

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'écllosion 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

¹La 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