 million \$ (0,3 %) par rapport à l'exercice 2018. Cette diminution découle principalement d'une baisse des frais de commercialisation, en lien avec nos efforts de réduction des coûts, partiellement atténuée par une augmentation des frais de carte de crédit et des frais de distribution en lien avec la hausse de notre capacité par rapport à 2018.

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 8,9 millions \$ (6,0 %), comparativement à 2018. Cette augmentation découle d'une hausse de notre capacité par rapport à 2018, en particulier d'une hausse du nombre de vols sur le programme domestique durant l'hiver.

Loyer d'aéronefs

L'augmentation des loyers d'aéronefs de 19,3 millions \$ (15,5 %) au cours de l'exercice est attribuable à l'augmentation du nombre d'aéronefs saisonniers et à la croissance de notre flotte permanente d'aéronefs loués, comparativement à 2018, combinées à la dépréciation du dollar par rapport au dollar américain.

Autres coûts aériens

Les autres coûts aériens sont principalement composés des frais de manutention, des dépenses d'équipage, des frais de commissariat et d'autres frais liés à la compagnie aérienne. Les autres coûts aériens ont diminué de 0,8 million \$ (0,3 %) au cours de l'exercice, comparativement à 2018. La diminution est attribuable à une baisse des coûts d'interruption de voyage, partiellement atténuée par la hausse de notre capacité par rapport à 2018.

Autres

Les autres frais ont augmenté de 7,7 millions \$ (7,9 %) au cours de l'exercice, comparativement à 2018. L'augmentation est attribuable à un fournisseur de services dont la faillite a engendré des pertes pour la Société durant l'exercice, ainsi qu'à la hausse des honoraires professionnels et des frais de formation des pilotes.

Quote-part du résultat net d'une entreprise associée et d'une coentreprise

En 2018 et 2019, notre quote-part du résultat net d'une entreprise associée et d'une coentreprise correspond à notre quote-part du résultat net de Desarrollo Transimar, notre coentreprise en hôtellerie acquise en 2017. En 2017, notre quote-part du résultat net d'une entreprise associée et d'une coentreprise correspondait principalement à notre quote-part du résultat net de Ocean Hotels, dont la vente a été conclue le 4 octobre 2017. Notre quote-part de la perte nette d'une coentreprise pour le présent exercice s'élève à 1,3 million \$, comparativement à 0,1 million \$ pour 2018. L'augmentation de notre quote-part de la perte nette est due à une hausse des frais d'exploitation à la suite de la réouverture du complexe hôtelier de Desarrollo Transimar, Marival Armony, en mai 2019, dont les travaux d'agrandissement et de rénovation ont été complétés au cours de l'exercice.

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 5,0 millions \$ (8,4 %) au cours de l'exercice 2019. Cette augmentation est attribuable aux améliorations locatives sur les aéronefs ajoutés à notre flotte, aux entretiens capitalisés sur les Airbus A310 et aux équipements et logiciels informatiques.

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux incluent généralement les charges de restructuration et d'autres éléments inhabituels importants. Durant l'exercice terminé le 31 octobre 2019, des honoraires professionnels de 10,3 millions \$ ainsi que des charges de rémunération de 13,6 millions \$ ont été comptabilisés en lien avec la transaction avec Air Canada. Les charges de rémunération sont principalement liées aux régimes de rémunération à base d'actions qui incluent une clause de changement de contrôle ainsi qu'aux ajustements comptabilisés aux provisions liées aux plans de rémunération fondés sur des actions à la suite de la hausse importante du cours de l'action. La comptabilisation des charges de rémunération à titre d'éléments spéciaux découle de l'offre d'Air Canada, qui rend probable l'atteinte du critère de changement de contrôle inclus dans certains régimes de rémunération à base d'actions de la Société et qui, également, réduit la période d'acquisition des droits. Le cours de clôture de l'action au 31 octobre 2019 s'établit à 15,37 \$ et a été utilisé pour calculer les charges liées aux régimes de rémunération à base d'actions, le cas échéant.

Durant l'exercice terminé le 31 octobre 2018, la Société a comptabilisé une charge de restructuration de 2,3 millions \$ liée à des prestations de cessation d'emploi. De plus, le 5 juin 2019, la Société a réglé, sans admission de responsabilité, pour un montant de 5,0 millions \$ US [6,7 millions \$] un litige par lequel les demandeurs alléguaient l'appropriation illicite de renseignements confidentiels et la sollicitation d'employés; ce montant a été comptabilisé à titre d'événement postérieur à la date de clôture aux états consolidés des résultats de l'exercice terminé le 31 octobre 2018.

RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Compte tenu de ce qui précède, nous avons enregistré une perte d'exploitation de 49,8 millions \$ (1,7 %) au cours de l'exercice, comparativement à 50,6 millions \$ (1,8 %) pour l'exercice précédent. Les résultats d'exploitation par saison se résument comme suit :

	2019	2018	2017	Variation	
		Retraité ¹		2019	2018
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Saison d'hiver					
Revenus	1 544 979	1 515 543	1 573 642	1,9	(3,7)
Charges d'exploitation	1 610 636	1 562 251	1 639 374	3,1	(4,7)
Perte d'exploitation	(65 657)	(46 708)	(65 732)	(40,6)	28,9
Perte d'exploitation (%)	(4,2)	(3,1)	(4,2)	(37,9)	26,2
Saison d'été					
Revenus	1 392 151	1 333 412	1 431 703	4,4	(6,9)
Charges d'exploitation	1 376 277	1 337 297	1 331 251	2,9	0,5
Résultat d'exploitation	15 874	(3 885)	100 452	508,6	(103,9)
Résultat d'exploitation (%)	1,1	(0,3)	7,0	491,4	(104,2)

¹La Société a retraité ses états financiers consolidés au 31 octobre 2018. Voir section Retraitement.

Pour la saison d'hiver, nous avons enregistré une perte d'exploitation de 65,7 millions \$ (4,2 %), comparativement à 46,7 millions \$ (3,1 %) en 2018. L'augmentation de notre perte d'exploitation découle principalement de la hausse des prix du carburant, combinée à la dépréciation du dollar par rapport au dollar américain et aux coûts supplémentaires encourus liés à la transition et à l'optimisation de la flotte d'aéronefs de la Société, qui ont été globalement supérieurs à la hausse des prix de vente moyens des forfaits.

Durant l'été, le résultat d'exploitation s'élève à 15,9 millions \$ (1,1 %), par rapport à une perte d'exploitation de 3,9 millions \$ (0,3 %) pour l'année précédente. L'augmentation de notre résultat d'exploitation découle de la hausse des prix de vente moyens et des coefficients d'occupation sur l'ensemble de nos programmes, et de la croissance des revenus accessoires. L'augmentation du résultat d'exploitation a été partiellement atténuée par les frais liés à la transaction avec Air Canada, qui totalisent 23,9 millions \$, et la hausse des coûts d'entretien d'aéronefs.

Au cours de la saison d'hiver, nous avons affiché une perte d'exploitation ajustée de 34,7 millions \$ (2,2 %), comparativement à 16,6 millions \$ (1,1 %) en 2018. Durant la saison d'été, nous avons enregistré un résultat d'exploitation ajusté de 72,7 millions \$ (5,2 %), par rapport à 33,8 millions \$ (2,5 %) en 2018. Globalement, pour l'exercice, nous avons affiché un résultat d'exploitation ajusté de 38,0 millions \$ (1,3 %), comparativement à 17,2 millions \$ (0,6 %) en 2018.

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 diminué de 0,5 million \$ en 2019 comparativement à 2018.

Revenus de financement

Les revenus de financement ont augmenté de 3,4 millions \$ au cours de l'exercice comparativement à 2018, en raison de la hausse des taux d'intérêts depuis l'exercice précédent.

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 diminué de 8,7 millions \$, comparativement à une augmentation de la juste valeur de 8,4 millions \$ en 2018. La diminution est principalement attribuable à l'arrivée à échéance de dérivés favorables liés au carburant et à la devise, combinée à la baisse de la juste valeur des dérivés liés au carburant.

Gain sur cession d'entreprises

Le 30 novembre 2017, la Société a conclu la vente de sa filiale à part entière Jonview pour une contrepartie de 48,9 millions \$. La Société a enregistré un gain sur cession d'entreprise de 31,3 millions \$ en 2018. À la suite de la vente de sa participation minoritaire de 35 % dans les hôtels Ocean le 4 octobre 2017, la Société a comptabilisé au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2018 un ajustement du gain sur cession d'entreprise à la baisse de 0,2 million \$.

Perte (gain) de change sur les éléments monétaires non courants

Pour l'exercice, nous avons affiché une perte de change de 0,1 million \$ sur les éléments monétaires non courants, comparativement à un gain de change de 0,3 million \$ en 2018. Cette perte est principalement attribuable à l'effet défavorable des taux de change sur nos dépôts en devises.

IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Pour l'exercice clos le 31 octobre 2019, la récupération d'impôts sur le résultat a atteint 8,2 millions \$ comparativement à 4,9 millions \$ pour l'exercice précédent. Excluant le gain sur cession d'entreprises et la quote-part du résultat net d'une coentreprise, le taux d'imposition effectif s'est établi à 21,9 % pour l'exercice clos le 31 octobre 2019 et à 20,5 % pour l'exercice précédent. La variation des taux d'imposition entre l'exercice 2019 et 2018 s'explique, principalement, par des pertes non déductibles plus importantes qu'en 2018.

RÉSULTAT NET

En tenant compte des éléments présentés dans la section Activités consolidées, notre perte nette pour l'exercice clos le 31 octobre 2019 s'est établie à 30,5 millions \$ comparativement à un résultat net de 10,0 millions \$ en 2018.

RÉSULTAT NET ATTRIBUABLE AUX ACTIONNAIRES ET RÉSULTAT NET AJUSTÉ

La perte nette attribuable aux actionnaires s'est établie à 33,2 millions \$, soit 0,88 \$ par action de base et diluée, par rapport à un résultat net de 6,5 millions \$, soit 0,17 \$ 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 37 673 000 pour l'exercice 2019 et de 37 394 000 pour l'exercice 2018 (37 673 000 et 37 562 000 respectivement pour les résultats dilués par action).

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2019, notre perte nette ajustée s'est établie à 9,4 millions \$ (0,25 \$ par action) comparativement à 24,0 millions \$ (0,64 \$ par action) en 2018.

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 hausses. Pour la saison d'hiver (T1 et T2), l'augmentation des revenus est principalement due à la hausse des prix de vente moyens sur l'ensemble de nos programmes, combinée à une hausse du nombre de voyageurs de 2,8 % sur le programme des destinations soleil, notre principal programme durant cette période, à la suite de notre décision d'augmenter notre capacité sur ce programme. L'augmentation des revenus a été atténuée par une plus grande proportion de vols vendus sans portion terrestre, qui génèrent des revenus moins élevés que les forfaits. Pour la saison d'été (T3 et T4), l'augmentation des revenus est principalement attribuable à la hausse des prix de vente moyens et des coefficients d'occupation sur l'ensemble de nos programmes, ainsi qu'à la croissance des revenus accessoires.

Quant à nos résultats d'exploitation, pour la saison d'hiver (T1 et T2), l'augmentation de notre perte d'exploitation découle principalement de la hausse des prix du carburant, combinée à la dépréciation du dollar par rapport au dollar américain, ainsi que des coûts supplémentaires encourus liés à la transition et à l'optimisation de la flotte d'aéronefs de la Société, qui ont été globalement supérieurs à la hausse des prix de vente moyens des forfaits. Pour la saison d'été (T3 et T4), l'amélioration de notre résultat d'exploitation découle de la hausse des prix de vente moyens et des coefficients d'occupation sur l'ensemble de nos programmes, et de la croissance des revenus accessoires. L'augmentation du résultat d'exploitation a été partiellement atténuée par les frais liés à la transaction avec Air Canada et la hausse des coûts d'entretien d'aéronefs. 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								
	T1-2018	T2-2018	T3-2018	T4-2018	T1-2019	T2-2019	T3-2019	T4-2019
(en milliers de dollars, sauf les données par action)	Retraité²							
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus	648 389	867 154	664 569	668 843	647 566	897 413	698 916	693 235
Loyers d'aéronefs	30 169	33 352	32 090	28 843	38 596	41 103	30 186	33 899
Résultat d'exploitation	(43 528)	(3 179)	(10 736)	6 851	(52 555)	(13 102)	(7 617)	23 491
Résultat net	(1 840)	9 743	(4 693)	6 784	(48 659)	8 796	(10 730)	20 049
Résultat net attribuable aux actionnaires	(3 195)	7 939	(5 046)	6 754	(49 646)	7 214	(11 043)	20 284
Résultat de base par action	(0,09)	0,21	(0,13)	0,18	(1,32)	0,19	(0,29)	0,54
Résultat dilué par action	(0,09)	0,21	(0,13)	0,18	(1,32)	0,19	(0,29)	0,54
Résultat d'exploitation ajusté ¹	(28 759)	12 130	2 350	31 474	(37 728)	3 046	21 824	50 861
Résultat net ajusté ¹	(32 196)	(456)	(5 040)	13 659	(36 029)	(6 312)	5 692	27 212
Résultat net ajusté par action ¹	(0,87)	(0,01)	(0,13)	0,36	(0,96)	(0,17)	0,15	0,72

¹Voir section 2 – Mesures financières non normalisées selon les IFRS

²La Société a retraité ses états financiers consolidés au 31 octobre 2018. Voir section Retraitement.

FAITS SAILLANTS DU QUATRIÈME TRIMESTRE

Pour le quatrième trimestre, la Société a affiché des revenus de 693,2 millions \$, soit 24,4 millions \$ (3,6 %) de plus que pour la période correspondante de 2018, alors qu'ils avaient atteint 668,8 millions \$. Cette augmentation est attribuable à la hausse des prix de vente moyens sur l'ensemble de nos programmes, ainsi qu'à la croissance des revenus accessoires. Nos activités se sont soldées par un résultat d'exploitation de 23,5 millions \$, comparativement à 6,9 millions \$ en 2018. L'amélioration de notre résultat d'exploitation résulte principalement de la hausse des prix de vente moyens sur l'ensemble de nos programmes et de la croissance des revenus accessoires, partiellement atténuée par les frais liés à la transaction avec Air Canada et la hausse des coûts d'entretien d'aéronefs.

Au cours du quatrième trimestre, nous avons enregistré un résultat net de 20,0 millions \$, comparativement à 6,8 millions \$ en 2018. Le résultat net attribuable aux actionnaires a atteint 20,3 millions \$ (0,54 \$ par action de base et dilué) par rapport à 6,8 millions \$ (0,18 \$ par action de base et dilué) en 2018.

Pour le quatrième trimestre, notre résultat net ajusté s'est établi à 27,2 millions \$ (0,72 \$ par action) comparativement à 13,7 millions \$ (0,36 \$ par action) en 2018.

9. SITUATION FINANCIÈRE, TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Au 31 octobre 2019, la trésorerie et les équivalents de trésorerie s'établissaient à 564,8 millions \$, comparativement à 593,7 millions \$ au 31 octobre 2018. La trésorerie et les équivalents de trésorerie détenus en fiducie ou autrement réservés se chiffraient à 352,8 millions \$ à la fin de l'exercice 2019, comparativement à 338,9 millions \$ en 2018. Notre état de la situation financière témoigne d'un fonds de roulement de 208,9 millions \$, soit un ratio de 1,23, par rapport à 287,5 millions \$ et un ratio de 1,33 au 31 octobre 2018.

L'actif total a augmenté de 18,1 millions \$ (1,2 %), passant de 1 566,8 millions \$ le 31 octobre 2018 à 1 584,9 millions \$ le 31 octobre 2019. Cette hausse est expliquée dans le tableau de la situation financière présenté plus loin. Les capitaux propres ont diminué de 36,9 millions \$, passant de 571,6 millions \$ au 31 octobre 2018 à 534,8 millions \$ au 31 octobre 2019. Cette baisse découle principalement de la perte nette attribuable aux actionnaires de 33,2 millions \$, combinée à la perte latente sur les couvertures de flux de trésorerie de 11,1 millions \$, partiellement compensées par le gain de change sur conversion des états financiers des filiales étrangères de 1,5 million \$.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

	31 octobre 2019 \$	31 octobre 2018 Retraité ¹ \$	Écart \$	Principales sources d'explication des écarts importants
Actif				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	564 844	593 654	(28 810)	Se reporter à la section Flux de trésorerie
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés	352 771	338 919	13 852	Augmentation du volume des activités
Clients et autres débiteurs	137 449	139 979	(2 530)	Encaissement de soldes à recevoir, en partie compensé par la hausse des encaisses bailleurs à recevoir à la suite d'entretiens d'aéronefs
Impôts sur le résultat à recevoir	16 523	26 505	(9 982)	Encaissement des impôts recouvrables
Stocks	15 847	14 464	1 383	Augmentation de l'inventaire de carburant
Charges payées d'avances	83 822	68 890	14 932	Augmentation des montants payés d'avance aux hôteliers
Dépôts	58 991	61 992	(3 001)	Diminution des dépôts aux hôteliers
Actifs d'impôt différé	27 209	14 954	12 255	Augmentation des impôts différés relatifs aux instruments financiers dérivés et pertes déductibles des filiales
Immobilisations corporelles	235 161	201 478	33 683	Acquisition d'un terrain au Mexique et d'un moteur de rechange d'A321neo LR, partiellement compensée par l'amortissement
Immobilisations incorporelles	36 852	42 689	(5 837)	Amortissement de l'exercice, compensé par les acquisitions
Instruments financiers dérivés	4 870	20 497	(15 627)	Arrivée à échéance de dérivés de change et de dérivés liés au carburant durant l'exercice
Placements	16 533	16 084	449	Aucun écart important
Autres actifs	34 055	26 685	7 370	Augmentation des loyers reportés
Passif				
Fournisseurs et autres créditeurs	315 395	320 732	(5 337)	Diminution des participations ne donnant pas le contrôle, partiellement compensée par l'augmentation des salaires à payer
Provision pour remise en état des aéronefs loués	58 248	57 228	1 020	Augmentation du nombre d'aéronefs loués
Impôt sur le résultat à payer	4 244	1 117	3 127	Résultats imposables des filiales
Instruments financiers dérivés	12 081	3 445	8 636	Variation défavorable des prix du carburant en regard des dérivés contractés
Dépôts de clients et revenus différés	561 404	517 352	44 052	Augmentation du volume des activités
Autres passifs	97 498	92 025	5 473	Augmentation de l'obligation au titre des prestations définies
Passifs d'impôt différé	1 274	3 252	(1 978)	Augmentation des pertes autres qu'en capital reportées
Capitaux propres				
Capital-actions	221 012	219 684	1 328	Émissions sur le capital autorisé et exercices d'options
Provision pour paiements fondés sur des actions	15 948	18 017	(2 069)	Reclassement du surplus d'apport lié aux UAP, partiellement compensé par la charge liée aux paiements fondés sur des actions
Résultats non distribués	314 325	340 766	(26 441)	Perte nette, partiellement compensée par la variation de la juste valeur du passif lié aux participations ne donnant pas le contrôle
Profit latent sur les couvertures de flux de trésorerie	(9 176)	1 971	(11 147)	Perte nette sur les dérivés de change désignés dans des couvertures de flux de trésorerie
Montant cumulé des écarts de change	(7 326)	(8 799)	1 473	Gain de change sur conversion des états financiers de filiales étrangères

¹ La Société a retraité ses états financiers consolidés au 31 octobre 2018. Voir section Retraitement.

FLUX DE TRÉSORERIE

	Variation				
	2019	2018	2017	2019	2018
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	64 075	68 804	161 487	(6,9)	(57,4)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(92 123)	(93 644)	97 901	1,6	(195,7)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(1 703)	(430)	(3 596)	(296,0)	88,0
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie	941	(982)	450	195,8	(318,2)
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	(28 810)	(26 252)	256 242	(9,7)	(110,2)

Activités d'exploitation

Les activités d'exploitation ont généré des flux de trésorerie de 64,1 millions \$, par rapport à 68,8 millions \$ en 2018. La diminution est attribuable à la baisse de la variation nette des autres actifs et passifs opérationnels de 15,9 millions \$ et à la baisse de la variation nette de la provision pour remise en état des aéronefs loués de 8,3 millions \$. La diminution a été compensée par la hausse de la variation nette des soldes sans effet de trésorerie du fonds de roulement opérationnel de 16,6 millions \$ et par la hausse de notre résultat net avant les éléments opérationnels ne nécessitant pas de sorties (reentrées) de fonds de 2,9 millions \$.

L'adoption de l'IFRS 15 entraîne une modification du calcul des soldes de Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés à partir du 1^{er} novembre 2018. L'effet de ce changement a entraîné une hausse de 14,4 millions \$ des soldes de Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés au 31 octobre 2019 et une baisse équivalente des soldes de Trésorerie et équivalents de trésorerie.

Nous nous attendons à continuer de générer des flux de trésorerie positifs de nos activités d'exploitation en 2020.

Activités d'investissement

Les flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement se sont établis à 92,1 millions \$ pour l'exercice courant, une diminution de 1,5 million \$ par rapport à 2018. Nos acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles ont diminué de 26,8 millions \$ en 2019 par rapport à l'an dernier. En 2019, la Société a fait l'acquisition d'un second terrain à Puerto Morelos, au Mexique, adjacent au premier terrain acquis en 2018, pour un montant de 15,8 millions \$, ainsi que des acquisitions en lien avec la croissance de la flotte, notamment l'achat d'un moteur de rechange d'Airbus A321neo LR pour un montant de 16,8 millions \$. En 2018, la Société avait fait l'acquisition d'un terrain au montant de 59,9 millions \$. L'augmentation de la trésorerie liée à la réduction des acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles a été partiellement compensée par le fait qu'en 2018, à la suite de la vente de notre filiale Jonview, la Société avait reçu une contrepartie nette de la trésorerie cédée de 28,6 millions \$.

En 2020, les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles pourraient s'élever à environ 70,0 millions \$, excluant toutes acquisitions de terrains et d'hôtels en lien avec le développement de notre division hôtelière.

Activités de financement

Les flux de trésorerie utilisés par activités de financement se sont élevés à 1,7 million \$ par rapport à 0,4 million \$ en 2018. L'utilisation des flux de trésorerie supérieure à 2018 découle principalement du produit de l'émission d'actions supérieur en 2018 par rapport à 2019.

FINANCEMENT

Au 11 décembre 2019, 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 2022, 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, 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 ratios financiers et conditions financières. Au 31 octobre 2019, tous les ratios et conditions financières 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 2019, ainsi qu'au 31 octobre 2018, 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 17 et 26 afférentes aux états financiers consolidés audités)
- Contrats de location simple (voir la note 25 afférente aux états financiers consolidés audités)
- Obligations d'achat (voir la note 25 afférente aux états financiers consolidés audités)

Les ententes hors bilan qui peuvent être estimées, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, s'élevaient à environ 2 210,3 millions \$ au 31 octobre 2019 (2 506,9 millions \$ au 31 octobre 2018) et se résument comme suit :

ENTENTES HORS BILAN	2019	2018
(en milliers de dollars)	\$	\$
Garanties		
Lettres de crédit irrévocables	25 375	31 221
Contrats de cautionnement	472	419
Contrats de location simple		
Obligations en vertu de contrats de location simple	2 184 471	2 475 276
	2 210 318	2 506 916
Ententes avec des fournisseurs	56 830	79 848
	2 267 148	2 586 764

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 2019, un montant de 55,8 millions \$ était utilisé, dont 51,2 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 en 2020. En vertu de cette entente, la Société peut faire émettre des contrats de cautionnement d'une durée maximale de trois ans et pour un montant total de 50,0 millions \$. 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 2019, un montant de 24,4 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 au Royaume-Uni, d'une ligne de crédit bancaire gagée par des dépôts de 2,7 millions £ (4,7 millions \$), laquelle est pleinement utilisée.

Au 31 octobre 2019, le montant des ententes hors bilan, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, avait diminué de 296,6 millions \$ par rapport au 31 octobre 2018. Cette diminution découle principalement des remboursements effectués durant l'exercice, combinés à une diminution des paiements de loyers futurs estimés pour les Airbus A321neo LR qui s'ajouteront à notre flotte d'ici 2022.

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	2020	2021	2022	2023	2024	2025 et plus	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Exercices clos les 31 octobre							
Obligations contractuelles							
Dette à long terme	—	—	—	—	—	—	—
Contrats de location (aéronefs)	190 291	210 683	209 404	199 243	185 674	1 066 406	2 061 701
Contrats de location (autres)	26 919	22 452	15 927	9 681	7 313	40 478	122 770
Ententes avec des fournisseurs et autres obligations	42 821	5 272	5 356	5 327	5 438	39 602	103 816
	260 031	238 407	230 687	214 251	198 425	1 146 486	2 288 287

Endettement

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

La dette totale de la Société s'élève à 718,9 millions \$, soit une hausse de 96,7 millions \$ comparativement à 2018, qui est principalement due à l'ajout d'aéronefs à notre flotte au cours des douze derniers mois.

La dette totale nette a augmenté de 125,5 millions \$, passant de 28,6 millions \$ au 31 octobre 2018 à 154,1 millions \$ au 31 octobre 2019. L'augmentation de notre dette totale nette est due à la hausse de notre dette totale, combinée à des soldes de trésorerie et équivalents de trésorerie moins élevés qu'au 31 octobre 2018.

Actions en circulation

Au 31 octobre 2019, 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 6 décembre 2019, il y avait un total de 37 747 090 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 6 décembre 2019, le nombre d'options d'achat d'actions en circulation s'élevait à 1 746 570, dont 1 469 592 pouvaient être exercées.

10. AUTRES

FLOTTE

La flotte d'Air Transat compte actuellement vingt Airbus A330 (332, 345 ou 375 sièges), six Airbus A310 (250 sièges), cinq Boeing 737-800 (189 sièges), quatre Airbus A321ceo (199 sièges), dont deux sont entrés en service au cours du deuxième trimestre de 2019, et deux Airbus A321neo LR (199 sièges).

Durant l'hiver 2019, la Société bénéficiait également d'ententes pour la location saisonnière de neuf Boeing 737-800 (189 sièges), huit Airbus A321ceo (190 sièges), trois Boeing 737-700 (149 sièges) et deux Airbus A320 (199 sièges).

Durant l'exercice terminé le 31 octobre 2019, la Société a pris livraison de ses deux premiers Airbus A321neo LR d'une série de 17 nouveaux appareils qui s'ajouteront à sa flotte d'ici 2022.

11. 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

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 2019 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 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 du parti 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 2 % à 4 % pour entraîner des charges supplémentaires qui pourraient avoir un effet important sur nos résultats, 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 2019	Obligations liées au avantages de retraite au 31 octobre 2019
Augmentation (diminution)	\$	\$
Taux d'actualisation	(1)	(1 406)
Taux de croissance des gains admissibles	13	80

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 2019, ce montant est comptabilisé comme impôts sur le résultat à recevoir au 31 octobre 2019.

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 74 % 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 19 % 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 liées 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 25,7 millions \$ au 31 octobre 2019. 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 2019, environ 7 % des débiteurs était impayé depuis plus de 90 jours après la date exigible, tandis qu'environ 90 % 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 2019, ces dépôts totalisent 20,6 millions \$. Ces dépôts sont 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 38,4 millions \$ au 31 octobre 2019 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 2019, les encaisses bailleurs ainsi réclamées totalisent 71,6 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 2019 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 2019.

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.

MODIFICATIONS DE MÉTHODES COMPTABLES

IFRS 9 – Instruments financiers

L'IFRS 9, *Instruments financiers*, 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. L'IFRS 9 remplace l'IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*. La Société applique le nouveau modèle de comptabilité de couverture ainsi que les nouvelles exigences en termes de divulgation d'informations sur les activités de gestion des risques de change de manière prospective depuis le 1^{er} novembre 2018. Pour les relations de couverture incluant des options qui existaient au 1^{er} novembre 2017 ou qui ont été désignées par la suite, la Société comptabilise les changements en lien avec la valeur temps des options de manière rétrospective, avec retraitement des chiffres comparatifs. Les méthodes comptables et les principaux changements en lien avec l'adoption de l'IFRS 9 sont expliqués dans la note 4 aux états financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 octobre 2019.

IFRS 15 – Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients

L'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients*, remplace l'IAS 11, *Contrats de construction*, l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, ainsi que plusieurs interprétations relatives aux produits. L'IFRS 15 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. La Société a adopté l'IFRS 15 le 1^{er} novembre 2018 et l'application est effectuée de manière rétrospective, avec ajustement à l'état consolidé de la situation financière d'ouverture au 1^{er} novembre 2017 et l'état consolidé des résultats pour l'exercice clos le 31 octobre 2018. Les méthodes comptables et les principaux changements en lien avec l'adoption de l'IFRS 15 sont expliqués dans la note 4 aux états financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 octobre 2019.

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 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*. 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.

Considérant que la Société s'est engagée en vertu de nombreux contrats de location simple conformément à l'IAS 17, l'adoption de l'IFRS 16 entraînera une incidence significative sur ses états financiers consolidés. 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. La Société appliquera la méthode rétrospective avec retraitement pour chaque période antérieure pour laquelle l'information financière est présentée. La Société a choisi d'appliquer les exemptions de capitalisation permises pour les contrats de location à court terme et les contrats de location d'éléments de faible valeur.

La Société a complété l'exercice de détermination de l'étendue et la revue des contrats de location et évalue actuellement l'effet de l'application de la norme IFRS 16 sur les états financiers consolidés lors de la transition et pour chacun des trimestres de l'exercice terminé le 31 octobre 2019. Nous avons en grande partie conclu sur les méthodes comptables, décrites ci-après, et continuons d'en évaluer l'effet sur les états financiers consolidés, les processus opérationnels et les contrôles internes.

Les méthodes comptables et les principaux changements en lien avec l'adoption de l'IFRS 16 sont expliqués dans la note 5 aux états financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 octobre 2019.

IFRIC 23 – Incertitude relative aux traitements fiscaux

En juin 2017, l'IASB a publié l'IFRIC 23, *Incertitude relative aux traitements fiscaux*, qui apporte des précisions sur l'application de l'IAS 12, *Impôts sur le résultat*, en lien avec la comptabilisation et l'évaluation des traitements fiscaux incertains. L'IFRIC 23 indique les circonstances pour lesquelles les traitements fiscaux incertains doivent être traités isolément ou collectivement, ainsi que les hypothèses à considérer dans l'évaluation d'un traitement fiscal incertain afin de déterminer s'il est probable que le traitement soit accepté par l'administration fiscale. L'application de l'IFRIC 23 sera en vigueur pour l'exercice de la Société ouvert à compter du 1^{er} novembre 2019. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette nouvelle interprétation de l'IFRIC sur ses états financiers consolidés.

12. 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.

GOUVERNANCE DES RISQUES

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. Ce propriétaire représente une première ligne de défense en gestion des risques. Les services support de la Société, soit les fonctions Finances, Affaires juridiques, Sécurité informatique et Ressources humaines constituent quant à elles une deuxième ligne de défense car elles participent à la conception et au fonctionnement des mesures d'atténuation complémentaires des risques. Finalement, le service d'Audit interne représente la troisième ligne de défense pour fournir une assurance indépendante quant à l'efficacité et à l'efficacité des contrôles visant ces mesures d'atténuation.

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).

La gestion de ces risques est également partagée entre les membres de la direction et du Conseil d'administration de la Société suivant une cartographie unique et un langage commun afin d'éliminer une gestion des risques « en silos ». Ces risques sont donc classifiés afin de faciliter une compréhension universelle des risques auxquels la Société est exposée.

RISQUES PRINCIPAUX

Un aperçu général de chacune des principales catégories de risques est présenté ci-après, décrivant également les principales mesures pour réduire si possible l'occurrence et atténuer l'impact potentiel de ces risques sur les objectifs d'affaires de la Société. Bien que des couvertures d'assurances sont souscrites pour certains de ces risques, et que des mesures d'atténuation opérationnelles soient en place, rien ne garantit que ces actions permettront de réduire de façon efficace les risques qui pourraient avoir une incidence négative sur la situation financière de la Société, sa réputation et/ou sa capacité à réaliser ses objectifs stratégiques et opérationnels.

RISQUES RELIÉS À LA TRANSACTION

Le 27 juin 2019, Transat a conclu une Convention d'Arrangement définitive avec Air Canada prévoyant l'acquisition par Air Canada de toutes les actions émises et en circulation de la Transat, laquelle a été modifiée le 11 août 2019 par la conclusion d'une convention de modification. Plusieurs risques découlent de cette transaction et ont été présentés dans la Circulaire d'arrangement, laquelle est disponible sur www.sedar.com.

Les risques principaux sont les suivants :

Conditions préalables et approbations requises

Rien ne garantit, et Transat ne peut garantir, que toutes les conditions préalables à l'arrangement seront respectées ou feront l'objet d'une renonciation, et il n'existe aucune certitude quant au moment où elles seront respectées ou feront l'objet d'une renonciation. La non-réalisation de l'arrangement pourrait avoir un effet défavorable important sur le cours des actions avec droit de vote.

La réalisation de l'arrangement est assujettie à un certain nombre de conditions préalables, dont certaines sont indépendantes de la volonté de Transat, notamment l'obtention des principales approbations des autorités de réglementation.

En ce qui concerne les principales approbations des autorités de réglementation, en raison de la nature des activités menées par les parties, la Convention d'Arrangement et le fait qu'elles sont toutes deux actives sur certains marchés, l'arrangement est assujetti à un examen minutieux effectué par les autorités de réglementation en matière de concurrence et de transport qui pourront demander certaines mesures relativement aux principales approbations des autorités de réglementation. Toutefois, il incombe à Air Canada de décider de proposer et d'accepter des mesures et cela dépendra de leur incidence éventuelle sur la situation financière, les activités ou perspectives d'affaires d'Air Canada. Si Air Canada n'est pas en mesure d'en venir à une entente avec les autorités de réglementation et d'obtenir les principales approbations des autorités de réglementation avant le 27 juin 2020 (cette date pouvant être reportée selon ce que permet la Convention d'Arrangement), Air Canada ou la Société peut résilier la Convention d'Arrangement moyennant le paiement par Air Canada des frais de résiliation inversés (pourvu que les autres conditions requises pour ce paiement soient autrement remplies), tel que plus amplement décrit à la rubrique « Convention d'Arrangement – Frais de résiliation – Frais de résiliation inversés de l'Acheteur » de la Circulaire d'arrangement.

Clauses restrictives de la Société jusqu'à la clôture de l'arrangement et incertitudes pouvant avoir un effet défavorable sur les activités de la Société

À compter de la date de la Convention d'Arrangement jusqu'à la clôture de l'arrangement, la Société a convenu de certaines clauses restrictives aux termes de la Convention d'Arrangement, notamment en ce qui concerne les placements liés à sa stratégie hôtelière. Ces restrictions pourraient empêcher la Société de saisir des occasions d'affaires intéressantes qui pourraient se présenter avant la réalisation de l'arrangement et retarderont l'avancement de la stratégie hôtelière de la Société. De plus, l'incertitude quant au respect de toutes les conditions requises, y compris l'obtention des principales approbations des autorités de réglementation, pourrait amener les clients et les fournisseurs à retarder ou à reporter la prise de décisions concernant leurs activités avec la Société, ce qui pourrait avoir un effet défavorable sur les activités et l'exploitation de la Société, peu importe si l'arrangement est finalement réalisé. De même, cette incertitude peut avoir un effet défavorable sur la capacité de la Société à attirer ou à fidéliser le personnel clé. Compte tenu du délai prévu avant l'obtention des principales approbations des autorités de réglementation et des risques que ces approbations ne soient pas obtenues, une résiliation de la Convention d'Arrangement pourrait avoir un effet défavorable important sur les activités de la Société et sa capacité à réaliser son plan stratégique, comme il était prévu avant la signature de la Convention d'Arrangement.

Résiliation dans certaines circonstances et frais de résiliation

Transat et Air Canada ont le droit, dans certaines circonstances, outre les droits de résiliation relatifs à l'omission de satisfaire les conditions de clôture, de résilier la Convention d'Arrangement. Par conséquent, rien ne garantit que la Convention d'Arrangement ne sera pas résiliée par Transat ou Air Canada avant la réalisation de l'arrangement, et Transat ne peut donner aucune garantie à cet égard. Les activités, la situation financière ou les résultats d'exploitation de Transat pourraient également subir diverses incidences défavorables importantes, notamment la possibilité que Transat demeure tenue de régler des coûts importants liés à l'arrangement, notamment les frais liés aux conseils financiers, les frais juridiques et comptables et les frais d'impression. Aux termes de la Convention d'Arrangement, Transat est tenue de verser à Air Canada les frais de résiliation en cas de résiliation de la Convention d'Arrangement après la survenance d'un événement donnant droit à des frais de résiliation et Air Canada est tenue de verser les frais de résiliation inversés à Transat en cas de résiliation de la Convention d'Arrangement après la survenance d'un événement donnant droit à des frais de résiliation inversés. Se reporter à la rubrique « Convention d'Arrangement – Frais de résiliation » à même la Circulaire.

Survenance d'un effet défavorable important

La réalisation de l'arrangement est assujettie à la condition que, notamment, à compter du 27 juin 2019 (date à laquelle la Convention d'Arrangement a été conclue), il ne soit survenu aucun effet défavorable important. Bien qu'un effet défavorable important exclue certains événements, y compris des événements qui, dans certains cas, sont indépendants de la volonté de Transat, rien ne garantit qu'un effet défavorable important ne surviendra pas avant la clôture de l'arrangement. Si un effet défavorable important survient et qu'Air Canada n'y renonce pas ou résilie la Convention d'Arrangement, l'arrangement ne sera pas réalisé. Se reporter à la rubrique « Convention d'Arrangement – Conditions de clôture » à même la Circulaire.

Les porteurs de titres n'auront plus de participation dans la Société après l'arrangement

Après l'arrangement, les actionnaires ne détiendront plus aucune action avec droit de vote ni aucun titre de la Société ou des membres du même groupe qu'elle, et les actionnaires renonceront à toute plus-value future qui aurait pu résulter de la croissance future et de l'atteinte potentielle des plans à long terme de la Société.

Incertitude entourant l'arrangement

Comme l'arrangement dépend du respect d'un certain nombre de conditions préalables, sa réalisation est incertaine. En conséquence de cette incertitude, des clients de Transat pourraient retarder ou reporter des décisions au sujet de Transat. Cela pourrait avoir un effet défavorable sur les activités et l'exploitation de Transat, que l'arrangement soit finalement réalisé ou non. Une telle incertitude, ainsi que le délai nécessaire à la réalisation effective, pourraient également avoir un effet défavorable sur la capacité de Transat d'attirer ou de garder à son service du personnel clé ou sur la motivation de ses équipes. Si la Convention d'Arrangement est résiliée, les relations de la Société avec ses clients, fournisseurs, créanciers, locateurs, employés et autres parties prenantes pourraient en être défavorablement touchées. Des changements survenus dans ces relations pourraient avoir un effet défavorable sur les activités et l'exploitation de la Société.

RISQUES RELIÉS AU DÉVELOPPEMENT HÔTELIER

Transat avait commencé à investir dans l'hôtellerie pour bénéficier de la position actuellement favorable de cette activité dans sa chaîne touristique. Toutefois, en raison de l'arrangement, les investissements requis pour ce développement hôtelier ont été suspendus. Si ladite transaction n'avait finalement pas lieu, la reprise tardive du développement hôtelier pourrait réduire les effets bénéfiques escomptés à l'origine et conséquemment, les résultats d'exploitation de la Société pourraient en souffrir. De plus, dans l'éventualité où la Société décide de développer son activité hôtelière, nous pourrions être exposés, entre autres, aux risques suivants : les retards de construction ou les dépassements de coûts susceptibles d'augmenter les coûts du projet; les difficultés d'obtention des permis et autorisations de zonage, d'occupation et autres autorisations gouvernementales requises; les grèves ou autres problèmes de main-d'œuvre locale; les frais de développement engagés pour des projets qui ne sont pas menés à terme; les investissements importants sans revenu correspondant immédiat; les risques naturels tels que tremblements de terre, ouragans, inondations ou incendies qui pourraient nuire à un centre de villégiature; la capacité de mobiliser des capitaux, y compris du financement de construction; et les restrictions gouvernementales sur la nature ou la taille d'un projet hôtelier.

En conséquence de ce qui précède, la Société ne peut pas s'assurer que tout projet de développement hôtelier serait réalisé à temps ou dans les limites du budget. De plus, il existe le risque que le taux de rendement du capital investi soit inférieur aux rendements prévus au moment où le projet est entrepris. Par conséquent, les résultats d'exploitation découlant de ce développement hôtelier pourraient en subir les contrecoups, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités de la Société, sa situation financière, ses liquidités, ses résultats d'exploitation et ses perspectives.

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 ratios financiers et conditions financières. 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 contrecoups.

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. 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, dans le cas de locations à long terme ou saisonnières, 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 cinq 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 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 et rapidement. Toute panne ou défaillance de ces systèmes pourraient nuire considérablement aux activités de la Société, à ces relations clients et porter préjudice la réputation de la Société, 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 DE CYBER-ATTAQUES

La Société recueille, utilise et conserve, pour une période déterminée, de grandes quantités de données sur les clients, à des fins commerciales, marketing et autres dans nos divers systèmes informatiques. Ces données sont stockées et traitées dans nos installations et dans des installations appartenant à des tiers, y compris, par exemple, dans un environnement infonuagique hébergé par un tiers. L'intégrité et la protection des données de nos clients, de nos employés et de notre entreprise, ainsi que le fonctionnement continu de nos systèmes et des autres fournisseurs de services tiers, sont essentiels à nos activités. La réglementation et les obligations contractuelles applicables en matière de sécurité et de protection de la vie privée sont de plus en plus exigeantes.

Malgré nos efforts pour nous protéger contre l'accès non autorisé à nos systèmes et à l'information de nature délicate, en raison de la portée et de la complexité de leur structure de technologie de l'information, de notre dépendance envers des tiers pour soutenir et protéger notre structure et nos données et de l'évolution constante des cybermenaces, nos systèmes et ceux de tiers sur lesquels nous comptons sont sujets aux perturbations, défaillances, accès non autorisé, cyberterrorisme, erreurs d'employés, négligence, fraude ou autre utilisation abusive. De plus, étant donné la sophistication des pirates informatiques pour accéder sans autorisation à nos renseignements sensibles, nous pourrions ne pas être en mesure de détecter la violation pendant de longues périodes, voire pas du tout. Ces événements, accidentels ou intentionnels, pourraient entraîner le vol, l'accès ou la divulgation non autorisés, la perte, l'utilisation frauduleuse ou illégale de données de clients qui pourraient nuire à notre réputation, entraîner une interruption ou une interruption de nos services ou entraîner une perte d'affaires, ainsi que des frais de réparation et autres, amendes, enquêtes, actions en justice ou poursuites. Par conséquent, des incidents futurs pourraient avoir une incidence défavorable importante sur la Société, notamment sur nos activités, notre situation financière, nos liquidités et nos résultats d'exploitation.

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.

Finalement, tel qu'il est décrit antérieurement dans la section des « Risques reliés à la transaction », l'acquisition des actions émises et en circulation de Transat par Air Canada est assujettie à l'approbation des organismes de réglementation. A ce jour, rien ne garantit que l'acquisition serait réalisée ou qu'elle le serait conformément à des modalités imposées par les organismes de réglementation.

RISQUES RELIÉS AUX 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 parvienne 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 2019, la Société comptait 5 100 employés dont près de 60 % sont syndiqués et font l'objet de six conventions collectives qui ont toutes été renouvelées au 31 octobre 2019. La convention de l'Association des pilotes de ligne viendra à échéance au cours de la prochaine année. Il est possible que les négociations pour le renouvellement de cette convention collective puissent 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

Nous détenons et maintenons en vigueur des polices d'assurance dont les montants sont conformes aux normes de l'industrie. Notre assurance responsabilité relativement à nos activités de voyageur et d'agence de voyages couvre la responsabilité relative aux dommages corporels ou matériels subis par des voyageurs ou des tiers. Dans le cadre de nos activités de voyageur, nous déployons tous les efforts raisonnables afin de s'assurer que nos fournisseurs de service détiennent également une assurance relative aux dommages corporels ou matériels subis par des voyageurs. Par ailleurs, en ce qui concerne nos franchisés et en collaboration avec un assureur, nous avons mis sur pied un programme d'assurance responsabilité professionnelle (erreurs et omissions) volontaire.

Nous détenons et maintenons également en vigueur des polices d'assurance dont les montants sont conformes aux normes de l'industrie aérienne et qui respectent les exigences pertinentes prescrites par la loi ainsi que les engagements que nous avons pris en vertu des contrats de location de nos aéronefs. Notre assurance responsabilité relativement à nos activités de transport aérien couvre la responsabilité relative aux dommages découlant de blessures subies par des passagers ou à la suite du décès de ceux-ci, de même que les 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, par sinistre. À ce sujet, nous détenons et maintenons une assurance supplémentaire pour dommages corporels et matériels à des tiers (autres que les passagers) découlant des risques de guerre pour les dommages au-delà de 250 millions \$US et jusqu'à concurrence de la limite de 1,0 milliard \$US au total, par sinistre.

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.

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.

13. 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 2019.

Finalement, il n'y a eu aucune modification significative des CIIF survenue au cours du quatrième trimestre terminé le 31 octobre 2019 qui ait eu une incidence importante sur les CIIF de la Société.

14. PERSPECTIVES

Hiver 2020 – Sur le programme des destinations soleil, le principal programme de la Société durant la saison d'hiver, la capacité de Transat est supérieure de 6,7 % à celle déployée. À ce jour, 56 % de cette capacité est vendue, les réservations sont en avance de 13,1 % et les coefficients d'occupation sont supérieurs de 3,4 % par rapport à 2019. L'impact de la variation du dollar canadien, combiné à la baisse du coût du carburant, n'entraînera pas de hausse des charges opérationnelles si le dollar canadien en regard du dollar américain et le coût du carburant d'aéronefs, demeurent stables. Les marges sont actuellement légèrement supérieures à celles enregistrées à pareille date l'an dernier.

Sur le programme transatlantique, où c'est la basse saison, les coefficients d'occupation sont supérieurs de 1,6 % à ceux de l'hiver dernier. Les prix sont actuellement supérieurs de 4,2 % à ceux enregistrés à pareille date l'année dernière.

Dans la mesure où ces tendances se maintiennent, la Société prévoit des résultats pour la saison d'hiver légèrement supérieurs à ceux de l'an dernier.

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 consolidés.

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 consolidés 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, révisé 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

RAPPORT DES AUDITEURS INDÉPENDANTS

Aux actionnaires de Transat A.T. inc.,

Opinion

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de **Transat A.T. inc.** et de ses filiales [le « groupe »], qui comprennent les états consolidés de la situation financière aux 31 octobre 2019 et 2018, et les états consolidés des résultats, du résultat global, de la variation des capitaux propres et les tableaux consolidés des flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

À notre avis, les états financiers consolidés ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée du groupe aux 31 octobre 2019 et 2018, ainsi que de sa performance financière consolidée et de ses flux de trésorerie consolidés pour les exercices clos à ces dates, conformément aux Normes internationales d'information financière [« IFRS »].

Fondement de l'opinion

Nous avons effectué notre audit conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés » du présent rapport. Nous sommes indépendants du groupe conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à l'audit des états financiers consolidés au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités déontologiques qui nous incombent selon ces règles. Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent :

- du rapport de gestion;
- des informations contenues dans le rapport annuel, autres que les états financiers consolidés et notre rapport de l'auditeur sur ces états.

Notre opinion sur les états financiers consolidés ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers consolidés, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers consolidés ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, ou encore si les autres informations semblent autrement comporter une anomalie significative.

Nous avons obtenu le rapport de gestion et le rapport annuel avant la date du présent rapport. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans les autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait dans le présent rapport. Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

Responsabilités de la direction et des responsables de la gouvernance à l'égard des états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers consolidés conformément aux IFRS, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers consolidés, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité du groupe à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider le groupe ou de cesser son activité ou si aucune solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière du groupe.

Responsabilités de l'auditeur à l'égard de l'audit des états financiers consolidés

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport de l'auditeur contenant notre opinion. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers consolidés prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit. En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne du groupe;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité du groupe à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport sur les informations fournies dans les états financiers consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener le groupe à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers consolidés, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers consolidés représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;
- nous obtenons des éléments probants suffisants et appropriés concernant l'information financière des entités et activités du groupe pour exprimer une opinion sur les états financiers consolidés. Nous sommes responsables de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit du groupe, et assumons l'entière responsabilité de notre opinion d'audit.

Nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit.

Nous fournissons également aux responsables de la gouvernance une déclaration précisant que nous nous sommes conformés aux règles de déontologie pertinentes concernant l'indépendance, et leur communiquons toutes les relations et les autres facteurs qui peuvent raisonnablement être considérés comme susceptibles d'avoir des incidences sur notre indépendance ainsi que les sauvegardes connexes s'il y a lieu.

L'associé responsable de la mission d'audit au terme de laquelle le présent rapport de l'auditeur indépendant est délivré est Sylvain Boucher.

Ernst & Young S.R.L./S.E.N.C.R.L.¹

Montréal, Canada

Le 11 décembre 2019

¹ CPA auditeur, CA permis de comptabilité publique n° A113209

TRANSAT A.T. INC.

ÉTATS CONSOLIDÉS DE LA SITUATION FINANCIÈRE

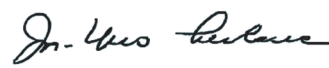
Aux 31 octobre

		2019	2018
			Retraité
(en milliers de dollars canadiens)	Notes	\$	[note 4] \$
ACTIFS			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		564 844	593 654
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés	7	301 547	287 735
Clients et autres débiteurs	8	137 449	139 979
Impôts sur le résultat à recevoir		1 423	11 405
Stocks		15 847	14 464
Charges payées d'avance		83 822	68 890
Instruments financiers dérivés	9	4 870	20 413
Partie courante des dépôts	10	17 765	20 250
Actifs courants		1 127 567	1 156 790
Trésorerie et équivalents de trésorerie réservés	7	51 224	51 184
Dépôts	10	41 226	41 742
Impôts sur le résultat à recevoir	22	15 100	15 100
Actifs d'impôt différé	22	27 209	14 954
Immobilisations corporelles	11	235 161	201 478
Immobilisations incorporelles	12	36 852	42 689
Instruments financiers dérivés	9	—	84
Placement	13	16 533	16 084
Autres actifs	14	34 055	26 685
Actifs non courants		457 360	410 000
		1 584 927	1 566 790
PASSIFS			
Fournisseurs et autres créditeurs	15	315 395	320 732
Partie courante de la provision pour remise en état des aéronefs loués	16	27 151	27 313
Impôts sur le résultat à payer		4 244	1 117
Dépôts de clients et revenus différés		561 404	517 352
Instruments financiers dérivés	9	10 431	2 766
Passifs courants		918 625	869 280
Provision pour remise en état des aéronefs loués	16	31 097	29 915
Autres passifs	18	97 498	92 025
Instruments financiers dérivés	9	1 650	679
Passifs d'impôt différé	22	1 274	3 252
Passifs non courants		131 519	125 871
CAPITAUX PROPRES			
Capital-actions	19	221 012	219 684
Provision pour paiements fondés sur des actions		15 948	18 017
Résultats non distribués		314 325	340 766
Profit latent (perte latente) sur les couvertures de flux de trésorerie		(9 176)	1 971
Montant cumulé des écarts de change		(7 326)	(8 799)
		534 783	571 639
		1 584 927	1 566 790

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés

Au nom du conseil d'administration,


Administrateur


Administrateur

TRANSAT A.T. INC.

ÉTATS CONSOLIDÉS DES RÉSULTATS

Exercices clos les 31 octobre

		2019	2018
			Retraité
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Notes	\$	[note 4] \$
Revenus	20	2 937 130	2 848 955
Charges d'exploitation			
Coûts liés à la prestation de services touristiques		808 937	863 105
Carburant d'aéronefs		517 588	498 512
Salaires et avantages du personnel	20, 24	412 375	386 898
Entretien d'aéronefs		279 283	237 918
Frais de vente et de distribution		209 344	209 921
Frais d'aéroports et de navigation		158 618	149 699
Loyer d'aéronefs		143 784	124 454
Autres coûts aériens		262 477	263 272
Autres		105 304	97 577
Quote-part du résultat net d'une coentreprise	13	1 250	105
Amortissement	20	64 078	59 125
Éléments spéciaux	21	23 875	8 962
		2 986 913	2 899 548
Résultat d'exploitation		(49 783)	(50 593)
Coûts de financement		1 520	2 061
Revenus du financement		(21 332)	(17 935)
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés		8 664	(8 360)
Gain sur cession d'entreprises	6	(9)	(31 064)
Perte (gain) de change sur les éléments monétaires non courants		140	(339)
Résultat avant charge d'impôts		(38 766)	5 044
Impôts sur le résultat (récupération)	22		
Exigibles		1 028	(6 494)
Différés		(9 250)	1 545
		(8 222)	(4 949)
Résultat net de l'exercice		(30 544)	9 993
Résultat net attribuable aux :			
Actionnaires		(33 191)	6 451
Participations ne donnant pas le contrôle		2 647	3 542
		(30 544)	9 993
Résultat par action	19		
De base		(0,88)	0,17
Dilué		(0,88)	0,17

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés

TRANSAT A.T. INC.

ÉTATS CONSOLIDÉS DU RÉSULTAT GLOBAL

Exercices clos les 31 octobre		2019	2018
			Retraité
(en milliers de dollars canadiens)	Notes	\$	[note 4] \$
Résultat net de l'exercice		(30 544)	9 993
Autres éléments du résultat global			
Éléments qui seront reclassés en résultat net			
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés désignés comme couverture des flux de trésorerie		(29 621)	2 815
Reclassement en résultat net		14 455	(5 385)
Impôts différés	22	4 019	692
		(11 147)	(1 878)
Gain de change sur conversion des états financiers des filiales étrangères		1 473	1 586
		1 473	1 586
Éléments qui ne seront jamais reclassés en résultat			
Avantages de retraite – gains actuariels nets (pertes actuarielles nettes)	24	(4 631)	2 219
Impôts différés	22	1 225	(595)
		(3 406)	1 624
Total des autres éléments du résultat global		(13 080)	1 332
Résultat global de l'exercice		(43 624)	11 325
Attribuable aux :			
Actionnaires		(46 272)	6 788
Participations ne donnant pas le contrôle		2 648	4 537
		(43 624)	11 325

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés

TRANSAT A.T. INC.

ÉTATS CONSOLIDÉS DE LA VARIATION DES CAPITAUX PROPRES

	Cumul des autres éléments du résultat global							
	Capital- actions	Provision pour paiements fondés sur des actions	Résultats non distribués Retraité [note 4]	Profit latent (perte latente) sur les couvertures de flux de trésorerie Retraité [note 4]	Montant cumulé des écarts de change	Total Retraité [note 4]	Participati- ons ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres Retraité [note 4]
(en milliers de dollars canadiens)	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Solde au 31 octobre 2017	215 444	17 817	330 856	3 849	(10 385)	557 581	—	557 581
Résultat net de l'exercice	—	—	6 451	—	—	6 451	3 542	9 993
Autres éléments du résultat global	—	—	1 624	(1 878)	591	337	995	1 332
Résultat global de l'exercice	—	—	8 075	(1 878)	591	6 788	4 537	11 325
Émission sur le capital autorisé	1 555	—	—	—	—	1 555	—	1 555
Exercice d'options	2 685	(812)	—	—	—	1 873	—	1 873
Acquisition d'UAP	—	(1 198)	—	—	—	(1 198)	—	(1 198)
Charge liée aux paiements fondés sur des actions	—	2 210	—	—	—	2 210	—	2 210
Dividendes	—	—	—	—	—	—	(3 302)	(3 302)
Variation de la juste valeur du passif lié aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	1 835	—	—	1 835	(1 835)	—
Reclassement du passif lié aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	1 595	1 595
Reclassement de l'écart de change lié aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	995	995	(995)	—
	4 240	200	1 835	—	995	7 270	(4 537)	2 733
Solde au 31 octobre 2018	219 684	18 017	340 766	1 971	(8 799)	571 639	—	571 639
Résultat net de l'exercice	—	—	(33 191)	—	—	(33 191)	2 647	(30 544)
Autres éléments du résultat global	—	—	(3 406)	(11 147)	1 472	(13 081)	1	(13 080)
Résultat global de l'exercice	—	—	(36 597)	(11 147)	1 472	(46 272)	2 648	(43 624)
Émission sur le capital autorisé	940	—	—	—	—	940	—	940
Exercice d'options	388	(120)	—	—	—	268	—	268
Acquisition d'UAP	—	(19)	—	—	—	(19)	—	(19)
Charge liée aux paiements fondés sur des actions	—	1 612	—	—	—	1 612	—	1 612
Reclassement des UAP à titre de passif financier	—	(3 542)	—	—	—	(3 542)	—	(3 542)
Dividendes	—	—	—	—	—	—	(2 892)	(2 892)
Variation de la juste valeur du passif lié aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	10 156	—	—	10 156	(10 156)	—
Reclassement du passif lié aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	10 401	10 401
Reclassement de l'écart de change lié aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	1	1	(1)	—
	1 328	(2 069)	10 156	—	1	9 416	(2 648)	6 768
Solde au 31 octobre 2019	221 012	15 948	314 325	(9 176)	(7 326)	534 783	—	534 783

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés

TRANSAT A.T. INC.

TABLEAUX CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercices clos les 31 octobre

		2019	2018
			Retraité
(en milliers de dollars canadiens)	Notes	\$	[note 4] \$
ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES			
Résultat net de l'exercice		(30 544)	9 993
Éléments opérationnels sans effet de trésorerie :			
Amortissement	20	64 078	59 125
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés		8 664	(8 360)
Gain sur cession d'entreprises		(9)	(31 064)
Perte (gain) de change sur les éléments monétaires non courants		140	(339)
Quote-part du résultat net d'une coentreprise		1 250	105
Impôts différés		(9 250)	1 545
Avantages du personnel		2 927	2 799
Charge liée aux paiements fondés sur des actions		1 612	2 210
		38 868	36 014
Variation nette des soldes sans effet de trésorerie du fonds de roulement opérationnel		33 105	16 485
Variation nette de la provision pour remise en état des aéronefs		1 020	9 311
Variation nette des autres actifs et passifs opérationnels		(8 918)	6 994
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		64 075	68 804
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT			
Acquisitions d'immobilisations corporelles et autres actifs incorporels		(92 277)	(119 053)
Augmentation de la trésorerie et équivalents de trésorerie réservés		(40)	(1 084)
Contrepartie reçue pour des entreprises cédées, nette de la trésorerie cédée	6	1 884	26 493
Apport en capital dans une coentreprise		(1 690)	—
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(92 123)	(93 644)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT			
Produit de l'émission d'actions		1 208	3 428
Rachat d'actions lié à la rémunération à base d'actions		(19)	(556)
Dividendes d'une filiale versés à un actionnaire sans contrôle		(2 892)	(3 302)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(1 703)	(430)
Effet des variations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		941	(982)
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie liée aux activités poursuivies		(28 810)	(26 252)
Trésorerie et équivalents de trésorerie détenus en vue de la vente au début de l'exercice		—	26 324
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		593 654	593 582
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice		564 844	593 654
Informations supplémentaires (présentées avec les activités opérationnelles)			
Impôts sur les bénéfices payés (récupérés), nets		(11 831)	10 670
Intérêts payés		912	334

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés

31 octobre 2019 et 2018

[Les montants sont exprimés en milliers \$ canadiens, à l'exception des montants par action ou autrement spécifié]

Note 1 Renseignements sur la Société

Transat A.T. inc., [la « Société »], dont le siège social se trouve au 300 Léo-Pariseau, Montréal (Québec), Canada, a été constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Ses actions à droit de vote variable de catégorie A et ses actions à droit de vote de catégorie B sont inscrites à la Bourse de Toronto. Ses actions à droit de vote variable de catégorie A et ses actions à droit de vote de catégorie B de la Société sont négociées à la Bourse de Toronto sous un seul symbole, soit « TRZ ».

La Société est une société intégrée spécialisée dans l'organisation, la commercialisation et la distribution de voyages vacances dans le secteur touristique. Au 31 octobre 2019, le cœur de son organisation est formé d'un voyageur implanté au Canada, lequel est intégré verticalement avec ses autres services de transport aérien, de distribution, à travers un réseau dynamique d'agences de voyages, de services à valeur ajoutée offerts à destination et d'hôtellerie.

Les états financiers consolidés de Transat A.T. inc. pour l'exercice clos le 31 octobre 2019 ont été approuvés par le conseil d'administration de la Société le 11 décembre 2019.

Note 2 Principales méthodes comptables

Base d'établissement

Les présents états financiers consolidés de la Société et de ses filiales sont préparés conformément aux Normes internationales d'information financière [« IFRS »], publiées par l'International Accounting Standards Board [« IASB »] et adoptées par le Conseil des normes comptables du Canada.

Sauf indication contraire, ces états financiers consolidés sont présentés en dollars canadiens, la monnaie fonctionnelle de la Société. Chacune des entités de la Société détermine sa propre monnaie fonctionnelle et les éléments inclus dans les états financiers de chacune des entités sont évalués à l'aide de cette monnaie fonctionnelle.

Ces états financiers consolidés ont été préparés sur une base de continuité d'exploitation, au coût historique, sauf pour les actifs et passifs financiers classés sous « actifs / passifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net » qui ont été évalués à la juste valeur.

Principes de consolidation

Les états financiers consolidés regroupent les états financiers de la Société et de ses filiales.

FILIALES

Les filiales sont des entités dont la Société détient le contrôle. Le contrôle est obtenu lorsque la Société a le pouvoir de diriger les politiques financières et opérationnelles d'une entité afin d'obtenir des avantages de ses activités. Les filiales sont consolidées à partir de la date de leur acquisition, soit la date à laquelle la Société en obtient le contrôle, et elles continuent d'être consolidées jusqu'à la date à laquelle survient la perte du contrôle.

La méthode de l'acquisition est utilisée pour comptabiliser l'acquisition des filiales, comme suit :

- le coût est calculé comme étant la juste valeur des actifs acquis, des instruments de capitaux propres émis et des passifs contractés ou pris en charge à la date de l'échange, à l'exception des coûts de transaction qui sont passés en charges à mesure qu'ils sont engagés;
- les actifs identifiables acquis et les passifs pris en charge sont évalués à la juste valeur à la date d'acquisition;

- l'excédent du coût d'acquisition sur la juste valeur de l'actif net identifiable acquis est comptabilisé en tant que goodwill;
- si le coût d'acquisition est inférieur à la juste valeur de l'actif net acquis, la juste valeur de l'actif net est réévaluée et la différence restante est comptabilisée directement au compte de résultat;
- la contrepartie éventuelle est évaluée à la juste valeur à la date d'acquisition, et toute variation subséquente de la juste valeur est comptabilisée selon le compte de résultat lorsque la contrepartie éventuelle représente un passif financier;
- à l'obtention du contrôle dans le cadre d'une acquisition par étapes, la participation existante est réévaluée à la juste valeur selon le compte de résultat;
- pour chaque regroupement d'entreprises comportant des participations ne donnant pas le contrôle, l'entité acquéreuse mesure la participation ne donnant pas le contrôle dans l'entreprise acquise soit à la juste valeur ou selon la quote-part de l'actif net identifiable de l'entreprise acquise.

La participation ne donnant pas le contrôle, qui représente la tranche du résultat net et de l'actif net dans les filiales qui ne sont pas détenues exclusivement par la Société, est présentée séparément dans les capitaux propres à l'état de la situation financière consolidé. La participation ne donnant pas le contrôle est assortie d'une option donnant droit aux actionnaires qui n'exercent pas le contrôle d'exiger le rachat par la Société des actions qu'ils détiennent; elle est reclassée des capitaux propres au passif, présumant ainsi l'exercice de l'option. La valeur comptable de la participation reclassée est également ajustée à hauteur de sa valeur de rachat estimative. Toute variation de la valeur de rachat estimative est comptabilisée à titre de transactions sur les capitaux propres dans les résultats non distribués.

Les états financiers des filiales sont préparés pour la même période de présentation que ceux de la Société mère, à l'aide de méthodes comptables compatibles. L'ensemble des soldes, des transactions, des profits latents et des pertes latentes résultant de transactions intragroupes et des dividendes intragroupes sont éliminés au moment de la consolidation.

PLACEMENT DANS UNE COENTREPRISE

Une coentreprise est une entité dans laquelle les parties qui exercent un contrôle conjoint sur l'entreprise ont des droits sur l'actif net de celle-ci. Le placement de la Société dans une coentreprise est comptabilisé selon la méthode de la mise en équivalence, comme suit :

- le placement est initialement comptabilisé au coût;
- il comprend un goodwill identifié à l'acquisition, moins, le cas échéant, la dépréciation cumulée;
- la quote-part revenant à la Société du résultat net réalisé après l'acquisition est comptabilisée au compte de résultat et est également imputée au compte de la valeur comptable du placement;
- les profits sur les transactions conclues entre la Société et la coentreprise sont éliminés à hauteur de la participation de la Société dans cette entité et les pertes sont éliminées, sauf si la transaction indique une perte de valeur de l'actif transféré.

Conversion des devises

TRANSACTIONS ET SOLDES

Les transactions en devises sont converties en monnaie fonctionnelle aux taux de change en vigueur à la date de transaction. Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis en monnaie fonctionnelle aux taux de change en vigueur à la date de clôture.

Les gains et les pertes de change résultant du règlement de ces transactions ainsi que de la conversion des actifs et des passifs monétaires qui ne sont pas libellés dans la monnaie fonctionnelle de la filiale, sont comptabilisés au compte de résultat, à l'exception des couvertures de flux de trésorerie admissibles qui sont différées et présentées en tant que profit latent (perte latente) sur les couvertures de flux de trésorerie dans le cumul des autres éléments du résultat global, à l'état de la variation des capitaux propres.

SOCIÉTÉS DU GROUPE

Les actifs et les passifs des entités dont la monnaie fonctionnelle n'est pas le dollar canadien sont convertis aux taux de change en vigueur à la date de clôture, et leurs résultats d'exploitation sont convertis aux taux de change moyens de la période. Les écarts de change résultant de la conversion sont comptabilisés au poste « Montant cumulé des écarts de change » dans le cumul des autres éléments du résultat global, à l'état de la variation des capitaux propres. À la cession d'une participation, la composante écart de change des monnaies étrangères se rapportant à cette participation est comptabilisée en résultat net.

Équivalents de trésorerie

Les équivalents de trésorerie sont principalement composés de dépôts à terme et d'acceptations bancaires très liquides facilement convertibles en un montant connu de trésorerie avec des échéances initiales de moins de trois mois.

Stocks

Les stocks, composés principalement de fournitures et de carburant, sont évalués au moindre du coût, établi selon la méthode de l'épuisement successif, et de la valeur nette de réalisation. La valeur nette de réalisation correspond au prix de vente estimatif dans le cours normal de l'activité moins les coûts estimatifs nécessaires pour la réalisation de la vente. Le coût de remplacement peut servir d'indice pour la valeur nette de réalisation.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, moins l'amortissement cumulé et la provision pour dépréciation, le cas échéant.

L'amortissement des immobilisations corporelles à durée d'utilité déterminée est calculé sur une base linéaire, sauf indication contraire, et vise à amortir leur coût jusqu'à leur valeur résiduelle estimative sur leur durée d'utilité attendue comme suit :

Équipement d'aéronefs, y compris moteurs de rechange et pièces de rechange durables	5 à 10 ans, ou usure
Équipement et mobilier de bureau	3 à 10 ans
Améliorations locatives	Durée du bail ou d'utilité
Édifice administratif	10 à 45 ans

Les terrains et les immobilisations en cours de construction ou de développement ne sont pas amortis.

La flotte compte les aéronefs acquis et les améliorations apportées aux aéronefs loués en vertu de contrats de location simple. Une partie du coût d'un aéronef acquis est répartie à la sous-catégorie « entretiens majeurs », laquelle est afférente aux coûts de remise en état des cellules, des moteurs et des trains d'atterrissage, et le montant résiduel du coût est réparti aux aéronefs. Les aéronefs et les entretiens majeurs sont amortis en tenant compte de leur valeur résiduelle estimative prévue. Les aéronefs sont amortis sur une base linéaire sur des périodes de 7 à 10 ans et les entretiens majeurs, selon le type d'entretien, sont amortis sur une base linéaire ou en fonction de l'utilisation de l'aéronef correspondant jusqu'au prochain entretien majeur afférent, ou sur leur durée d'utilité attendue. Les coûts des entretiens majeurs subséquents sont incorporés au coût de l'actif à titre d'entretiens majeurs et amortis selon leur type. Les coûts des autres entretiens, y compris les réparations imprévues, sont comptabilisés en résultat net lorsque ceux-ci sont engagés. Les améliorations apportées aux aéronefs loués en vertu de contrats de location simple sont amorties sur une base linéaire sur la durée du bail ou la durée d'utilité correspondante, selon la plus courte de ces deux durées.

La valeur résiduelle et la durée d'utilité estimatives sont revues chaque année et ajustées au besoin.

Goodwill

Le goodwill représente l'excédent du coût d'une acquisition par rapport à la juste valeur des actifs nets identifiables acquis à la date d'acquisition. Le goodwill fait l'objet d'un test de dépréciation au moins annuellement et est comptabilisé au coût moins la dépréciation cumulée. Aux fins du test de dépréciation, le goodwill acquis dans le cadre d'un regroupement d'entreprises est, à partir de la date d'acquisition, réparti à chaque unité génératrice de trésorerie [« UGT »] de la Société qui devrait profiter du regroupement, peu importe si d'autres actifs ou passifs de l'entreprise acquise sont attribués à ces unités.

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût. Le coût des immobilisations incorporelles acquises dans le cadre d'un regroupement d'entreprises correspond à sa juste valeur à la date d'acquisition. Les immobilisations incorporelles générées en interne comprennent des logiciels d'application conçus ou modifiés. Ces coûts sont incorporés à l'actif lorsque les critères suivants sont satisfaits :

- il est faisable sur le plan de la technique d'achever le logiciel en vue de son utilisation;
- la direction a l'intention d'achever le logiciel et de l'utiliser;
- la Société possède la capacité d'utiliser le logiciel;
- il est possible de démontrer la façon dont le logiciel générera des avantages économiques futurs probables;
- les ressources techniques, financières et autres, requises pour achever le développement et mettre en service le logiciel sont disponibles;
- les dépenses attribuables au logiciel au cours de son développement peuvent être évaluées de façon fiable.

Les coûts admissibles à la capitalisation comprennent à la fois les coûts internes et les coûts externes, mais se limitent à ceux qui sont directement liés au projet en question.

Après la comptabilisation initiale, les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût, moins l'amortissement cumulé et la dépréciation cumulée, le cas échéant.

La durée d'utilité des immobilisations incorporelles est évaluée comme étant soit déterminée ou indéterminée.

Les immobilisations incorporelles à durée d'utilité déterminée sont amorties sur une base linéaire sur leur durée d'utilité économique, comme suit :

Logiciels	3 à 10 ans
Listes de clients	7 à 10 ans

Les immobilisations incorporelles à durée d'utilité déterminée font l'objet d'un test de dépréciation chaque fois qu'il y a une indication que l'immobilisation incorporelle peut s'être dépréciée. La durée d'amortissement et le mode d'amortissement pour une immobilisation incorporelle à durée d'utilité déterminée sont revus annuellement et ajustés au besoin.

Les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée, composées principalement de marques de commerce, ne sont pas amorties, mais font l'objet d'un test de dépréciation au moins annuellement. La durée d'utilité indéterminée est revue au minimum annuellement pour déterminer si l'appréciation de la durée d'utilité indéterminée demeure justifiée. Si ce n'est pas le cas, le changement d'appréciation de la durée d'utilité d'indéterminée à déterminée se fait de façon prospective.

Contrat de location simple et avantages incitatifs différés

Les contrats de location dans le cadre desquels la quasi-totalité des risques et des avantages de la propriété de l'actif ne sont pas transférés à la Société sont classés comme des contrats de location simple. Les paiements de contrats de location simple sont comptabilisés en tant que charge sur une base linéaire sur la durée du bail connexe.

Les avantages incitatifs différés sont des montants reçus des propriétaires et des congés de loyers. Ils sont comptabilisés avec les autres passifs et sont amortis sur la durée du bail initial sur une base linéaire en diminution de la charge d'amortissement.

Instruments financiers

Un instrument financier est tout contrat qui donne lieu à un actif financier pour une partie et à un passif financier ou à un instrument de capitaux propres pour une autre partie. Les actifs financiers de la Société comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, la trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés, les clients et autres débiteurs, à l'exception des sommes à recevoir de l'état, les dépôts relatifs aux aéronefs et moteurs loués, et les instruments financiers dérivés assortis d'une juste valeur positive. Les passifs financiers de la Société comprennent les fournisseurs et autres créditeurs, à l'exception des sommes à remettre à l'état, la dette à long terme, les instruments financiers dérivés assortis d'une juste valeur négative et l'option de vente détenue par la participation ne donnant pas le contrôle.

Les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les instruments financiers dérivés, sont initialement comptabilisés à leur juste valeur. Subséquemment à la comptabilisation initiale, l'évaluation des actifs financiers et des passifs financiers dépend de leur classement : actifs / passifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net, à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global ou au coût amorti. Le classement des actifs financiers est déterminé en fonction du modèle économique de gestion des risques et des caractéristiques contractuelles des flux de trésorerie rattachés aux actifs financiers. Les passifs financiers sont classés par défaut au coût amorti, à l'exception des instruments financiers dérivés et de la participation ne donnant pas le contrôle. Les instruments financiers dérivés, y compris les instruments financiers dérivés incorporés qui ne sont pas étroitement liés au contrat hôte, sont classés comme étant des actifs ou des passifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net à moins qu'ils ne soient désignés comme faisant partie d'une relation de couverture efficace; dans ce cas, ils sont classés comme étant des actifs ou des passifs financiers à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

CLASSEMENT DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Actifs financiers et passifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net

Les actifs financiers, les passifs financiers et les instruments financiers dérivés classés comme étant des actifs financiers ou des passifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net sont évalués à la juste valeur à la date de clôture. Les gains et les pertes réalisés à la cession ainsi que les gains et pertes latents découlant de la variation de la juste valeur sont comptabilisés au compte de résultat au cours de la période où ils surviennent.

Actifs financiers et passifs financiers à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global

Les instruments financiers dérivés désignés comme faisant partie d'une relation de couverture efficace classés comme étant des actifs financiers ou des passifs financiers à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global sont évalués à la juste valeur à la date de clôture.

Coût amorti

Les actifs financiers et les passifs financiers classés au coût amorti sont évalués à leur coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS ET COMPTABILITÉ DE COUVERTURE

La Société a recours aux instruments financiers dérivés afin de pallier les risques futurs de variation des monnaies étrangères relativement aux paiements de contrats de location simple, aux encaissements de revenus de certains voyageurs et aux décaissements liés à certaines charges d'exploitation en monnaies étrangères. Aux fins de la comptabilité de couverture, la Société désigne certains de ses dérivés de change comme instruments de couverture.

La Société documente formellement toutes les relations entre les instruments de couverture et les éléments couverts, de même que ses objectifs et sa stratégie de gestion du risque motivant les diverses opérations de couverture. Ainsi, un lien doit être établi entre l'ensemble des instruments financiers dérivés et les flux de trésorerie prévus ou un actif ou un passif donné. La Société doit aussi documenter et évaluer de façon formelle, à la fois à la création de la couverture et en continu, l'efficacité des instruments de couverture pour compenser les variations de la juste valeur ou des flux de trésorerie des éléments couverts.

Ces instruments financiers dérivés sont désignés comme couvertures de flux de trésorerie.

Tous les instruments financiers dérivés sont inscrits à l'état consolidé de la situation financière à leur juste valeur. La Société a défini un ratio de couverture de 1/1 pour ses relations de couverture. Pour les instruments financiers dérivés désignés comme couvertures 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 consolidé du résultat global. 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 demeurent inscrits dans le cumul des autres éléments du résultat global en tant que profit latent (perte latente) 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 sont comptabilisées de manière prospective en résultat. Les variations de la valeur de la tranche efficace d'une couverture de flux de trésorerie demeurent inscrites dans le cumul des autres éléments du résultat global en tant que « Profit latent (perte latente) sur les couvertures de flux de trésorerie » jusqu'au règlement de l'élément couvert connexe, auquel moment les montants comptabilisés au poste « Profit latent (perte latente) sur les couvertures de flux de trésorerie » sont reclassés au même poste de l'état des résultats consolidés que l'élément couvert.

La Société conclut des contrats d'option sur la devise et désigne la valeur intrinsèque de ces contrats comme couvertures des flux de trésorerie de ses achats futurs de devises. La valeur temps de ces options, incluant les primes versées, est comptabilisée au poste « Autres éléments du résultat global » à l'état consolidé du résultat global pour les relations de couverture efficaces. La valeur temps de ces options, incluant les primes versées, demeure inscrite dans le cumul des autres éléments du résultat global en tant que « Profit latent (perte latente) sur les couvertures de flux de trésorerie » jusqu'au règlement de l'élément couvert connexe, auquel moment les primes versées comptabilisées au poste « Profit latent (perte latente) sur les couvertures de flux de trésorerie » sont reclassées au même poste de l'état des résultats consolidés que l'élément couvert.

En ce qui concerne les instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de juste valeur, les variations périodiques de la juste valeur sont comptabilisées au même poste du compte de résultat consolidé que l'élément couvert.

INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS NON ADMISSIBLES À LA COMPTABILITÉ DE COUVERTURE

La Société a également recours, dans le cours normal de l'activité, à des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant aux fins de gestion du risque lié à l'instabilité des prix du carburant ainsi qu'à certains dérivés de change afin de pallier les risques futurs de variation des monnaies étrangères qui n'ont pas été désignés pour la comptabilité de couverture. Ces instruments financiers dérivés sont évalués à la juste valeur à la fin de chaque période et les gains ou pertes latents résultant de la réévaluation sont comptabilisés et présentés au poste « Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés » au compte de résultat consolidé. Lorsque réalisés, à l'échéance des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant, les gains ou pertes sont alors reclassés au poste « Carburant d'aéronefs ». Lorsque réalisés, à l'échéance des dérivés de change qui ne sont pas admissibles à la comptabilité de couverture, les gains ou pertes sont reclassés au même poste de l'état des résultats consolidés que l'élément couvert.

La politique de la Société consiste à ne pas spéculer sur les instruments financiers dérivés; ainsi, ces instruments sont normalement acquis comme éléments de gestion du risque et conservés jusqu'à leur échéance.

COÛTS DE TRANSACTION

Les coûts de transaction liés aux actifs financiers et aux passifs financiers classés comme étant des actifs financiers ou des passifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net sont passés en charges à mesure qu'ils sont engagés. Les coûts de transaction liés aux actifs financiers ou aux passifs financiers classés au coût amorti sont reflétés dans la valeur comptable de l'actif financier ou du passif financier et sont ensuite amortis sur la durée estimative de l'instrument au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif.

JUSTE VALEUR

La juste valeur des instruments financiers qui sont négociés activement dans des marchés financiers structurés est calculée en fonction des prix cotés sur un marché actif à la fermeture du marché à la date de clôture. Pour les instruments financiers pour lesquels il n'existe pas de marché actif, la juste valeur est calculée à l'aide de techniques d'évaluation. Ces techniques comprennent le recours à des transactions récentes sur le marché conclues dans des conditions de concurrence normale, le renvoi à la juste valeur actuelle d'un autre instrument qui est pratiquement le même, l'analyse des flux de trésorerie actualisés ou d'autres modèles d'évaluation.

La Société répartit ses actifs et passifs financiers évalués à la juste valeur en trois niveaux, selon l'observabilité des données utilisées.

- Niveau 1 : Ce niveau comprend les actifs et les passifs évalués à la juste valeur en fonction des cours non ajustés d'actifs et de passifs identiques sur des marchés actifs auxquels la Société a accès à la date d'évaluation.
- Niveau 2 : Cette catégorie comprend les évaluations faites au moyen de données directement ou indirectement observables autres que les cours inclus au niveau 1. Les instruments dérivés de cette catégorie sont évalués à l'aide de modèles ou d'autres techniques d'évaluation standard faisant appel à des données observables sur le marché.
- Niveau 3 : Les évaluations de ce niveau reposent sur des données qui sont moins observables, qui ne sont pas disponibles ou dont l'information observable ne justifie pas la plus grande partie de la juste valeur des instruments.

Dépréciation des actifs financiers classés au coût amorti

À chaque date de clôture, la Société doit déterminer s'il existe une indication objective de dépréciation d'un actif financier ou d'un groupe d'actifs financiers classés au coût amorti. Un actif financier ou un groupe d'actifs financiers est réputé s'être déprécié s'il existe une indication objective de dépréciation par suite d'un ou de plusieurs événements survenus après la comptabilisation initiale de l'actif [un « événement générateur de pertes »] et que cet événement générateur de pertes a un impact sur les flux de trésorerie futurs estimés de l'actif financier ou du groupe d'actifs financiers, qui peut être estimé de façon fiable. De plus, la Société évalue les pertes de crédit attendues liés à ses actifs financiers classés au coût amorti. Ainsi, la Société doit déterminer si le risque de crédit a augmenté de manière importante en comparant le risque de défaillance lié à l'actif à chaque date de clôture avec le risque de défaillance à la date de comptabilisation initiale en tenant compte des informations qu'elle a pu obtenir, en incluant les informations prospectives pertinentes. La dépréciation est comptabilisée au résultat net. Pour les comptes clients, la Société applique la méthode simplifiée qui, tel que permis par l'IFRS 9, exige que les pertes de crédit attendues pour la durée de vie soient comptabilisées à partir de la comptabilisation initiale des comptes clients.

Dépréciation des actifs non financiers

À chaque date de clôture, la Société doit apprécier s'il existe une indication de dépréciation d'un actif. Si une telle indication existe, ou si un actif doit faire l'objet d'un test de dépréciation annuel, la Société doit estimer la valeur recouvrable de l'actif. La valeur recouvrable correspond à la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente d'un actif et sa valeur d'utilité, et est calculée pour un actif individuel, sauf si l'actif ne génère pas d'entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie d'autres actifs ou groupes d'actifs. La valeur d'utilité est calculée à l'aide des flux de trésorerie estimatifs nets, en général compte tenu de projections détaillées sur une période de cinq ans et d'une hypothèse de croissance pour l'extrapolation des années subséquentes. Les flux de trésorerie nets estimatifs sont actualisés à l'aide d'un taux d'actualisation avant impôts sur le résultat qui tient compte des évaluations du marché actuel de la valeur temps de l'argent et du risque propre à l'actif. Pour calculer la juste valeur diminuée des coûts de la vente, les transactions récentes sur le marché sont prises en considération, si elles sont disponibles. Dans l'impossibilité d'identifier une telle transaction, il est possible d'utiliser un modèle d'évaluation approprié. Si la valeur comptable d'un actif dépasse sa valeur recouvrable, l'actif est réputé s'être déprécié et il est réduit à sa valeur recouvrable. La dépréciation est comptabilisée au résultat net.

Les critères suivants sont aussi appliqués dans le cadre de l'évaluation de la dépréciation d'actifs donnés :

IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée, telles que les marques de commerce, font l'objet d'un test de dépréciation annuel [au 30 avril], et lorsque des circonstances indiquent que la valeur comptable a pu se déprécier.

REPRISE DE PERTE DE VALEUR

Pour les actifs autres que le goodwill, la Société évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une perte de valeur comptabilisée antérieurement puisse ne plus exister ou avoir diminué. Si une telle indication existe, la Société doit estimer la valeur recouvrable de l'actif ou de l'UGT. Une perte de valeur comptabilisée au cours de périodes antérieures doit être reprise s'il y a eu un changement dans les hypothèses utilisées pour déterminer la valeur recouvrable de l'actif depuis la dernière comptabilisation d'une perte de valeur. La reprise est limitée de façon à ce que la valeur comptable de l'actif ne dépasse pas sa valeur recouvrable, ou ne dépasse pas la valeur comptable qui aurait été calculée, moins l'amortissement, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée à l'égard de l'actif au cours des exercices précédents. Cette reprise est comptabilisée au résultat net. Les pertes de valeur liées au goodwill ne peuvent pas faire l'objet de reprises au cours de périodes ultérieures.

Provisions

Des provisions sont comptabilisées lorsque la Société a une obligation actuelle, juridique ou implicite, d'effectuer des paiements au titre d'événements passés, qu'il est probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation et qu'une estimation fiable de l'obligation peut être effectuée. Les provisions sont évaluées à leur valeur actualisée.

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 de 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 vol ou du passage du temps entre chaque entretien. L'excédent de l'obligation pour entretien sur les dépôts d'entretien aux bailleurs effectués et non réclamés est présenté dans le passif au poste « Provision pour remise en état des aéronefs loués ». Tous les travaux d'entretien effectués sur des moteurs d'aéronefs en vertu de contrats prévoyant une facturation en fonction du nombre d'heures de vol sont imputés aux charges d'exploitation dans le compte de résultat à mesure que les frais sont engagés.

Avantages du personnel futurs

La Société offre des ententes de retraite à prestations définies à certains membres de la haute direction. Certains membres du personnel non canadiens profitent aussi d'avantages postérieurs à l'emploi. La charge de retraite périodique nette pour ces régimes est calculée de façon actuarielle sur une base annuelle par des actuaires indépendants à l'aide de la méthode des unités de crédit projetées. Le calcul de la charge au titre des avantages du personnel repose sur des hypothèses comme le taux d'actualisation pour mesurer les obligations, la mortalité probable et la rémunération future prévue. Les résultats réels seront différents des résultats estimés d'après les hypothèses. La part acquise du coût des services passés résultant des modifications apportées au régime est immédiatement comptabilisée au compte de résultat. La part non acquise est amortie sur une base linéaire sur la période résiduelle moyenne jusqu'à ce que les droits aux prestations deviennent acquis.

Le passif comptabilisé à l'état consolidé de la situation financière correspond à la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies à la date de clôture diminuée de la juste valeur des actifs du régime, ainsi que des ajustements pour tenir compte du coût des services passés latent. La valeur actualisée de l'obligation au titre de prestations définies est calculée en actualisant les sorties de fonds futures estimatives à l'aide des taux d'intérêt des obligations de sociétés de qualité dont la durée jusqu'à l'échéance se rapproche de la durée du passif au titre des avantages de retraite connexe. L'ensemble des gains et des pertes actuariels découlant du calcul de la valeur actualisée de l'obligation au titre de prestations définies et de la juste valeur des actifs du régime sont immédiatement comptabilisés dans les résultats non distribués et inclus à l'état du résultat global.

Les cotisations aux régimes de retraite à cotisations définies sont passées en charges à mesure qu'elles sont engagées, soit à mesure que le membre du personnel rend les services connexes.

Dans certaines juridictions, des indemnités de fin de contrat de travail doivent être versées lorsque la Société décide de mettre fin à l'emploi avant l'âge normal de départ à la retraite ou si un membre du personnel accepte de partir volontairement en échange de ces prestations. La Société comptabilise des indemnités de fin de contrat de travail lorsqu'elle est manifestement engagée à mettre fin à l'emploi de membres du personnel actuels en vertu d'un régime formel détaillé sans possibilité de s'y soustraire, ou à octroyer des indemnités de fin de contrat de travail par suite d'une offre faite pour encourager les départs volontaires.

Comptabilisation des revenus

La Société comptabilise les revenus lorsque l'obligation de prestation est satisfaite, c'est-à-dire que le transfert du service au client a eu lieu et que celui-ci en obtient le contrôle. Les montants perçus des clients à l'égard desquels les services n'ont pas encore été rendus sont inscrits dans le passif courant sous « Dépôts de clients et revenus différés ».

Les revenus tirés de contrats avec des clients incluent les revenus provenant du transport aérien des passagers, les revenus de la portion terrestre des forfaits et les revenus de commissions des agences de voyages. Les revenus provenant du transport aérien des passagers sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés. Les revenus de la portion terrestre des forfaits, qui incluent notamment les services hôteliers, ainsi que les coûts y afférents sont comptabilisés à mesure que les services correspondants sont rendus pendant la durée du séjour. Les revenus de commissions des agences de voyages sont comptabilisés au départ des passagers.

Les autres revenus incluent notamment les revenus de sous-location d'avion, les revenus cargo et les revenus de franchisage.

Lorsque la Société fournit plusieurs services, notamment des services de transport aérien, des services hôteliers et d'agence de voyages, les revenus sont comptabilisés une fois le service rendu au client conformément à la méthode comptable de la Société sur la comptabilisation des revenus. Elle traite ces différents services comme des unités comptables distinctes étant donné que chaque service a une valeur pour le client de façon individuelle et l'allocation du prix de vente est effectuée selon la méthode du coût attendu plus marge raisonnable au marché.

VENTILATION DES REVENUS TIRÉS DE CONTRATS AVEC DES CLIENTS

La Société a déterminé qu'elle exerce ses activités dans un seul secteur opérationnel, à savoir les voyages vacances. En ce qui a trait aux secteurs géographiques, la Société exerce ses activités principalement en Amérique et dessert deux principaux programmes qui représentent également ses deux principales lignes de produits, soit le programme transatlantique et le programme Amérique, qui inclut le programme des destinations soleil.

SOLDES DES CONTRATS

Les soldes des contrats avec des clients sont inclus dans les Clients et autres débiteurs, les Charges payées d'avance et les Dépôts de clients et revenus différés à l'état consolidé de la situation financière. Les comptes clients inclus dans les Clients et autres débiteurs incluent les créances liées au transport aérien des passagers, à la portion terrestre des forfaits et aux commissions. Les paiements sont généralement reçus avant la prestation de service, mais certains voyageurs effectuent le paiement après la prestation de service. Les actifs sur contrats inclus dans les Charges payées d'avance incluent les coûts supplémentaires engagés pour obtenir les revenus tirés de contrats avec des clients, soient les coûts des chambres d'hôtels, les frais liés au système de distribution mondial et les frais de carte de crédit. Ceux-ci sont comptabilisés à l'actif au moment du paiement et passés en charges lors de la comptabilisation des revenus afférents. Les Dépôts de clients et revenus différés représentent les montants perçus des clients à l'égard desquels les services n'ont pas encore été rendus.

Les contrats avec des clients n'ont pas une durée de plus d'un an; ainsi, la Société applique la mesure de simplification du paragraphe 121 de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients*, selon laquelle elle ne divulgue pas d'information à propos des obligations de prestation restantes faisant partie d'un contrat dont la durée ne dépasse pas un an.

Impôts sur le résultat

La Société comptabilise ses impôts sur le résultat d'après la méthode du passif fiscal. Selon cette méthode, les actifs et passifs d'impôt différé sont calculés d'après les écarts entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et passifs et mesurés au moyen des taux et des lois pratiquement en vigueur au cours des périodes pendant lesquelles il est prévu que les écarts se résorberont.

Les actifs et les passifs d'impôt différé sont comptabilisés directement dans le résultat net, les autres éléments du résultat global ou les capitaux propres d'après le classement de l'élément auquel ils se rapportent.

Des passifs d'impôt différé sont comptabilisés pour toutes les différences temporelles imposables. Des actifs d'impôt différé sont comptabilisés pour l'ensemble des différences temporelles déductibles, des reports de crédits d'impôt inutilisés et des pertes fiscales inutilisées, dans la mesure où il est probable qu'un résultat imposable sera disponible, auquel ces différences temporelles déductibles, ces reports de crédits d'impôt inutilisés et ces pertes fiscales inutilisées pourront être utilisés.

Les actifs et les passifs d'impôt différé sont compensés, s'il existe un droit juridiquement exécutoire de compenser les actifs d'impôt exigible et les passifs d'impôt exigible et si les impôts différés se rapportent à la même entité imposable et à la même administration fiscale.

Régimes de rémunération fondée sur des actions

La Société offre à certains employés différents régimes de rémunération fondée sur des actions, réglées en instruments de capitaux propres de la Société ou réglées en trésorerie, en vertu desquels elle reçoit des services de membres du personnel.

TRANSACTIONS RÉGLÉES EN INSTRUMENTS DE CAPITAUX PROPRES

Pour la rémunération fondée sur des actions réglées en instruments de capitaux propres [régime d'options d'achat d'actions et régime d'unités d'actions liées à la performance], incluant les 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, la charge de rémunération repose sur la juste valeur à la date d'attribution des instruments de capitaux propres attribués dont les droits devraient être acquis au cours de la période où les conditions liées à la performance ou au service sont remplies, moyennant une augmentation correspondante de la provision pour paiements fondés sur des actions. La charge de rémunération liée au régime d'options d'achat d'actions est calculée à l'aide du modèle Black-Scholes, alors que la charge liée aux unités d'actions liées à la performance est évaluée en fonction du cours de clôture des actions de la Société à la Bourse de Toronto à la date d'octroi ajusté pour tenir compte des modalités de l'attribution des unités. Pour les attributions dont les droits sont acquis graduellement, la juste valeur de chaque tranche est comptabilisée dans le résultat net sur la période d'acquisition des droits respective. Lors de l'exercice de ces instruments, toute contrepartie versée par des membres du personnel ainsi que la tranche correspondante créditée antérieurement à la provision pour paiements fondés sur des actions sont portées au crédit du capital-actions.

TRANSACTIONS RÉGLÉES EN TRÉSORERIE

Pour la rémunération fondée sur des actions réglées en trésorerie [régime d'unités d'actions différées et régime d'unités d'actions avec restrictions], la charge de rémunération est calculée en fonction de la juste valeur du passif à la date de clôture jusqu'à ce que l'attribution soit réglée. Le montant de la rémunération est calculé en fonction du cours de clôture des actions de la Société à la Bourse de Toronto ajusté pour tenir compte des modalités de l'attribution des unités, et repose sur les unités dont les droits devraient être acquis. La charge est comptabilisée sur la période au cours de laquelle les conditions liées à la performance ou au service sont remplies. À la clôture de la période, la Société doit réévaluer ses estimations du nombre d'attributions dont les droits devraient être acquis et comptabiliser l'impact des révisions dans le résultat net.

RÉGIMES D'ACHAT D' ACTIONS DES MEMBRES DU PERSONNEL

Les contributions de la Société aux régimes d'achat d'actions des membres du personnel [régime d'incitation à l'actionnariat et à l'accumulation de capital et régime d'incitation à l'actionnariat permanent] correspondent aux actions acquises sur le marché par la Société. Ces contributions sont évaluées au coût et comptabilisées sur la période allant de la date d'acquisition jusqu'à la date où les droits à ces actions sont acquis par le participant. Toute contrepartie versée par le participant pour l'acquisition d'actions en vertu du régime d'achat d'actions est portée au crédit au capital-actions.

Résultat par action

Le résultat de base par action est calculé selon le résultat net attribuable aux actionnaires de la Société, divisé par le nombre moyen pondéré d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B en circulation au cours de l'exercice.

Le résultat dilué par action est calculé en ajustant le résultat net attribuable aux actionnaires de la Société pour tenir compte de tout changement apporté aux revenus ou aux charges découlant de l'exercice des éléments dilutifs. Le nombre moyen pondéré d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B en circulation est accru du nombre moyen pondéré d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B additionnelles qui auraient été en circulation en supposant l'exercice de tous les éléments dilutifs.

Note 3 Estimations comptables et jugements importants

La préparation des états financiers consolidés exige que la direction fasse des estimations et pose des jugements sur l'avenir. Ces estimations et ces jugements sont continuellement revus et reposent sur l'expérience passée et d'autres facteurs, y compris des prévisions à l'égard d'événements ultérieurs jugées raisonnables dans les circonstances. 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.

Amortissement et dépréciation des immobilisations corporelles, du goodwill et des immobilisations incorporelles

Une perte de valeur existe lorsque la valeur comptable d'un actif ou d'une UGT 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 desservies 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 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 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. Les principales hypothèses utilisées pour calculer la valeur recouvrable des différentes UGT et une analyse de sensibilité sont présentées à la note 12.

Les immobilisations corporelles sont amorties, compte tenu de la valeur résiduelle, sur la durée d'utilité estimée. Les aéronefs, leurs composantes et les améliorations locatives constituent une sous-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.

Des changements dans la durée d'utilité estimée et la valeur résiduelle des aéronefs pourraient influencer grandement la charge d'amortissement. Les immobilisations corporelles et les immobilisations incorporelles à durée d'utilité déterminée sont passées en revue pour déterminer si elles ont subi une baisse de valeur quand des événements ou des changements de situation indiquent que la valeur comptable d'un actif pourrait ne pas être recouvrable.

Juste valeur des instruments financiers dérivés

La juste valeur des instruments financiers dérivés correspond au montant de la contrepartie dont conviendrait 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, telle 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

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, le taux de change du dollar américain ainsi que d'autres faits et hypothèses raisonnables dans les circonstances. Étant donné le recours à diverses hypothèses pour déterminer la provision pour remise en état des aéronefs loués, il existe une incertitude relative à la mesure inhérente à ce calcul. Les résultats réels seront différents des résultats estimés d'après les hypothèses.

Participation ne donnant pas le contrôle

La participation ne donnant pas le contrôle pour laquelle l'actionnaire qui n'exerce pas le contrôle peut exiger le rachat par la Société des actions qu'il détient est reclassée au passif à sa valeur de rachat estimative, présumant ainsi l'exercice de son option. La juste valeur de la participation ne donnant pas le contrôle, assortie d'une option donnant droit à l'actionnaire qui n'exerce pas le contrôle d'exiger le rachat par la Société des actions qu'il détient, correspond à son prix de rachat. Ce prix de rachat est basé sur une formule qui tient compte d'indicateurs financiers.

Avantages du personnel futurs

Le coût des régimes de retraite à prestations définies et des autres avantages postérieurs au départ à la retraite ainsi que la valeur actualisée des obligations connexes sont calculés à l'aide d'évaluations actuarielles. Ces évaluations actuarielles font appel à des hypothèses comme le taux d'actualisation pour mesurer les obligations, la mortalité probable et la rémunération future prévue. 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.

Impôts et taxes

Il existe des incertitudes quant à l'interprétation de règlements fiscaux complexes, de changements aux lois fiscales ainsi que du montant et du calendrier du résultat imposable futur. Étant donné l'éventail des relations d'affaires internationales, les différences entre les résultats réels et les hypothèses formulées, ou les changements futurs apportés à ces hypothèses, pourraient nécessiter des ajustements futurs au montant de l'impôt sur le résultat déjà comptabilisé. Ces différences d'interprétation pourraient survenir pour diverses questions d'après les conditions propres au territoire respectif des filiales de la Société. La Société établit des provisions, fondées sur des estimations raisonnables, à l'égard des conséquences possibles des audits des administrations fiscales des pays respectifs où elle exerce ses activités. Le montant de ces provisions repose sur divers facteurs, comme l'expérience d'audits fiscaux précédents et les interprétations de règlements fiscaux par l'entité assujettie et l'administration fiscale responsable.

Des actifs d'impôt différé sont comptabilisés pour toutes les pertes fiscales inutilisées dans la mesure où il est probable qu'un résultat imposable, auquel ces différences temporelles déductibles pourront être imputées, sera disponible. La direction doit faire appel à une grande part de jugement pour déterminer le montant des actifs d'impôt différé pouvant être comptabilisés, d'après le calendrier probable et le montant du résultat imposable futur ainsi que les stratégies de planification fiscale futures.

Note 4 Modifications de méthodes comptables

IFRS 9 – Instruments financiers

L'IFRS 9, *Instruments financiers*, 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. L'IFRS 9 remplace l'IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*. La Société a adopté l'IFRS 9 le 1^{er} novembre 2018 et l'application est effectuée de manière rétrospective, avec retraitement des chiffres comparatifs. Les principaux changements sont expliqués ci-dessous.

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. Les actifs financiers précédemment classés sous « prêts et créances » sont maintenant inclus dans la catégorie « coût amorti ». Au niveau des passifs financiers, les fournisseurs et autres créditeurs qui étaient classés sous « autres passifs financiers » sont maintenant inclus dans la catégorie « coût amorti ». La Société a évalué que ce changement n'a pas d'autre impact sur ses états financiers consolidés, notamment au niveau de l'évaluation des actifs financiers et des passifs financiers.

L'IFRS 9 introduit aussi un modèle de dépréciation fondé sur les pertes attendues selon lequel les pertes de crédit attendues doivent être comptabilisées en temps opportun. Plus précisément, les entités doivent 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. La Société a évalué que ce changement n'a aucun impact sur ses états financiers consolidés.

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 permet aux entités de mieux rendre compte de leurs activités de gestion des risques dans leurs états financiers consolidés.

La Société applique le nouveau modèle de comptabilité de couverture ainsi que les nouvelles exigences en termes de divulgation d'informations sur les activités de gestion des risques de change de manière prospective depuis le 1^{er} novembre 2018. La Société conclut des contrats d'option sur la devise et désigne la valeur intrinsèque de ces contrats comme couvertures des flux de trésorerie de ses achats futurs de devises. L'application du nouveau modèle de comptabilité de couverture entraîne dorénavant la reconnaissance de la valeur temps de ces options, incluant les primes versées, au poste « Autres éléments du résultat global » à l'état consolidé du résultat global pour les relations de couverture efficaces. La valeur temps de ces options, incluant les primes versées, demeure inscrite dans le cumul des autres éléments du résultat global en tant que « Profit latent (perte latente) sur les couvertures de flux de trésorerie » jusqu'au règlement de l'élément couvert connexe, auquel moment les primes versées comptabilisées au poste « Profit latent (perte latente) sur les couvertures de flux de trésorerie » sont reclassées au même poste de l'état des résultats consolidés que l'élément couvert. La politique de couverture de la Société demeure inchangée à l'exception des modifications susmentionnées.

La Société sépare la valeur intrinsèque et la valeur temps d'une option, et désigne uniquement la variation de la valeur intrinsèque de l'option comme instrument de couverture; cette méthode était aussi appliquée sous l'IAS 39. Conséquemment, pour les relations de couverture efficaces qui existaient au 1^{er} novembre 2017 ou qui ont été désignées par la suite, la Société doit comptabiliser la valeur temps des options de manière rétrospective au poste « Autres éléments du résultat global » à l'état consolidé du résultat global. L'effet cumulé sur l'état consolidé de la situation financière et sur l'état consolidé des résultats de l'adoption de l'IFRS 9 est présenté plus bas. La Société a évalué que ce changement n'a aucun autre impact sur ses états financiers consolidés.

IFRS 15 – Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients

L'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients*, remplace l'IAS 11, *Contrats de construction*, l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, ainsi que plusieurs interprétations relatives aux produits. L'IFRS 15 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. La Société a adopté l'IFRS 15 le 1^{er} novembre 2018 et l'application est effectuée de manière rétrospective, avec ajustement à l'état consolidé de la situation financière d'ouverture au 1^{er} novembre 2017 et l'état consolidé des résultats de l'exercice clos le 31 octobre 2018. Les principaux changements sont expliqués ci-dessous.

La mesure de simplification du paragraphe C5 (d) de l'IFRS 15 a été appliquée. Pour les périodes antérieures à la date de première application, la Société n'est pas tenue d'indiquer le montant du prix de transaction affecté aux obligations de prestation qui restent à remplir, ni de fournir une explication précisant quand elle s'attend à comptabiliser ce montant en produits des activités ordinaires.

REVENUS DU TRANSPORT AÉRIEN DES PASSAGERS

Les revenus provenant du transport aérien des passagers sont constatés au moment où les transports correspondants sont assurés. L'adoption de l'IFRS 15 n'a aucun effet sur la comptabilisation des revenus provenant du transport aérien des passagers.

REVENUS DE LA PORTION TERRESTRE DES FORAITS

Les revenus de la portion terrestre des forfaits, qui incluent notamment les services hôteliers, ainsi que les coûts y afférents sont comptabilisés à mesure que les services correspondants sont rendus pendant la durée du séjour. Avant l'adoption de l'IFRS 15, ces revenus étaient comptabilisés au départ des passagers. Ce changement de méthode comptable a une incidence sur le moment de la comptabilisation des revenus et des charges afférentes.

REVENUS DE COMMISSIONS DES AGENCES DE VOYAGE

Les revenus de commissions des agences de voyages sont comptabilisés au départ des passagers. Avant l'adoption de l'IFRS 15, ces revenus étaient comptabilisés au moment de la réservation. Ce changement de méthode comptable a une incidence sur le moment de la comptabilisation des revenus.

PRÉSENTATION DES REVENUS AU MONTANT BRUT OU AU MONTANT NET

Toutes les taxes aéroportuaires sont comptabilisées au net en raison des nouveaux critères énoncés par l'IFRS 15. Avant l'adoption de l'IFRS 15, les revenus liés à certaines taxes aéroportuaires étaient comptabilisés au brut. Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2018, l'effet sur l'état consolidé des résultats est une diminution des revenus et des coûts correspondants de 156 430 \$.

Avant l'adoption de l'IFRS 15, certains revenus étaient présentés nets des coûts de commission. Ces revenus doivent être présentés au montant brut, et le coût correspondant des commissions est présenté sous le poste Frais de vente et de distribution. Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2018, l'effet sur l'état consolidé des résultats est une augmentation des revenus et des coûts correspondants de 12 955 \$. Ces reclassements n'ont pas d'incidence sur les résultats d'exploitation.

PRÉSENTATION DE L'ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS

La présentation de l'état consolidé des résultats est également modifiée afin de mieux refléter la nature des charges d'exploitation. Les commissions, les frais de carte de crédit, les frais de distribution et les frais de commercialisation sont regroupés sous le poste Frais de vente et de distribution. Auparavant, les frais de carte de crédit et les frais de distribution étaient présentés sous le poste Coûts liés à la prestation de services touristiques et les frais de commercialisation étaient présentés sous le poste Autres. Cette modification à la présentation de l'état consolidé des résultats n'a pas d'incidence sur les résultats d'exploitation.

COMPTABILISATION DES COÛTS D'OBTENTION D'UN CONTRAT

Certains coûts supplémentaires engagés pour obtenir les revenus tirés de services de transport aérien, comme les frais liés au système de distribution mondial et les frais de carte de crédit, sont comptabilisés à l'actif au moment de la réservation et passés en charges lors de la comptabilisation des revenus. Avant l'adoption de l'IFRS 15, certains coûts étaient passés en charges au moment de la réservation. Ce changement de méthode comptable a une incidence sur le moment de la comptabilisation des charges.

EFFET SUR LES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS PRÉSENTÉS ANTÉRIEUREMENT

L'effet cumulé sur l'état consolidé de la situation financière et sur l'état consolidé des résultats de l'adoption de l'IFRS 9 et de l'IFRS 15 est présenté dans les tableaux suivants. L'effet cumulé sur le tableau des flux de trésorerie consolidé n'est pas significatif et par conséquent, non présenté :

	Au 31 octobre 2017			
	Avant ajustements	IFRS 9	IFRS 15	Après ajustements
États consolidés de la situation financière	\$	\$	\$	\$
Clients et autres débiteurs	121 618	—	(30)	121 588
Charges payées d'avance	64 245	—	3 918	68 163
Actifs d'impôt différé	16 286	—	(404)	15 882
Total de l'actif	1 453 216	—	3 484	1 456 700
Fournisseurs et autres créditeurs	245 013	—	(6 183)	238 830
Dépôts de clients et revenus différés	433 897	—	6 514	440 411
Passifs d'impôt différé	2 217	—	542	2 759
Total du passif	898 246	—	873	899 119
Résultats non distribués	327 562	683	2 611	330 856
Profit latent (perte latente) sur les couvertures de flux de trésorerie	4 532	(683)	—	3 849
Total des capitaux propres	554 970	—	2 611	557 581
Total du passif et des capitaux propres	1 453 216	—	3 484	1 456 700

	Au 31 octobre 2018			
	Avant ajustements	IFRS 9	IFRS 15	Après ajustements
États consolidés de la situation financière	\$	\$	\$	\$
Clients et autres débiteurs	140 009	—	(30)	139 979
Charges payées d'avance	63 789	—	5 101	68 890
Actifs d'impôt différé	14 850	—	104	14 954
Total de l'actif	1 561 615	—	5 175	1 566 790
Fournisseurs et autres créditeurs	326 621	—	(5 889)	320 732
Dépôts de clients et revenus différés	510 631	—	6 721	517 352
Passifs d'impôt différé	2 019	—	1 233	3 252
Total du passif	993 086	—	2 065	995 151
Résultats non distribués	329 895	7 761	3 110	340 766
Profit latent (perte latente) sur les couvertures de flux de trésorerie	9 732	(7 761)	—	1 971
Total des capitaux propres	568 529	—	3 110	571 639
Total du passif et des capitaux propres	1 561 615	—	5 175	1 566 790

	Exercice clos le 31 octobre 2018				
	Avant ajustements	IFRS 9	IFRS 15	Présentation	Après ajustements
États consolidés des résultats	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus	2 992 582	—	(143 627)	—	2 848 955
Coûts liés à la prestation de services touristiques	1 091 924	—	(155 544)	(73 275)	863 105
Frais de vente et de distribution	—	—	11 235	198 686	209 921
Commissions	87 763	—	—	(87 763)	—
Autres	135 225	—	—	(37 648)	97 577
Total des charges d'exploitation	3 043 857	—	(144 309)	—	2 899 548
	—	—	—	—	—
Résultat d'exploitation	(51 275)	—	682	—	(50 593)
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	1 284	(9 644)	—	—	(8 360)
Impôts sur le résultat différés	(1 204)	2 566	183	—	1 545
Résultat net de l'exercice	2 416	7 078	499	—	9 993
Résultat net attribuable aux actionnaires	(1 126)	7 078	499	—	6 451
Résultat par action					
De base	(0,03)	0,19	0,01	—	0,17
Dilué	(0,03)	0,19	0,01	—	0,17

Note 5 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 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*. 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.

Considérant que la Société s'est engagée en vertu de nombreux contrats de location simple conformément à l'IAS 17, l'adoption de l'IFRS 16 entraînera une incidence significative sur ses états financiers consolidés. 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. La Société appliquera la méthode rétrospective avec retraitement pour chaque période antérieure pour laquelle l'information financière est présentée. La Société a choisi d'appliquer les exemptions de capitalisation permises pour les contrats de location à court terme et les contrats de location d'éléments de faible valeur.

La Société a complété l'exercice de détermination de l'étendue et la revue des contrats de location et évalue actuellement l'effet de l'application de la norme IFRS 16 sur les états financiers consolidés lors de la transition et pour chacun des trimestres de l'exercice terminé le 31 octobre 2019. Nous avons en grande partie conclu sur les méthodes comptables, décrites ci-après, et continuons d'en évaluer l'effet sur les états financiers consolidés, les processus opérationnels et les contrôles internes.

BAUX D'AÉRONEFS

Au 31 octobre 2019, la Société exploite 31 aéronefs loués en vertu de contrats de location simples [27 au 31 octobre 2018] pour lesquels des actifs liés au droit d'utilisation et des obligations locatives seront comptabilisés lors de l'application de l'IFRS 16; ces aéronefs font partie de la flotte permanente. Durant la saison d'hiver, la Société a également des aéronefs loués en vertu de contrats de location simples pour une période d'environ 6 mois; ces aéronefs font partie de la flotte saisonnière. La Société a choisi d'appliquer pour la flotte saisonnière les dispositions de l'IFRS 16 permettant de continuer à comptabiliser les charges associées à ces contrats sous le poste Loyers d'aéronefs selon la méthode linéaire sur la durée du contrat de location.

Pour la flotte permanente, les actifs liés au droit d'utilisation seront décomposés et les travaux d'entretien admissibles seront incorporés au coût de l'actif et amortis sur la durée du bail ou la durée d'utilité attendue, si elle est plus courte. De plus, les travaux d'entretien admissibles effectués sur la durée du bail seront incorporés au coût de l'actif et amortis sur la durée du bail ou la durée d'utilité attendue, si elle est plus courte. Conséquemment, la charge d'entretien des aéronefs loués diminuera et la charge d'amortissement augmentera à la suite de l'adoption de l'IFRS 16. La Société évalue actuellement l'effet de ce changement sur ses états financiers consolidés.

Tous les contrats de location liés aux aéronefs sont libellés en dollars américains. L'obligation locative en vertu des aéronefs loués et la provision pour conditions de retour sont libellées en dollars américains et doivent être réévaluées au taux de change en vigueur à la date de clôture. Conséquemment, la volatilité du gain (perte) de change comptabilisé aux états consolidés des résultats sera accrue lors de l'application de l'IFRS 16.

BAUX IMMOBILIERS

La Société est partie à des contrats de location liés à l'immobilier, notamment des bureaux, des espaces dans les aéroports et des agences de voyage. Des actifs liés au droit d'utilisation et des obligations locatives seront comptabilisés lors de l'application de l'IFRS 16 en lien avec ces contrats, à l'exception des contrats de location à court terme et des contrats incluant un droit de substitution substantiel.

AUTRES BAUX

La Société est partie à des contrats de location liés à des équipements, notamment des moteurs d'aéronefs et du matériel roulant. Des actifs liés au droit d'utilisation et des obligations locatives seront comptabilisés lors de l'application de l'IFRS 16 en lien avec ces contrats, à l'exception des contrats de location à court terme et des contrats de location d'éléments de faible valeur.

PROVISION POUR CONDITIONS DE RETOUR

Les contrats de location pour des aéronefs et moteurs incluent des obligations liées aux conditions dans lesquelles les actifs doivent être retournés au bailleur à la fin du bail [les « conditions de retour »]. La Société comptabilisera une provision liée aux conditions de retour des aéronefs et des moteurs loués lors de l'application de l'IFRS 16. La Société comptabilisera l'obligation liée aux conditions de retour des aéronefs et des moteurs loués à partir du début du bail en fonction du degré d'utilisation jusqu'à l'entretien permettant de respecter la condition de retour ou jusqu'à la fin du bail. La provision sera ajustée pour tout changement dans les coûts prévus de l'entretien afférent.

La Société verse des dépôts d'entretien aux bailleurs en fonction de l'utilisation des composantes d'entretien. Les dépôts effectués entre le dernier entretien effectué par la Société et la fin du bail ne seront pas remboursés à la Société lors de l'entretien. Ces dépôts seront inclus dans la provision pour conditions de retour des aéronefs et moteurs loués.

IFRIC 23 – Incertitude relative aux traitements fiscaux

En juin 2017, l'IASB a publié l'IFRIC 23, *Incertitude relative aux traitements fiscaux*, qui apporte des précisions sur l'application de l'IAS 12, *Impôts sur le résultat*, en lien avec la comptabilisation et l'évaluation des traitements fiscaux incertains. L'IFRIC 23 indique les circonstances pour lesquelles les traitements fiscaux incertains doivent être traités isolément ou collectivement, ainsi que les hypothèses à considérer dans l'évaluation d'un traitement fiscal incertain afin de déterminer s'il est probable que le traitement soit accepté par l'administration fiscale. L'application de l'IFRIC 23 sera en vigueur pour l'exercice de la Société ouvert à compter du 1^{er} novembre 2019. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette nouvelle interprétation de l'IFRIC sur ses états financiers consolidés.

Note 6 Cession d'une entreprise

Jonview Canada Inc.

Le 30 novembre 2017, la Société a conclu la vente de sa filiale à part entière Jonview Canada inc. [« Jonview »], qui exploite des activités de voyageur réceptif au Canada, 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. Selon les termes de l'entente, le prix de vente totalise 48 896 \$. La filiale cédée avait un actif net de 13 430 \$ au 30 novembre 2017. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2018, la Société a enregistré un gain sur cession d'entreprise de 31 264 \$. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2019, la Société a comptabilisé un ajustement à la baisse du gain sur cession d'entreprise de 289 \$, en lien avec un montant réclamé par H.I.S. Co. Ltd. pour des comptes clients non encaissés au 31 mai 2019. Au 31 octobre 2018, un montant de 2 200 \$ était à recevoir sous certaines conditions contractuelles; ce montant a été encaissé durant l'exercice terminé le 31 octobre 2019, net du montant réclamé par H.I.S. Co. Ltd.

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 2018.

Note 7 Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés

Au 31 octobre 2019, la trésorerie et les équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés incluent 292 134 \$ [276 038 \$ au 31 octobre 2018] de fonds reçus de clients, principalement canadiens, pour lesquels les services n'avaient pas été rendus ou pour lesquels le délai d'accessibilité n'avait pas été atteint, et ce, en conformité avec les organismes de réglementation canadiens et avec les ententes commerciales de la Société avec certains fournisseurs de services de traitement de carte de crédit. De plus, elle inclut 60 637 \$, dont 51 224 \$ est présenté hors de l'actif à court terme, [62 881 \$ au 31 octobre 2018, dont 51 184 \$ hors de l'actif à court terme] qui était cédé en nantissement de lettres de crédit [voir note 24].

Note 8 Clients et autres débiteurs

	2019	2018
		Retraité
	\$	[note 4]
		\$
Créances-clients	25 669	30 831
Sommes à recevoir de l'État	21 863	22 177
Encaisses bailleurs à recevoir	71 557	67 027
Autres montants à recevoir	18 360	19 944
	137 449	139 979

Note 9 Instruments financiers

Classement des instruments financiers

Le classement des instruments financiers, ainsi que leur valeur comptable et leur juste valeur se détaillent comme suit :

	Valeur comptable				
	Juste valeur par le biais du résultat net \$	Juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global \$	Coût amorti \$	Total \$	Juste valeur \$
Au 31 octobre 2019					
Actifs financiers					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	564 844	—	—	564 844	564 844
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés	352 771	—	—	352 771	352 771
Clients et autres débiteurs	—	—	115 586	115 586	115 586
Dépôts relatifs aux aéronefs et moteurs loués	—	—	38 415	38 415	38 415
Instruments financiers dérivés					
- Contrats d'achat à terme et autres instruments financiers dérivés liés au carburant	407	—	—	407	407
- Autres instruments financiers dérivés liés aux devises	1 565	2 898	—	4 463	4 463
	919 587	2 898	154 001	1 076 486	1 076 486
Passifs financiers					
Fournisseurs et autres créditeurs	—	—	238 925	238 925	238 925
Instruments financiers dérivés					
- Contrats d'achat à terme et autres instruments financiers dérivés liés au carburant	6 222	—	—	6 222	6 222
- Autres instruments financiers dérivés liés aux devises	2 621	3 238	—	5 859	5 859
Participation ne donnant pas le contrôle	38 300	—	—	38 300	38 300
	47 143	3 238	238 925	289 306	289 306

	Valeur comptable				
	Juste valeur par le biais du résultat net \$	Juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global \$	Coût amorti \$	Total \$	Juste valeur \$
Au 31 octobre 2018					
Actifs financiers					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	593 654	—	—	593 654	593 654
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés	338 919	—	—	338 919	338 919
Clients et autres débiteurs	—	—	117 802	117 802	117 802
Dépôts relatifs aux aéronefs et moteurs loués	—	—	34 874	34 874	34 874
Instruments financiers dérivés					
- Contrats d'achat à terme et autres instruments financiers dérivés liés au carburant	6 873	—	—	6 873	6 873
- Autres instruments financiers dérivés liés aux devises	—	13 624	—	13 624	13 624
	939 446	13 624	152 676	1 105 746	1 105 746
Passifs financiers					
Fournisseurs et autres créditeurs	—	—	243 718	243 718	243 718
Instruments financiers dérivés					
- Contrats d'achat à terme et autres instruments financiers dérivés liés au carburant	844	—	—	844	844
- Autres instruments financiers dérivés liés aux devises	—	2 601	—	2 601	2 601
Participation ne donnant pas le contrôle	48 700	—	—	48 700	48 700
	49 544	2 601	243 718	295 863	295 863

Détermination de la juste valeur des instruments financiers

La juste valeur des instruments financiers correspond au montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. Les méthodes et hypothèses utilisées afin d'évaluer la juste valeur sont les suivantes :

La juste valeur de la trésorerie et équivalents de trésorerie, en fiducie ou autrement réservés ou non, des clients et autres débiteurs et des fournisseurs et autres créditeurs, se rapproche de leur valeur comptable en raison de l'échéance à court terme de ces instruments financiers.

La juste valeur des contrats d'achat à terme et autres instruments financiers dérivés liés au carburant ou aux devises est évaluée en utilisant une méthode d'évaluation généralement acceptée, soit celle d'actualiser la différence entre la valeur du contrat à la fin selon le prix ou taux de ce contrat et la valeur du contrat à la fin selon le prix ou taux que l'institution financière utiliserait si elle renégociait en date d'aujourd'hui le même contrat aux mêmes conditions. La Société tient également compte du risque de crédit de l'institution financière lors de la détermination de la valeur des actifs financiers et de son propre risque de crédit lors de la détermination de la valeur des passifs financiers.

La juste valeur des dépôts relatifs aux aéronefs et moteurs loués se rapproche de leur valeur comptable compte tenu qu'ils sont assujettis à des conditions similaires à celles que la Société pourrait obtenir pour des instruments ayant des termes similaires.

La juste valeur de la participation ne donnant pas le contrôle, assortie d'une option donnant droit à l'actionnaire qui n'exerce pas le contrôle d'exiger le rachat par la Société des actions qu'il détient, correspond à son prix de rachat. Ce prix de rachat est basé sur une formule qui tient compte d'indicateurs financiers.

Le tableau suivant présente la hiérarchie des évaluations à la juste valeur des instruments financiers selon leur niveau :

	Prix cotés sur des marchés actifs [niveau 1] \$	Autres données observables [niveau 2] \$	Données non observables [niveau 3] \$	Total \$
Au 31 octobre 2019				
Actifs financiers				
Instruments financiers dérivés				
- Contrats d'achat à terme et autres instruments financiers dérivés liés au carburant	—	407	—	407
- Contrats de change à terme et autres instruments financiers dérivés liés aux devises	—	4 463	—	4 463
	—	4 870	—	4 870
Passifs financiers				
Instruments financiers dérivés				
- Contrats d'achat à terme et autres instruments financiers dérivés liés au carburant	—	6 222	—	6 222
- Contrats de change à terme et autres instruments financiers dérivés liés aux devises	—	5 859	—	5 859
Participation ne donnant pas le contrôle	—	—	38 300	38 300
	—	12 081	38 300	50 381
Au 31 octobre 2018				
Actifs financiers				
Instruments financiers dérivés				
- Contrats d'achat à terme et autres instruments financiers dérivés liés au carburant	—	6 873	—	6 873
- Contrats de change à terme et autres instruments financiers dérivés liés aux devises	—	13 624	—	13 624
	—	20 497	—	20 497
Passifs financiers				
Instruments financiers dérivés				
- Contrats d'achat à terme et autres instruments financiers dérivés liés au carburant	—	844	—	844
- Contrats de change à terme et autres instruments financiers dérivés liés aux devises	—	2 601	—	2 601
Participation ne donnant pas le contrôle	—	—	48 700	48 700
	—	3 445	48 700	52 145

Participation ne donnant pas le contrôle

L'actionnaire minoritaire de la filiale Trafictours Canada Inc. pourrait exiger que la Société achète les actions de Trafictours Canada Inc. qu'il détient à un prix égal à une formule préétablie, pouvant être ajusté selon les circonstances, et payable en espèces. La valeur comptable de la participation ne donnant pas le contrôle tient compte de la juste valeur de cette option.

La variation de la participation ne donnant pas le contrôle se présente comme suit :

	2019 \$	2018 \$
Solde au début de l'exercice	48 700	49 300
Résultat net	2 647	3 542
Autres éléments du résultat global	1	995
Dividendes	(2 892)	(3 302)
Variation de la juste valeur de la participation ne donnant pas le contrôle	(10 156)	(1 835)
	38 300	48 700

Gestion des risques découlant des 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.

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 liées 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 consolidé de la situation financière totalisent 25 669 \$ au 31 octobre 2019 [30 831 \$ au 31 octobre 2018]. 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 aux 31 octobre 2019 et 2018. Au 31 octobre 2019, environ 7 % [environ 6 % au 31 octobre 2018] des débiteurs étaient impayés depuis plus de 90 jours après la date exigible, tandis qu'environ 90 % [environ 80 % au 31 octobre 2018] étaient en règle, à moins de 30 jours. Il n'est jamais arrivé que la Société encoure des pertes importantes pour ses comptes clients. À ce titre, la provision pour créances douteuses à la fin de chaque période, de même que la variation pour chacune des périodes, est négligeable.

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 2019, ces dépôts totalisent 20 576 \$ [27 118 \$ au 31 octobre 2018]. Ces dépôts sont 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 38 414 \$ au 31 octobre 2019 [34 874 \$ au 31 octobre 2018] 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 preuves que les entretiens afférents ont été effectués par la Société. Au 31 octobre 2019, les encaisses bailleurs ainsi réclamées totalisent 71 557 \$ [67 027 \$ au 31 octobre 2018] 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 2019 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 2019.

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.

Le tableau suivant résume les échéances contractuelles des passifs financiers de la Société au 31 octobre 2019:

	Échéance de moins d'un an \$	Échéance de un à deux ans \$	Échéance de deux à cinq ans \$	Flux de trésorerie contractuels totaux \$	Valeur comptable totale \$
Créditeurs et charges à payer	238 925	—	—	238 925	238 925
Participation ne donnant pas le contrôle	38 300	—	—	38 300	38 300
Instruments financiers dérivés	10 543	1 650	—	12 193	12 081
Total	287 768	1 650	—	289 418	289 306

Risque de marché

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 74 % 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 19 % 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, et d'autres types d'instruments financiers dérivés, 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.

Les tableaux suivants résument la position nette, en dollars canadiens, des actifs financiers et passifs financiers de la Société et de ses filiales en devises, autres que leur monnaie de mesure des états financiers, au 31 octobre, en fonction de leur monnaie de mesure des états financiers :

Actif net (passif net)	Dollar américain \$	Euro \$	Livre sterling \$	Dollar canadien \$	Autres devises \$	Total \$
2019						
Monnaie de mesure des états financiers des sociétés du groupe						
Euro	1	—	—	—	—	1
Livre sterling	2	339	—	39 684	—	40 025
Dollar canadien	22 805	(9 763)	58	—	3 972	17 072
Autres devises	(182)	6	—	(6)	(433)	(615)
Total	22 626	(9 418)	58	39 678	3 539	56 483
2018						
Monnaie de mesure des états financiers des sociétés du groupe						
Euro	6	—	—	—	—	6
Livre sterling	(94)	201	—	(1 759)	—	(1 652)
Dollar canadien	43 995	(9 413)	10 222	—	367	45 171
Autres devises	(911)	27	—	13	597	(274)
Total	42 996	(9 185)	10 222	(1 746)	964	43 251

Pour l'exercice clos le 31 octobre 2019, si le dollar canadien avait varié de 1 %, à la hausse ou à la baisse, en comparaison avec les autres devises, avec l'hypothèse que toutes les autres variables demeurent constantes, le résultat net de la Société pour l'exercice aurait été supérieur ou inférieur de 3 993 \$ [854 \$ en 2018] alors que les autres éléments du résultat global auraient été inférieurs ou supérieurs de 4 998 \$ [4 146 \$ en 2018]. Aucune devise prise individuellement aux fins de l'analyse de sensibilité n'aurait un impact important sur les résultats de la Société.

Au 31 octobre 2019, 63 % des besoins estimatifs de l'exercice 2020 étaient couverts par des dérivés de change [58 % des besoins estimatifs de l'exercice 2019 étaient couverts au 31 octobre 2018].

RISQUE DE VARIATION DES 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 dix-huit mois.

Pour l'exercice clos le 31 octobre 2019, si les prix du carburant avaient varié de 10 %, à la hausse ou à la baisse, avec l'hypothèse que toutes les autres variables demeurent constantes, le résultat net de la Société pour l'exercice aurait été inférieur ou supérieur de 6 842 \$ [4 283 \$ en 2018].

Au 31 octobre 2019, 41 % des besoins estimatifs de l'exercice 2020 étaient couverts par des instruments financiers dérivés liés au carburant [44 % des besoins estimatifs de l'exercice 2019 étaient couverts au 31 octobre 2018].

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.

Pour l'exercice clos le 31 octobre 2019, si les taux d'intérêt avaient varié de 25 points de base, à la hausse ou à la baisse, avec l'hypothèse que toutes les autres variables demeurent constantes, le résultat net de la Société aurait été supérieur ou inférieur de 2 301 \$ [2 392 \$ en 2018].

GESTION DU RISQUE DE CAPITAL

Les objectifs de la Société en termes de gestion du capital sont d'abord d'assurer la pérennité de celle-ci afin de pouvoir poursuivre son exploitation, de fournir un rendement à ses actionnaires, de fournir des avantages à ses autres parties prenantes et de maintenir une structure de capital la plus optimale possible afin de réduire le coût en capital.

La Société gère sa structure de capital en fonction de la conjoncture économique. Afin de maintenir ou d'ajuster sa structure de capital, la Société peut décider de déclarer des dividendes aux actionnaires, de remettre du capital à ses actionnaires et de racheter de ses actions sur le marché ou émettre de nouvelles actions.

La Société effectue le suivi de sa structure en capital en utilisant le ratio dette/équité ajusté. Ce ratio se calcule en divisant la dette nette par les capitaux propres. La dette nette est égale à la somme de la dette à long terme et des obligations en vertu de contrats de location simple ajusté, moins la trésorerie et équivalents de trésorerie [non détenus en fiducie ou autrement réservés]. Le montant des contrats de location simple ajustés correspond à la charge annualisée de loyers d'aéronefs multiplié par 5,0, coefficient utilisé dans le secteur. Quoique cette mesure soit couramment utilisée, elle ne reflète pas la juste valeur des contrats de location simple puisqu'elle ne considère pas les paiements contractuels résiduels, les taux d'actualisation implicites des contrats de location ou des taux actuellement en vigueur pour des obligations assorties de conditions et de risques semblables.

La stratégie de la Société est de maintenir un ratio dette/équité ajusté inférieur à 1. Le calcul du ratio dette/équité ajusté se résume comme suit :

	2019	2018
	\$	\$
Dette nette		
Dette à long terme	—	—
Contrats de location simple ajustés	718 920	622 270
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(564 844)	(593 654)
	154 076	28 616
Capitaux propres	534 783	571 639
Ratio dette / équité ajusté	28,8%	5,0%

Les facilités de crédit de la Société sont assorties de certaines clauses restrictives incluant entre autres un ratio d'endettement et un ratio de couverture des frais fixes. Ces ratios sont suivis par la direction et ensuite soumis trimestriellement au conseil d'administration de la Société. Au 31 octobre 2019, la Société respecte ces ratios. À l'exception des clauses restrictives liées aux facilités de crédit, la Société n'est soumise à aucune exigence en matière de capital imposée par des tiers.

Note 10 Dépôts

	2019 \$	2018 \$
Dépôts relatifs aux aéronefs et moteurs loués	38 415	34 874
Dépôts auprès de fournisseurs	20 576	27 118
	58 991	61 992
Moins tranche récupérable à moins d'un an	17 765	20 250
	41 226	41 742

Note 11 Immobilisations corporelles

	Flotte \$	Équipement d'aéronefs \$	Équipement et mobiliers de bureau \$	Terrain, édifice et améliorations locatives \$	Total \$
Coût					
Solde au 31 octobre 2018	339 093	118 679	53 102	96 123	606 997
Ajouts	24 807	27 730	10 634	19 926	83 097
Radiations	(35 163)	(21 307)	(3 601)	(352)	(60 423)
Écart de change	—	—	(98)	(139)	(237)
Solde au 31 octobre 2019	328 737	125 102	60 037	115 558	629 434
Amortissement cumulé					
Solde au 31 octobre 2018	251 348	88 238	38 335	27 598	405 519
Amortissement	33 816	7 786	5 711	1 930	49 243
Radiations	(35 163)	(21 307)	(3 601)	(352)	(60 423)
Écart de change	—	—	(57)	(9)	(66)
Solde au 31 octobre 2019	250 001	74 717	40 388	29 167	394 273
Valeur comptable nette au 31 octobre 2019	78 736	50 385	19 649	86 391	235 161

	Flotte \$	Équipement d'aéronefs \$	Équipement et mobiliers de bureau \$	Édifice et améliorations locatives \$	Total \$
Coût					
Solde au 31 octobre 2017	343 567	106 800	57 799	33 222	541 388
Ajouts	29 954	11 879	6 941	62 563	111 337
Radiations	(34 428)	—	(11 529)	(72)	(46 029)
Écart de change	—	—	(109)	410	301
Solde au 31 octobre 2018	339 093	118 679	53 102	96 123	606 997
Amortissement cumulé					
Solde au 31 octobre 2017	253 297	83 106	44 523	25 790	406 716
Amortissement	32 479	5 132	5 265	1 883	44 759
Radiations	(34 428)	—	(11 529)	(72)	(46 029)
Écart de change	—	—	76	(3)	73
Solde au 31 octobre 2018	251 348	88 238	38 335	27 598	405 519
Valeur comptable nette au 31 octobre 2018	87 745	30 441	14 767	68 525	201 478

Note 12 Immobilisations incorporelles

	Logiciels \$	Marques de commerce \$	Listes de clients \$	Total \$
Coût				
Solde au 31 octobre 2018	153 709	20 334	12 574	186 617
Ajouts	9 088	—	92	9 180
Écart de change	3	47	123	173
Solde au 31 octobre 2019	162 800	20 381	12 789	195 970
Amortissement cumulé et dépréciation cumulée				
Solde au 31 octobre 2018	115 695	15 809	12 424	143 928
Amortissement	15 010	—	52	15 062
Écart de change	5	—	123	128
Solde au 31 octobre 2019	130 710	15 809	12 599	159 118
Valeur comptable nette au 31 octobre 2019	32 090	4 572	190	36 852

	Logiciels \$	Marques de commerce \$	Listes de clients \$	Total \$
Coût				
Solde au 31 octobre 2017	148 028	20 406	12 219	180 653
Ajouts	7 587	—	129	7 716
Radiations et dépréciation	(1 781)	—	—	(1 781)
Écart de change	(125)	(72)	226	29
Solde au 31 octobre 2018	153 709	20 334	12 574	186 617
Amortissement cumulé et dépréciation cumulée				
Solde au 31 octobre 2017	103 021	15 809	12 219	131 049
Amortissement	14 445	—	44	14 489
Radiations et dépréciation	(1 781)	—	—	(1 781)
Écart de change	10	—	161	171
Solde au 31 octobre 2018	115 695	15 809	12 424	143 928
Valeur comptable nette au 31 octobre 2018	38 014	4 525	150	42 689

Test de dépréciation 2019

La Société a effectué son test de dépréciation annuel au 30 avril 2019 afin de déterminer si la valeur comptable des marques de commerce était supérieure à leur valeur recouvrable. À la suite de ce test, la Société n'a relevé aucune dépréciation de ses marques de commerce, qui totalisent 4 572 \$ au 31 octobre 2019.

La valeur recouvrable des marques de commerce est déterminée en fonction de la valeur d'utilité au moyen de la méthode de la capitalisation des redevances. La Société établit des prévisions de flux de trésorerie d'après des taux de redevances préétablis, qui représentent ce qu'un tiers débourserait afin d'exploiter la marque de commerce. Les prévisions de flux de trésorerie, qui correspondent aux redevances après impôts, sont ensuite actualisées.

Au 30 avril 2019, 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 10,0 % et 18,0 % au 30 avril 2018].

Le 30 avril 2019, 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 2019, 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 2019, aucun indicateur ne porte à croire que les conclusions du test pourraient être modifiées depuis le 30 avril 2019.

Note 13 Placement

La Société détient une participation de 50% dans Desarrollo Transimar, une société mexicaine exploitant un hôtel, le Marival Armony. Cette participation dans une coentreprise est comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence.

La variation du placement dans Desarrollo Transimar se présente comme suit :

	2019	2018
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	16 084	15 888
Apport en capital	1 690	—
Quote-part du résultat net	(1 250)	(105)
Écart de conversion	9	301
	16 533	16 084

Le placement a été converti au taux USD/CAD de 1,3142 au 31 octobre 2019 [1,3130 au 31 octobre 2018].

Le tableau suivant présente les informations financières résumées de Desarrollo Transimar aux 31 octobre 2019 et 2018:

	2019	2018
	\$	\$
État de la situation financière :		
Actif courant	8 863	13 341
Actif non courant	93 287	52 761
Passif courant	7 214	1 272
Passif non courant	62 063	32 662
Actif net	32 873	32 168
Valeur comptable du placement	16 437	16 084
État du résultat global :		
Revenus	6 370	4 558
Résultat net et résultat global	(2 500)	(210)
Quote-part du résultat net	(1 250)	(105)

Note 14 Autres actifs

	2019	2018
	\$	\$
Loyers reportés	33 733	26 499
Divers	322	186
	34 055	26 685

Note 15 Fournisseurs et autres créditeurs

	2019	2018
	\$	Retraité [note 4] \$
Fournisseurs	128 522	146 393
Frais courus	21 939	33 824
Salaires et avantages du personnel à payer	88 464	63 501
Sommes à remettre à l'État	38 170	28 314
Participation ne donnant pas le contrôle [note 9]	38 300	48 700
	315 395	320 732

Note 16 Provision pour remise en état des aéronefs loués

La provision pour remise en état des aéronefs loués est liée à l'obligation d'entretien des aéronefs loués et aux pièces de rechange utilisées par le transporteur aérien de la Société en vertu des contrats de location simple. La variation de la provision pour remise en état des aéronefs loués pour l'exercice clos le 31 octobre 2019 se détaille comme suit :

	\$
Solde au 31 octobre 2018	57 228
Provisions supplémentaires	31 530
Montants imputés à la provision	(30 510)
Solde au 31 octobre 2019	58 248
Provisions courantes	27 151
Provisions non courantes	31 097
Solde au 31 octobre 2019	58 248

Note 17 Dette à long terme

La Société dispose d'une entente de crédit à terme rotatif de 50 000 \$ aux fins de ses opérations. Selon l'entente, qui vient à échéance en 2022, la Société peut augmenter le montant du crédit jusqu'à 100 000 \$, 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, 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 ratios financiers et conditions financières. Aux 31 octobre 2019 et 2018, tous les ratios et conditions financières étaient respectés et la facilité de crédit n'était pas utilisée.

La Société dispose également, aux fins d'émission de lettres de crédit, d'un crédit rotatif au montant de 75 000 \$ 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 2019, un montant de 55 848 \$ était utilisé [56 151 \$ au 31 octobre 2018] dont 51 224 \$ 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.

Note 18 Autres passifs

	2019	2018
	\$	\$
Avantages du personnel [note 24]	46 986	40 388
Avantages incitatifs reportés	50 512	51 637
	97 498	92 025

Note 19 Capitaux propres

Capital-actions autorisé

ACTIONS À DROIT DE VOTE VARIABLE DE CATÉGORIE A

Un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A [« actions de catégorie A »], participantes, ne pouvant être détenues ou contrôlées que par des personnes autres que des Canadiens au sens de la Loi sur les transports au Canada [« LTC »].

Suite à l'entrée en vigueur, le 8 mai 2019 dernier, du plan d'arrangement approuvé par les actionnaires de la Société et par la Cour supérieure du Québec, les actions de catégorie A détiennent une voix par action à toute assemblée des actionnaires sujet à une réduction automatique des droits de vote qui y sont rattachés dans l'éventualité où i) tout non-Canadien, individuellement ou avec des personnes du même groupe détient plus de 25 % des voix exprimées, ii) tout non-Canadien autorisé à fournir un service aérien dans tout territoire (au total) détient plus de 25 % des voix exprimées, ou iii) les voix qui seraient exprimées par les détenteurs d'actions de catégorie A seraient de plus de 49 %. Si une des limitations applicables susmentionnées est dépassée, les votes qui devraient être attribués aux porteurs d'actions de catégorie A seront attribués comme suit :

- d'abord, le cas échéant, il y aura une réduction des droits de vote de tout non-Canadien individuel (y compris un non-Canadien autorisé à fournir un service aérien) dont les votes totalisent plus de 25 % des votes, et ce, de manière à ce que ledit porteur non-Canadien ne puisse jamais être porteur de plus de 25 % (ou tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix exprimées à une assemblée;
- ensuite, le cas échéant, et une fois que la répartition au prorata telle que décrite ci-haut est effectuée, une réduction proportionnelle supplémentaire sera effectuée des droits de vote de tous les porteurs d'actions de catégorie A non-Canadiens autorisés à fournir un service aérien, et ce, de manière à ce que lesdits porteurs non-Canadiens ne puissent jamais être porteurs de votes totalisant plus de 25 % (ou tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix exprimées, toutes catégories confondues, à une assemblée;
- enfin, le cas échéant, et une fois que les deux répartitions au prorata décrites ci-haut ont été effectuées, une réduction proportionnelle sera effectuée des droits de vote de tous les porteurs d'actions de catégorie A, et ce, de manière à ce que tous les porteurs non-Canadiens d'actions de catégorie A ne puissent jamais être porteurs de votes totalisant plus de 49 % (ou tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix exprimées, toutes catégories confondues, à une assemblée.

Chaque action de catégorie A émise et en circulation sera convertie en une action à droit de vote de catégorie B, automatiquement et sans aucune autre démarche de la part de la Société ou du porteur, si i) l'action de catégorie A est ou devient détenue ou contrôlée par un Canadien au sens de la LTC, ou ii) les dispositions de la LTC ayant trait aux restrictions relatives à la propriété étrangère sont abrogées sans être remplacées par d'autres dispositions semblables.

ACTIONS À DROIT DE VOTE DE CATÉGORIE B

Un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B [« actions de catégorie B »], participantes, ne pouvant être détenues et contrôlées que par des Canadiens au sens de la LTC, lesquels se voient conférer une voix par action de catégorie B à toutes les assemblées d'actionnaires de la Société. Chaque action de catégorie B émise et en circulation sera convertie en une action de catégorie A, automatiquement et sans aucune autre démarche de la part de la Société ou du porteur, si l'action de catégorie B est ou devient détenue ou contrôlée par une personne autre qu'un Canadien au sens de la LTC.

ACTIONS PRIVILÉGIÉES

Un nombre illimité d'actions privilégiées, sans droit de vote, pouvant 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.

Capital-actions émis et en circulation

Les modifications touchant les actions de catégorie A et les actions de catégorie B ont été les suivantes :

	Nombre d'actions	\$
Solde au 31 octobre 2017	37 063 626	215 444
Émission de la trésorerie	188 785	1 555
Exercice d'options	292 924	2 685
Solde au 31 octobre 2018	37 545 335	219 684
Émission de la trésorerie	169 862	940
Exercice d'options	31 893	388
Solde au 31 octobre 2019	37 747 090	221 012

Au 31 octobre 2019, le nombre d'actions de catégorie A et de catégorie B s'élevait respectivement à 4 243 821 et à 33 503 269 [2 931 020 et à 34 614 315 au 31 octobre 2018].

Régime de droits de souscription

Le régime de droits de souscription à l'intention des actionnaires [le « régime de droits »] donne aux porteurs d'actions de catégorie A et à ceux d'actions de catégorie B le droit d'acquérir, dans certaines circonstances, des actions additionnelles à un prix équivalant à 50 % de la valeur au marché au moment de l'exercice desdits droits. Le régime de droits est conçu de manière à donner au conseil d'administration le temps d'examiner des solutions de rechange, permettant ainsi aux actionnaires de recevoir la juste valeur intégrale pour leurs actions. Le délai d'une offre permise selon le régime de droit est de 105 jours. Le régime de droits prendra fin le lendemain de l'assemblée générale annuelle des actionnaires qui se tiendra en 2020, à moins qu'il soit résilié avant ladite assemblée.

Régime d'options d'achat d'actions

En vertu du régime d'options d'achat d'actions, la Société peut accorder aux personnes admissibles jusqu'à un maximum de 829 196 actions de catégorie A ou actions de catégorie B additionnelles à un prix par action correspondant au cours moyen pondéré des actions pendant les cinq jours de négociation précédant l'octroi des options. La période d'exercice des options ainsi que les critères de performance sont déterminés lors de chaque octroi. Les options octroyées entre le 14 janvier 2009 et le 31 octobre 2015 peuvent être exercées à raison de trois tranches de 33,33 % à compter de la mi-décembre de chaque année suivant l'octroi, sous réserve de l'atteinte des critères de performance établis lors de l'octroi. Pour les options octroyées à partir du 1^{er} novembre 2015, l'acquisition des droits ne dépend plus de l'atteinte de critères de performance. Les options octroyées avant le 31 octobre 2013 peuvent être exercées au cours de périodes de dix ans, tandis que celles octroyées après le 31 octobre 2013 peuvent être exercées au cours d'une période de sept ans. Dans la mesure où les critères de performance établis lors de l'octroi auront été atteints, l'exercice de toute tranche d'options non acquise au cours de l'une des trois premières années suivant la date d'octroi en raison du fait que les critères de performance établis n'ont pas été atteints peut être reporté de trois ans. En vertu du régime, dans le cas d'un changement de contrôle, toutes les options d'achat d'actions en circulation deviennent acquises.

Les tableaux suivants résument l'information sur les options en circulation :

	2019		2018	
	Nombre d'options	Prix moyen pondéré \$	Nombre d'options	Prix moyen pondéré \$
Au début de l'exercice	1 786 588	10,13	2 246 032	10,57
Attribuées	—	—	157 735	10,94
Exercées	(31 893)	8,41	(292 924)	6,40
Annulées	(4 125)	15,76	(160 801)	13,43
Expirées	(2 000)	10,52	(163 454)	20,46
À la fin de l'exercice	1 748 570	10,15	1 786 588	10,13
Options pouvant être exercées à la fin de l'exercice	1 471 592	10,05	1 412 111	10,03

	Options en circulation			Options pouvant être exercées	
	Nombre d'options en circulation au 31 octobre 2019	Durée de vie moyenne pondérée	Prix moyen pondéré \$	Nombre d'options pouvant être exercées au 31 octobre 2019	Prix moyen pondéré \$
Fourchette des prix d'exercice \$					
6,01 à 7,48	572 758	2,6	6,87	572 758	6,87
8,73 à 11,22	620 269	2,8	10,07	419 810	10,13
12,25 à 12,49	455 493	0,9	12,37	378 974	12,35
19,24	100 050	1,2	19,24	100 050	19,24
	1 748 570	2,1	10,15	1 471 592	10,05

CHARGE DE RÉMUNÉRATION LIÉE AU RÉGIME D'OPTIONS D'ACHAT D' ACTIONS

Au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2019, la Société n'a attribué aucune [157 735 en 2018] options d'achat d'actions à ses dirigeants et employés clés. Le modèle d'évaluation Black-Scholes est utilisé pour estimer la juste valeur moyenne des options à la date de leur attribution. Les hypothèses utilisées et la juste valeur moyenne pondérée des options à la date d'attribution se présentent comme suit :

	2019	2018
Taux d'intérêt sans risque	—	1,80%
Durée de vie prévue	—	4 ans
Volatilité prévue	—	39,0%
Rendement de l'action	—	0,0%
Juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution	—	3,59 \$

Au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2019, la Société a comptabilisé une charge de rémunération de 427 \$ [496 \$ en 2018] relativement à son régime d'options d'achat d'actions.

Régime d'unités d'actions liées à la performance

Des unités d'actions liées à la performance [« UAP »] sont attribuées dans le cadre du régime d'unités d'actions liées à la performance à l'intention des hauts dirigeants. En vertu de ce régime, chaque haut dirigeant admissible reçoit une partie de sa rémunération sous forme d'UAP. Les UAP consistent en l'octroi d'un nombre d'unités qui correspond à un pourcentage du salaire de base du participant, divisé par la juste valeur marchande des actions de catégorie B à la date d'octroi. Une fois acquises, les UAP donnent au participant le droit de recevoir un nombre d'actions équivalent ou un paiement en espèces, au gré de la Société. Pour les UAP octroyées à partir de 2017, 100% de celles-ci deviennent acquises à la mi-janvier trois ans suivant leur octroi, sous réserve de l'atteinte des critères de performance établis lors de l'octroi. Les UAP octroyées avant 2017 deviennent acquises à raison de trois tranches de 16,67 % à la mi-janvier de chacune des trois années suivant l'octroi, sous réserve de l'atteinte des critères de performance établis lors de l'octroi. Les 50% restantes des UAP octroyées deviennent acquises à la mi-janvier trois ans suivant leur octroi, pourvu que le participant soit toujours employé par la Société. En vertu du régime, dans le cas d'un changement de contrôle, toutes les UAP attribuées deviennent acquises.

Au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2019, la Société n'a attribué aucune [236 492 en 2018] UAP à ses dirigeants et employés clés. Au 31 octobre 2019, le nombre d'UAP attribué s'élevait à 451 755. Au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2019, la Société a comptabilisé une charge de rémunération de 2 945 \$ [1 714 \$ en 2018] relativement à son régime d'unités d'actions liées à la performance, dont 1 185 \$ a été comptabilisé comme transaction réglée en instruments de capitaux propres et 1 760 \$ a été comptabilisé comme transaction réglée en trésorerie.

Régime d'achat d'actions

Un régime d'achat d'actions est offert aux employés admissibles de la Société et de ses filiales. En vertu du régime, au 31 octobre 2019, la Société était autorisée à émettre un maximum de 355 790 actions. Le régime permet à chaque employé admissible de souscrire un nombre d'actions dont la souscription globale n'excède pas 10 % de son salaire annuel en vigueur à la date d'adhésion. Le prix d'achat des actions dans le cadre du régime correspond au cours moyen pondéré des actions pendant les cinq jours de négociation précédant l'émission des actions moins une décote de 10 %.

Au cours de l'exercice, la Société a émis 169 862 actions [188 785 actions de catégorie B en 2018] pour un montant de 940 \$ [1 555 \$ en 2018] en vertu du régime d'achat d'actions.

Régime d'incitation à l'actionnariat et à l'accumulation de capital

Sous réserve de participer au régime d'achat d'actions offert aux employés admissibles de la Société, la Société attribue annuellement à chaque employé admissible un nombre d'actions dont le prix de souscription global correspond à un montant de 30 % ou 60 % du pourcentage maximum du salaire contribué, celui-ci n'excédant pas 5 %. Les actions ainsi attribuées par la Société sont dévolues à l'employé admissible, sous réserve de la rétention par celui-ci durant les six premiers mois de la période de dévolution de la totalité des actions souscrites en vertu du régime d'achat d'actions de la Société.

Les actions attribuées en vertu de ce régime sont acquises par la Société sur le marché et déposées au compte du participant au fur et à mesure de l'achat d'actions par l'employé en vertu du régime d'achat d'actions.

Au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2019, la Société a comptabilisé une charge de rémunération de 84 \$ [188 \$ en 2018] relativement à son régime d'incitation à l'actionnariat et à l'accumulation de capital.

Régime d'incitation à l'actionnariat permanent

Sous réserve de participer au régime d'achat d'actions offert aux employés admissibles de la Société, la Société attribue annuellement à chaque haut dirigeant admissible un nombre d'actions dont le prix de souscription global est égal au pourcentage maximum du salaire contribué, celui-ci n'excédant pas 10 %. Les actions ainsi attribuées par la Société sont dévolues graduellement au haut dirigeant admissible, sous réserve de la rétention par celui-ci durant la période de dévolution de la totalité des actions souscrites en vertu du régime d'achat d'actions de la Société. Les actions attribuées en vertu de ce régime sont acquises par la Société sur le marché et déposées au compte du participant au fur et à mesure de l'achat d'actions par le participant en vertu du régime d'achat d'actions.

Au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2019, la Société a comptabilisé une charge de rémunération de 243 \$ [238 \$ en 2018] relativement à son régime d'incitation à l'actionnariat permanent.

Régime d'unités d'actions différées

Des unités d'actions différées (« UAD ») sont attribuées dans le cadre du régime d'unités d'actions différées à l'intention des administrateurs indépendants. En vertu de ce régime, chaque administrateur indépendant reçoit une partie de sa rémunération sous forme d'UAD. La valeur d'une UAD est déterminée en fonction du cours moyen pondéré des actions pendant les cinq jours de négociation précédents l'attribution des UAD. Les UAD sont rachetées par la Société lorsqu'un administrateur cesse d'être un participant du régime. Aux fins du rachat d'UAD, la valeur d'une UAD est déterminée en fonction du cours moyen pondéré des actions pendant les cinq jours de négociation précédant le rachat d'UAD.

Au 31 octobre 2019, le nombre d'UAD attribué s'élevait à 306 775 [274 345 au 31 octobre 2018]. Au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2019, la Société a comptabilisé une charge de rémunération de 2 946 \$ [un renversement de la charge de rémunération de 496 \$ en 2018] relativement à son régime d'unités d'actions différées.

Régime d'unités d'actions avec restrictions

Des unités d'actions avec restrictions [« UAR »] sont attribuées annuellement dans le cadre du régime d'unités d'actions avec restrictions aux employés admissibles. En vertu de ce régime, chaque employé admissible reçoit une partie de sa rémunération sous forme d'UAR. La valeur d'une UAR est déterminée en fonction du cours moyen pondéré des actions pendant les cinq jours de négociation précédant l'attribution des UAR. Les droits rattachés aux UAR sont acquis sur une période de trois ans. Lorsqu'acquises, les UAR sont immédiatement rachetées par la Société, sous réserve de certaines conditions et certaines clauses de performances financières de la Société. Aux fins du rachat d'UAR, la valeur d'une UAR est déterminée en fonction du cours moyen pondéré des actions pendant les cinq jours de négociation précédant le rachat d'UAR. En vertu du régime, dans le cas d'un changement de contrôle, toutes les UAR attribuées deviennent acquises.

Au 31 octobre 2019, le nombre d'UAR attribué s'élevait à 393 601 [925 929 au 31 octobre 2018]. Au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2019, la Société a comptabilisé une charge de rémunération de 5 615 \$ [aucune charge de rémunération en 2018] relativement à son régime d'unités d'actions avec restrictions.

Résultat par action

Le résultat de base par action et le résultat dilué par action ont été calculés comme suit :

	2019	2018
		Retraité [note 4]
[en milliers, sauf les montants par action]	\$	\$
NUMÉRATEUR		
Résultat net attribuable aux actionnaires	(33 191)	6 451
DÉNOMINATEUR		
Nombre moyen pondéré ajusté d'actions en circulation	37 673	37 394
Effet des titres dilutifs		
Options d'achat d'actions	—	168
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	37 673	37 562
Résultat par action		
De base	(0,88)	0,17
Dilué	(0,88)	0,17

Étant donnée la perte nette enregistrée au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2019, les 1 748 570 options d'achat d'actions en circulation ont été exclues du calcul en raison de leur effet antidilutif. Aux fins du calcul du résultat par action dilué pour l'exercice clos le 31 octobre 2018, 911 734 options d'achat d'actions en circulation ont été exclues du calcul puisque le prix d'exercice de ces options était supérieur au cours moyen des actions de la Société.

Note 20 Informations supplémentaires sur les revenus et les charges

Ventilation des revenus tirés de contrats avec des clients

Le tableau ci-dessous présente la ventilation par marché des revenus des contrats avec des clients :

	2019	2018 Retraité [note 4]
	\$	\$
Clients		
Transatlantique	1 173 884	1 112 818
Amérique	1 705 753	1 679 514
Autres	57 493	56 623
Total des revenus	2 937 130	2 848 955

Soldes des contrats

Le tableau ci-dessous présente les soldes des contrats avec des clients :

	2019	2018
	\$	\$
Comptes clients [note 8]	25 669	30 831
Coûts des contrats, inclus dans les Charges payées d'avance	52 761	38 414
Dépôts de clients et revenus différés	561 404	517 352

Salaires et avantages du personnel

	2019	2018
	\$	\$
Salaires et autres avantages du personnel	407 836	381 889
Avantages à long terme du personnel [note 24]	2 927	2 799
Charge liée aux paiements fondés sur des actions	1 612	2 210
	412 375	386 898

Amortissements

	2019	2018
	\$	\$
Immobilisations corporelles	49 243	44 759
Immobilisations incorporelles amortissables	15 062	14 489
Autres actifs	12	118
Avantages incitatifs reportés	(239)	(241)
	64 078	59 125

Note 21 Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux incluent généralement les charges de restructuration et d'autres éléments inhabituels importants. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2019, des honoraires professionnels de 10 302 \$ ainsi que des charges de rémunération de 13 573 \$ ont été comptabilisés en lien avec la transaction avec Air Canada. Les charges de rémunération sont principalement liées aux régimes de rémunération à base d'actions qui incluent une clause de changement de contrôle ainsi qu'aux ajustements comptabilisés aux provisions liées aux plans de rémunération fondés sur des actions à la suite de la hausse importante du cours de l'action. La comptabilisation des charges de rémunération à titre d'éléments spéciaux découle de l'offre d'Air Canada, qui rend probable l'atteinte du critère de changement de contrôle inclus dans certains régimes de rémunération à base d'actions de la Société et qui, également, réduit la période d'acquisition des droits.

Durant l'exercice terminé le 31 octobre 2018, la Société a comptabilisé une charge de restructuration de 2 262 \$, principalement composée de prestations de cessation d'emploi. Le 5 juin 2019, la Société a réglé, sans admission de responsabilité, pour un montant de 5 000 \$ US [6 700 \$] un litige par lequel les demandeurs alléguaient l'appropriation illicite de renseignements confidentiels et la sollicitation d'employés; ce montant a été comptabilisé sous Éléments spéciaux aux états consolidés des résultats au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2018.

Note 22 Impôts sur le résultat

Les principales composantes de la charge d'impôt pour les exercices clos les 31 octobre sont les suivantes :

États des résultats consolidés	2019	2018
		Retraité [note 4]
	\$	\$
Exigibles		
Impôts sur le résultat exigibles	1 243	(7 505)
Ajustement des impôts à payer pour les exercices antérieurs	(215)	1 011
	1 028	(6 494)
Différés		
Liés aux différences temporelles	(9 136)	2 077
Ajustement des impôts différés pour les exercices antérieurs	(114)	(532)
	(9 250)	1 545
Récupération d'impôt sur le résultat	(8 222)	(4 949)

Le rapprochement des impôts sur le résultat, calculés selon les taux d'impôt prévus par la loi au Canada, et de la charge d'impôt se présentait comme suit pour les exercices clos les 31 octobre :

	2019		2018	
			Retraité [note 4]	
	%	\$	%	\$
Impôts sur le résultat au taux prévu par la loi	26,6	(10 312)	26,7	1 346
Augmentation (diminution) découlant de ce qui suit :				
Effet des écarts de taux d'imposition nationaux et étrangers	7,0	(2 718)	(63,9)	(3 220)
Éléments non déductibles (non imposables)	(7,9)	3 051	(90,5)	(4 563)
Constatation d'économies fiscales non comptabilisées antérieurement	1,1	(421)	(3,1)	(156)
Décomptabilisation d'un actif d'impôt futur	(6,1)	2 353	17,3	874
Ajustements d'exercices antérieurs	0,8	(328)	9,5	479
Incidence découlant de changements de taux	(0,2)	84	(0,2)	(12)
Autres	(0,1)	69	6,0	303
	21,2	(8 222)	(98,2)	(4 949)

Le taux d'imposition prévu par la loi applicable a été de 26,6 % pour l'exercice clos le 31 octobre 2019 [26,7 % pour l'exercice clos le 31 octobre 2018]. La réduction de taux de 0,1 % est due à la réduction du taux d'imposition applicable du Québec qui est passé de 11,7 % à 11,6 %. Le taux d'imposition applicable de la Société correspond au taux combiné canadien (fédéral et Québec) applicable.

L'impôt différé tient compte de l'incidence fiscale nette des différences temporelles entre la valeur des actifs et des passifs à des fins comptables et à des fins fiscales. Les principales composantes ainsi que les variations des différences temporelles des actifs et des passifs d'impôt différé pour les exercices 2019 et 2018 s'établissent comme suit :

	2019				
	Solde à	Comptabilisé	Comptabilisé	Différences	Solde à la
	l'ouverture	Comptabilisé	au résultat	de	clôture de
	de l'exercice	aux résultats	global	conversion	l'exercice
	\$	\$	\$	\$	\$
Pertes d'impôt différé	243	2 828	—	—	3 071
Excédent de la base fiscale sur la valeur comptable des:					
Immobilisations corporelles et logiciels	(12 103)	(717)	—	(612)	(13 442)
Immobilisations incorporelles, moins les logiciels	855	(129)	—	(21)	705
Instruments financiers dérivés	(4 353)	2 226	4 019	—	1 892
Autres actifs financiers et autres actifs	1 141	142	—	—	1 283
Provisions	17 936	2 192	—	382	20 510
Avantages du personnel	10 703	523	1 225	—	12 451
Autres passifs financiers et autres passifs	(2 720)	2 185	—	—	(535)
Impôt différé	11 702	9 250	5 244	(230)	25 935

	2018				
	Solde à	Comptabilisé	Comptabilisé	Différences	Solde à la
	l'ouverture	Comptabilisé	au résultat	de	clôture de
	de l'exercice	aux résultats	global	conversion	l'exercice
	Retraité	Retraité	Retraité		Retraité
	[note 4]	[note 4]	[note 4]		[note 4]
	\$	\$	\$	\$	\$
Pertes d'impôt différé	1 467	(1 224)	—	—	243
Excédent de la base fiscale sur la valeur comptable des:					
Immobilisations corporelles et logiciels	(12 646)	525	—	18	(12 103)
Immobilisations incorporelles, moins les logiciels	837	9	—	9	855
Instruments financiers dérivés	(2 750)	(2 295)	692	—	(4 353)
Autres actifs financiers et autres actifs	1 289	(148)	—	—	1 141
Provisions	13 151	4 785	—	—	17 936
Avantages du personnel	10 802	496	(595)	—	10 703
Autres passifs financiers et autres passifs	973	(3 693)	—	—	(2 720)
Impôt différé	13 123	(1 545)	97	27	11 702

Les actifs nets d'impôt différé se détaillent comme suit :

	2019	2018
		Retraité [note 4]
	\$	\$
Actifs d'impôt différé	27 209	14 954
Passifs d'impôt différé	(1 274)	(3 252)
Actifs nets d'impôt différé	25 935	11 702

Les pertes autres qu'en capital enregistrées dans diverses juridictions expirent comme suit :

	Non Constatées	Constatées
Année d'expiration	\$	\$
2020 - 2024	5 757	—
2025 - 2029	6 789	—
2030 - 2034	49	—
2035 - 2040	1 871	8 722
Sans expiration	708	—
	15 174	8 722

Au 31 octobre 2019, les pertes reportées prospectivement, autres qu'en capital, et les autres déductions fiscales non reconnues qui serviront à réduire les résultats imposables futurs de certaines filiales au Mexique totalisent 180 449 MXP (12 366 \$) [91 014 MXP (5 895 \$) au 31 octobre 2018]. Ces pertes et déductions viennent à échéance au cours des années 2020 et subséquentes. Les pertes en capital non reconnues au 31 octobre 2019 totalisent 4 574 \$ (4 317 \$ au 31 octobre 2018).

La Société n'a constaté aucun passif d'impôt différé sur les résultats non distribués de ses filiales étrangères et de sa coentreprise puisqu'ils sont considérés être réinvestis indéfiniment. Cependant, si ces résultats étaient distribués sous forme de dividende ou autrement, la Société pourrait être assujettie à des impôts des sociétés et/ou à des retenues d'impôt à la source au Canada et/ou à l'étranger. Au 31 octobre 2019, il n'y a aucune différence temporelle imposable pour laquelle un passif d'impôt différé a été comptabilisé.

Note 23 Opérations et soldes entre apparentés

Les états financiers consolidés incluent ceux de la Société ainsi que ceux de ses filiales. Les principales filiales et coentreprise de la Société se détaillent comme suit :

	Pays d'incorporation	% détenu	
		2019	2018
Air Transat A.T. inc.	Canada	100,0	100,0
Transat Tours Canada inc.	Canada	100,0	100,0
Transat Distribution Canada inc.	Canada	100,0	100,0
11061987 Florida Inc.	États-Unis	100,0	100,0
Transat Holidays USA Inc.	États-Unis	100,0	100,0
The Airline Seat Company Ltd.	Royaume Uni	100,0	100,0
Air Consultants France S.A.S.	France	100,0	100,0
Caribbean Transportation Inc.	Barbade	70,0	70,0
CTI Logistics Inc.	Barbade	70,0	70,0
Sun Excursions Caribbean Inc.	Barbade	70,0	70,0
Propiedades Profesionales Dominicanas Carhel S.R.L.	République dominicaine	70,0	70,0
Servicios y Transportes Punta Cana S.R.L.	République dominicaine	70,0	70,0
TTDR Travel Company S.A.S.	République dominicaine	70,0	70,0
Turissimo Carribe Excusiones Dominican Republic C por A	République dominicaine	70,0	70,0
Turissimo Jamaica Ltd.	Jamaïque	70,0	70,0
Laminama S.A. de C.V.	Mexique	100,0	100,0
Promociones Residencial Morelos S.A. de C.V.	Mexique	100,0	—
Promotora Turística Regional S.A. de C.V.	Mexique	100,0	100,0
Trajectours de Mexico S.A. de C.V.	Mexique	70,0	70,0
Desarrollo Transimar S.A. de C.V.	Mexique	50,0	50,0

Rémunération des membres clés de la direction

La rémunération annuelle et la charge de rémunération connexe des administrateurs et des membres clés de la haute direction, soit le président et chef de la direction de la Société et les principaux vice-présidents de la Société se détaillent comme suit :

	2019	2018
	\$	\$
Salaires et autres avantages du personnel	6 958	5 566
Avantages à long terme du personnel	1 280	1 331
Charge liée aux paiements fondés sur des actions	2 412	1 753

Note 24 Avantages sociaux futurs

La Société offre des ententes de retraite de type à prestations définies à l'intention de certains membres de la haute direction et des régimes de retraite à cotisations définies à certains employés.

Ententes à prestations définies et avantages postérieurs à l'emploi

Les ententes de retraite de type à prestations déterminées à l'intention de certains membres de la haute direction prévoient le versement de prestations basées sur le nombre d'années de service admissibles et la moyenne des gains admissibles des cinq années pour lesquelles les gains admissibles du participant étaient les plus élevés. Ces ententes de retraite ne sont pas capitalisées, cependant, afin de garantir ses obligations relatives aux ententes de retraite de type à prestations définies, la Société a émis une lettre de crédit au fiduciaire au montant de 51 224 \$ [voir note 7]. La Société mesure ses obligations au 31 octobre de chaque exercice à l'aide d'une estimation actuarielle.

Le tableau qui suit présente un rapprochement des variations de l'obligation au titre des prestations définies aux 31 octobre 2019 et 2018 :

	2019	2018
	\$	\$
Valeur actuelle des obligations au début de l'exercice	40 388	40 764
Coût des services rendus	1 280	1 342
Coûts financiers	1 647	1 457
Prestations versées	(960)	(956)
Pertes (gains) d'expérience	(648)	238
Perte (gain) actuarielle sur l'obligation	5 279	(2 457)
Valeur actuelle des obligations à la fin de l'exercice	46 986	40 388

Le tableau suivant présente les composantes du coût des avantages de retraite pour les exercices clos les 31 octobre :

	2019	2018
	\$	\$
Coût des services rendus	1 280	1 342
Intérêts débiteurs	1 647	1 457
Total des coûts au titre des avantages de retraite	2 927	2 799

Le tableau suivant indique les paiements prévus être effectués en vertu des ententes de retraite de type à prestations déterminées au 31 octobre 2019:

	\$
Un an et moins	959
Entre un an et cinq ans	11 175
Entre cinq et 10 ans	14 970
Entre 10 et 15 ans	13 257
Entre 15 et 20 ans	11 126
	51 487

La durée moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies se rapportant aux ententes de retraite est de 12,6 ans au 31 octobre 2019.

Les principales hypothèses actuarielles ayant servi à déterminer l'obligation de la Société au titre des avantages de retraite et le coût des avantages de retraite de la Société étaient comme suit :

	2019 %	2018 %
Obligation au titre des avantages de retraite		
Taux d'actualisation	3,00	4,00
Taux de croissance des gains admissibles	2,75	2,75
Coût des avantages de retraite		
Taux d'actualisation	4,00	3,50
Taux de croissance des gains admissibles	2,75	2,75

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 2019	Obligations liées aux avantages de retraite au 31 octobre 2019
Augmentation (diminution)	\$	\$
Taux d'actualisation	(1)	(1 406)
Taux de croissance des gains admissibles	13	80

Le tableau suivant présente la situation de capitalisation des avantages et des montants inscrits à l'état de la situation financière sous le poste Autres passifs :

	2019 \$	2018 \$
Actifs du régime à la juste valeur	—	—
Obligation au titre des prestations constituées	46 986	40 388
Déficit des avantages de retraite	46 986	40 388

Les variations du montant cumulatif des pertes actuarielles nettes comptabilisées dans les autres éléments du résultat global et présentées comme un élément distinct des résultats non distribués, se détaillent comme suit :

Gains (pertes)	\$
31 octobre 2017	(8 808)
Gains actuariels	2 219
Impôts sur le résultat	(595)
31 octobre 2018	(7 184)
Pertes actuarielles	(4 631)
Impôts sur le résultat	1 225
31 octobre 2019	(10 590)

Régimes de retraites à cotisations définies

La Société offre à certains employés des régimes de retraite à cotisations définies. Les cotisations à ces régimes sont fondées sur un pourcentage des salaires.

Les cotisations aux régimes de retraite à cotisations définies, qui correspondent au coût comptabilisé, se sont établies à 14 310 \$ pour l'exercice clos le 31 octobre 2019 [13 559 \$ pour l'exercice clos le 31 octobre 2018].

Note 25 Engagements et éventualités

Contrats de location simple

La Société loue des aéronefs, des immeubles, du matériel roulant, des systèmes de communication et des locaux relativement à la vente de voyages. Les paiements de loyers minimums futurs en vertu de contrats de location simple non résiliables sont comme suit :

	2019 \$
Un an et moins	217 210
Plus d'un an à cinq ans	860 377
Plus de cinq ans	1 106 884
	2 184 471

La charge de loyer s'est établie à 163 865 \$ pour l'exercice clos le 31 octobre 2019 [143 805 \$ pour l'exercice clos le 31 octobre 2018].

Autres engagements

La Société a aussi des obligations d'achat, en vertu de divers contrats, effectuées dans le cours normal des affaires. Les obligations d'achat sont comme suit :

	2019 \$
Un an et moins	41 862
Plus d'un an à cinq ans	10 218
Plus de cinq ans	4 750
	56 830

Litiges

Dans le cours normal des affaires, la Société est exposée à diverses réclamations et actions. Ces litiges sont souvent entourés de nombreuses incertitudes, et l'issue de chacun desdits litiges est imprévisible. Selon la direction, les réclamations et actions sont suffisamment provisionnées ou couvertes par des polices d'assurance, et leur règlement ne devrait pas avoir d'effet défavorable notable sur la situation financière de la Société, sous réserve du paragraphe qui suit. La Société détient une assurance responsabilité pour les administrateurs et les dirigeants ainsi qu'une assurance responsabilité professionnelle dont la couverture est habituellement suffisante pour payer les montants que la Société pourrait être tenue de verser dans le cadre de ces poursuites. La Société s'est toujours défendue vigoureusement et entend continuer de le faire.

Autres

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. Cette situation, qui pourrait entraîner une charge d'environ 16 200 \$, 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, la Société a déjà versé un montant de 15 100 \$ aux autorités fiscales relativement à cette situation au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2015 et s'est objectée aux avis de cotisation reçus. Ce montant est comptabilisé comme impôt sur le résultat à recevoir aux 31 octobre 2019 et 2018.

Note 26 Garanties

Dans le cours normal de ses affaires, la Société a conclu des ententes, dont certaines dispositions répondent à la définition de garantie. Ces ententes prévoient des indemnités et des garanties pour la contrepartie dans des opérations, telles que des contrats de location simple, des lettres de crédit irrévocables et des contrats de cautionnement.

Ces ententes peuvent obliger la Société à indemniser une contrepartie pour les coûts ou pertes attribuables à divers événements, tels que la non-conformité à des déclarations antérieures ou à la garantie, la perte ou l'endommagement de biens, les réclamations pouvant survenir pendant la prestation de services et le passif environnemental.

Les notes 7, 9, 17, 24 et 25 des états financiers consolidés fournissent des informations au sujet de certaines de ces ententes. Les paragraphes qui suivent présentent des informations supplémentaires.

Contrats de location simple

La plupart des contrats de location d'espaces dans les aéroports et d'autres biens immobiliers signés par les filiales de la Société comportent des clauses générales d'indemnisation les engageant, en tant que preneur, à indemniser le bailleur en cas de passif lié à l'utilisation des biens loués. Ces baux viennent à échéance à diverses dates jusqu'en 2034. La nature de ces ententes varie selon les contrats de telle sorte que la Société ne peut estimer le montant total que ses filiales pourraient être appelées à verser à ses bailleurs. Il ne s'est jamais produit qu'une filiale de la Société doive verser un montant appréciable en vertu de ce genre d'entente; par ailleurs, la Société et ses filiales sont protégées par une assurance-responsabilité pour ce genre de situation.

Contrats de cautionnement

La Société a signé des contrats de cautionnement avec certains de ses fournisseurs. En vertu de ces contrats de cautionnement, la Société garantit le paiement de certains services rendus qu'elle s'est engagée à payer. Ces contrats sont généralement émis pour un an et sont renouvelables.

La Société a signé des contrats de cautionnement par lesquels elle garantit un montant prescrit à ses clients, à la demande des organismes de réglementation, au sujet de l'exécution des obligations comprises dans les mandats de ses clients pendant la durée des permis accordés à la Société pour ses activités de grossiste et d'agences de voyages dans la province de Québec. Ces ententes sont généralement émises pour un an et sont renouvelables chaque année. Au 31 octobre 2019, le montant total de ces garanties non gagées par des dépôts s'élevait à 472 \$. Il ne s'est jamais produit que la Société doive verser un montant appréciable en vertu de ces ententes. Au 31 octobre 2019, aucune somme n'était comptabilisée en vertu des ententes mentionnées ci-dessus.

Facilité de crédit irrévocable non gagée par des dépôts

La Société dispose d'une facilité de cautionnement qui est renouvelable en 2020. En vertu de cette entente, la Société peut faire émettre des contrats de cautionnement d'une durée maximale de trois ans et pour un montant total de 50 000 \$. Au 31 octobre 2019, un montant de 24 350 \$ était utilisé en vertu de cette facilité [31 221 \$ en 2018].

Note 27 Informations sectorielles

La Société a déterminé qu'elle exerce ses activités dans un seul secteur opérationnel, à savoir les voyages vacances. En ce qui a trait aux secteurs géographiques, la Société exerce ses activités principalement en Amérique. Le produit des activités ordinaires ainsi que les actifs non courant hors Amérique ne sont pas significatifs. Ainsi, les états consolidés des résultats et les états consolidés de la situation financière incluent toutes les informations requises.

Leader en développement durable

La preuve? Transat est le premier grand voyageur international
à obtenir la **certification Travelife** pour toutes ses activités.



Travelife
CERTIFIÉ 
Excellence en tourisme responsable

resp.transat.com

Renseignements

transat.com

Pour tout renseignement,
veuillez communiquer par écrit
avec le vice-président,
finances et administration et
chef de la direction financière.

*This annual report
is available in English.*

Bourse

Toronto Stock
Exchange (TSX)
TRZ

Agent des transferts et agent comptable des registres

Société de fiducie AST
2001, boul. Robert-Bourassa
Bureau 1600
Montréal (Québec)
H3A 2A6

Sans frais : 1 800 387-0825
demandes@astfinancial.com
astfinancial.com/ca-fr

Auditeurs

Ernst & Young
s.r.l./S.E.N.C.R.L.
Montréal (Québec)

Assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires

**Le jeudi 12 mars 2020
à 10 h**

Hotel 10
10, rue Sherbrooke Ouest
Montréal, (Québec)
H2X 4C9



resp.transat.com
transat.com

Siège social

Transat A.T. inc.

Place du Parc
300, rue Léo-Pariseau
Bureau 600
Montréal (Québec
H2X 4C2

Téléphone : 1 514 987-1660

Télécopieur : 1 514 987-8035

transat.com
info@transat.com