

TABLE DES MATIÈRES

1.	Avertissement en ce qui concerne les déclarations prospectives	6
2.	Mesures financières non normalisées selon les IFRS	9
3.	Faits saillants financiers	13
4.	Aperçu	14
5.	Convention d'arrangement révisée	20
6.	Activités consolidées	21
7.	Situation financière, trésorerie et sources de financement	28
8.	Autres	35
9.	Comptabilité	36
10.	Risques et incertitudes	43
11.	Contrôles et procédures	56
12.	Perspectives	56
	Rapport de la direction	57
	Rapport des auditeurs indépendants	58

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 2020 par rapport à l'exercice clos le 31 octobre 2019 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 2020. 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 2020 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, y compris concernant ses résultats, sa position financière, les impacts de la pandémie de coronavirus [« COVID-19 »], ses perspectives futures et des mesures projetées, dont notamment la reprise graduelle de certains vols et des mesures visant à rehausser sa trésorerie. 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.

Au 31 octobre 2020, il existe une incertitude significative susceptible de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation. La section 7. Situation financière, trésorerie et sources de financement du présent rapport de gestion et la note 2 aux états financiers consolidés contiennent plus de détails à ce sujet.

L'industrie mondiale du transport aérien et du tourisme a fait face à un effondrement du trafic et de la demande. Les restrictions de voyage, l'incertitude qui subsiste quant aux dates de réouverture des frontières, tant au Canada que dans certaines destinations que la Société dessert, l'imposition de mesures de quarantaine au Canada et dans d'autres pays, ainsi que les inquiétudes liées à la pandémie et ses répercussions économiques, créent une grande incertitude liée à la demande au moins pour l'exercice 2021. En réponse à la première vague de la pandémie, la Société a suspendu temporairement ses opérations aériennes du 1^{er} avril au 22 juillet 2020. Elle a ensuite déployé des programmes d'été et d'hiver réduits et s'ajuste en permanence à l'état de la demande et aux décisions des autorités sanitaires et des états. La Société ne peut pas prévoir pour l'instant toutes les répercussions de la COVID-19 sur ses activités et ses résultats, ni le moment précis où la situation s'améliorera. La Société a mis en œuvre une série de mesures tant opérationnelles, commerciales, que financières, notamment de réduction de coûts, visant à préserver sa trésorerie. Elle assure un suivi quotidien de la situation afin d'ajuster ces mesures en fonction de son évolution. Toutefois, tant que la Société ne pourra reprendre ses activités à des niveaux suffisants, la pandémie de COVID-19 aura des retombées négatives importantes sur ses revenus, ses flux de trésorerie des activités d'exploitation et ses résultats d'exploitation. Même si la probabilité de disponibilité prochaine d'un vaccin permet d'espérer un certain niveau de reprise de ses activités dans le courant de l'année 2021, la Société ne s'attend pas à ce que celles-ci retrouvent un niveau similaire à celui d'avant la pandémie avant 2023.

Les déclarations prospectives peuvent différer sensiblement des résultats réels pour diverses raisons comprenant, sans toutefois s'y limiter, la conjoncture économique, l'évolution de la demande compte tenu de la saisonnalité des opérations, les conditions météorologiques extrêmes, les désastres climatiques ou géologiques, la guerre, l'instabilité politique, le terrorisme réel ou appréhendé, l'éclosion d'épidémies ou de maladies, les préférences des consommateurs et leurs habitudes de consommation, la perception des consommateurs à l'égard de la sécurité des services à destination et de la sécurité aérienne, les tendances démographiques, les perturbations du système de contrôle de la circulation aérienne, le coût des mesures portant sur la protection, la sécurité et l'environnement, la concurrence, la capacité de la Société de

préservé 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 » ou l'« arrangement »]. 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 de la transaction avec Air Canada sera assujettie à certaines conditions de clôture habituelles pour ce genre d'opérations, dont des approbations réglementaires, notamment celles des autorités du Canada et de l'Union Européenne. En particulier, une évaluation de l'arrangement au regard de l'intérêt public en matière de transports nationaux est actuellement menée par les autorités canadiennes. Le 27 mars 2020 le commissaire de la concurrence a publié son rapport consultatif au ministre des Transports faisant suite à la conclusion du ministre établissant que l'arrangement proposé soulève des préoccupations d'intérêt public en matière de transports nationaux. Le 1^{er} mai 2020, Transports Canada a, à son tour, fourni son rapport d'évaluation au ministre des Transports. Afin de procéder, la transaction avec Air Canada devra recevoir l'approbation du Gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre des Transports. Le Gouverneur en conseil n'est soumis à aucun délai pour prendre une décision et rien ne garantit que la transaction avec Air Canada sera approuvée avant la date butoir. Le 25 mai 2020, la Commission européenne a pris la décision d'ouvrir une enquête approfondie (dite de « phase II ») pour évaluer la transaction avec Air Canada au regard du règlement de l'Union européenne sur les concentrations. Le passage à la phase II s'inscrit dans le processus normal d'évaluation par la Commission européenne de l'impact des transactions soumises à son approbation lorsqu'elle craint qu'une transaction réduise effectivement la concurrence. Le 28 septembre 2020, la Commission européenne a publié une communication des griefs visant l'arrangement. Le délai provisoire fixé pour que la Commission rende sa décision est actuellement le 9 février 2021. Le processus d'évaluation auprès des autorités en matière de concurrence est compliqué par la pandémie de COVID-19 et son impact sur le marché international de l'aviation commerciale.

Entre autres, la grande majorité des transporteurs aériens nord-américains, européens et internationaux ont sollicité des mesures d'aide financière, mais ont dû procéder à des réductions de leur capacité (comme la Société). Ce contexte pourrait avoir un impact sur l'obtention des approbations des autorités réglementaires, notamment en ce qui concerne le niveau d'un ensemble adéquat de mesures correctives visant à obtenir ces approbations. Air Canada conserve le pouvoir discrétionnaire de déterminer l'étendue des recours qu'elle est prête à offrir (au-delà de ceux qu'elle est tenue d'offrir en vertu de la convention d'arrangement). Si Air Canada n'est pas en mesure d'en venir à une entente avec les autorités de réglementation et d'obtenir les approbations requises avant la date butoir du 15 février 2021, la convention d'arrangement pourrait être résiliée conformément à ses modalités.

En vertu de la convention d'arrangement révisée, la date butoir pour obtenir les approbations réglementaires est fixée au 15 février 2021 [la « date butoir »]. Si les approbations requises sont obtenues et que les conditions sont remplies, la clôture de l'arrangement est désormais attendue avant cette date.

En outre, bien que la Société ait réussi à mettre en place une nouvelle facilité de crédit à court terme subordonnée et à apporter des changements à sa facilité de crédit à terme rotatif de premier rang, ces arrangements n'ont qu'une durée limitée et devront être remplacés si l'arrangement n'est pas réalisé au plus tard à la nouvelle date butoir du 15 février 2021. D'ailleurs, la nouvelle facilité de prêt à court terme arrivera à échéance à la première éventualité à survenir entre le 31 mars 2021 et la clôture de l'arrangement. De plus, la suspension temporaire de l'application de certains ratios financiers aux termes de la facilité de crédit à terme rotatif de la Société et de sa nouvelle facilité de crédit à court terme prend fin le 30 janvier 2021, après quoi, en l'absence d'une prolongation, la Société pourrait se trouver en défaut de ses obligations et pourrait être confrontée à la déchéance du terme de ses emprunts. Conformément aux modalités de la convention d'arrangement, la capacité de la Société à mettre en place de nouvelles sources de financement est restreinte et nécessite le consentement d'Air Canada. Par conséquent, si l'approbation requise des Actionnaires et des autorités de réglementation n'est pas obtenue et que l'arrangement n'est pas réalisé au plus tard à la date butoir, la Société devra surmonter les défis posés par sa situation de trésorerie et les facilités de prêt venant à échéance. Si la Société n'est pas en mesure de renouveler ses facilités venant à échéance à des conditions acceptables ou de trouver d'autres financements, sa position financière et ses perspectives commerciales pourraient être touchées de manière défavorable importante. De plus, si l'arrangement n'est pas approuvé par les actionnaires et n'est pas réalisé autrement, il est possible que les prêteurs, les bailleurs, les fournisseurs de services de traitement des opérations par carte de crédit, les clients et les autres partenaires commerciaux de Transat soient davantage préoccupés par sa situation financière, ses perspectives et sa capacité à exécuter son plan stratégique pour

poursuivre ses activités, ce qui pourrait se traduire par des modalités de crédit plus onéreuses, des obligations de remboursement anticipé, l'incapacité de refinancer la dette venant à échéance ou de trouver de nouvelles sources de financement, un accès restreint à des biens et services et/ou une baisse des activités, ce qui pourrait, dans chaque cas, avoir une incidence défavorable importante sur les flux de trésorerie de Transat et sa capacité à poursuivre ses activités.

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 tant que la Société ne pourra reprendre ses activités à des niveaux suffisants, la situation pèsera sur ses résultats d'exploitation et sa trésorerie.
- 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 avant le 15 février 2021.
- La perspective selon laquelle sous réserve de l'obtention de financement additionnel tel que décrit à la section 7. Situation financière, trésorerie et sources de financement du présent rapport de gestion et à la note 2 aux états financiers consolidés, la Société dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour 2021 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.
- La perspective selon laquelle sous réserve de l'obtention de financement additionnel tel que décrit à la section 7. Situation financière, trésorerie et sources de financement du présent rapport de gestion et à la note 2 aux états financiers consolidés, 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 de sa capacité d'emprunt.
- La perspective selon laquelle les crédits-voyages seront utilisés par les clients et ne feront pas l'objet de remboursements au comptant.
- La perspective selon laquelle la Société sera capable de négocier favorablement des allègements et attermoissements avec ses bailleurs d'aéronefs, propriétaires de locaux, fournisseurs, processeurs de cartes de crédit et le prolongement de la suspension temporaire de certains ratios financiers accordée par les prêteurs de sa facilité de crédit à terme rotatif et de sa facilité de crédit à court terme subordonnée.

En faisant ces déclarations, la Société a supposé, entre autres, que les restrictions imposées par les autorités gouvernementales en matière de déplacement et de frontières seront assouplies de façon à permettre une reprise de la nature et de l'ampleur escomptées, que les normes et mesures au niveau de la santé et la sécurité du personnel et des voyageurs imposées par les autorités gouvernementales et aéroportuaires seront conformes à celles annoncées ou anticipées présentement, que les voyageurs continueront de voyager malgré les nouvelles mesures sanitaires et autres contraintes imposées en raison de la pandémie, que les facilités de crédit et autres modalités de crédit de ses partenaires commerciaux continueront d'être disponibles comme par le passé, et que la direction continuera de gérer les fluctuations de trésorerie pour financer ses besoins en fonds de roulement pour l'exercice complet. 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, les gains (pertes) de change 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 et dépréciation d'actifs, 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, gain (perte) à la cession d'actifs, charge de restructuration, paiements forfaitaires liés à des conventions collectives, dépréciation d'actifs, gain (perte) de change 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, gain (perte) à la cession d'actifs, charge de restructuration, paiements forfaitaires liés à des conventions collectives, dépréciation d'actifs, gain (perte) de change, réduction de la valeur comptable des actifs d'impôts différés 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.
Dettes totales	Dettes à long terme plus le montant des obligations locatives. 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.
Dettes totales nettes	Dettes totales (décrites 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 :

	2020	2019	2018
		Retraité ¹	Non retraits ²
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	\$	\$	\$
Résultat d'exploitation	(425 962)	(13 588)	(50 593)
Éléments spéciaux	99 675	23 875	8 962
Amortissement et dépréciation	204 112	182 321	59 125
Primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de l'exercice	—	(167)	(299)
Résultat d'exploitation ajusté	(122 175)	192 441	17 195
Résultat avant charge d'impôts	(488 973)	(37 736)	5 044
Éléments spéciaux	99 675	23 875	8 962
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	13 715	8 664	(8 360)
Perte (gain) sur cession d'actifs	11 271	(9)	(31 064)
Perte (gain) de change	3 601	(1 110)	(339)
Primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de l'exercice	—	(167)	(299)
Résultat ajusté avant charge d'impôts	(360 711)	(6 483)	(26 056)
Résultat net attribuable aux actionnaires	(496 545)	(32 347)	6 451
Éléments spéciaux	99 675	23 875	8 962
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	13 715	8 664	(8 360)
Perte (gain) sur cession d'actifs	11 271	(9)	(31 064)
Perte (gain) de change	3 601	(1 110)	(339)
Primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de l'exercice	—	(167)	(299)
Incidence fiscale	12 948	(8 304)	367
Résultat net ajusté	(355 335)	(9 398)	(24 282)
Résultat net ajusté	(355 335)	(9 398)	(24 282)
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	37 747	37 673	37 562
Résultat net ajusté par action	(9,41)	(0,25)	(0,65)

¹ La Société a adopté l'IFRS 16, *Contrats de location*, le 1^{er} novembre 2019, et les chiffres de 2019 et au 1^{er} novembre 2018 ont été retraits. Voir section 9. Comptabilité

² Les chiffres de l'état consolidé des résultats de l'exercice clos le 31 octobre 2018 n'ont pas été retraits au titre de l'IFRS 16, tel que décrit à la section 9. Comptabilité, ce qui rend non pertinente la comparaison avec les chiffres de 2019 et de 2020.

	31 octobre 2020	31 octobre 2019	1 ^{er} novembre 2018
	\$	Retraité ¹ \$	Retraité ¹ \$
Dette à long terme	49 980	—	—
Obligations locatives	853 906	665 929	565 170
Dette totale	903 886	665 929	565 170
Dette totale	903 886	665 929	565 170
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(426 433)	(564 844)	(593 654)
Dette totale nette	477 453	101 085	(28 484)

¹ La Société a adopté l'IFRS 16, *Contrats de location*, le 1^{er} novembre 2019, et les chiffres de 2019 et au 1^{er} novembre 2018 ont été retraités. Voir section 9. Comptabilité

² Les chiffres de l'état consolidé des résultats de l'exercice clos le 31 octobre 2018 n'ont pas été retraités au titre de l'IFRS 16, tel que décrit à la section 9. Comptabilité, ce qui rend non pertinente la comparaison avec les chiffres de 2019 et de 2020.

3. FAITS SAILLANTS FINANCIERS

	2020	2019 Retraité ¹	2018 Non retraits ²	Variation	
				2020	2019
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	\$	\$	\$	%	%
États des résultats consolidés					
Revenus	1 302 069	2 937 130	2 848 955	(55,7)	3,1
Résultat d'exploitation	(425 962)	(13 588)	(50 593)	(3 034,8)	73,1
Résultat net attribuable aux actionnaires	(496 545)	(32 347)	6 451	(1 435,1)	(601,4)
Résultat de base par action	(13,15)	(0,86)	0,17	(1 429,1)	(605,9)
Résultat dilué par action	(13,15)	(0,86)	0,17	(1 429,1)	(605,9)
Résultat d'exploitation ajusté ³	(122 175)	192 441	17 195	(163,5)	1 019,2
Résultat net ajusté ³	(355 335)	(9 398)	(24 282)	(3 681,0)	61,3
Résultat net ajusté par action ³	(9,41)	(0,25)	(0,65)	(3 664,0)	61,5
États des flux de trésorerie consolidés					
Activités opérationnelles	(46 136)	216 021	68 804	(121,4)	214,0
Activités d'investissement	(60 414)	(163 779)	(93 644)	63,1	(74,9)
Activités de financement	(33 374)	(81 993)	(430)	59,3	(18 968,1)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	1 513	941	(982)	60,8	195,8
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	(138 411)	(28 810)	(26 252)	(380,4)	(9,7)
	Au 31 octobre 2020	Au 31 octobre 2019 Retraité ¹	Au 1 ^{er} novembre 2018 Retraité ¹	Variation 2020	Variation 2019
	\$	\$	\$	%	%
États de la situation financière consolidés					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	426 433	564 844	593 654	(24,5)	(4,9)
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés (courant et non courant)	308 647	352 771	338 919	(12,5)	4,1
	735 080	917 615	932 573	(19,9)	(1,6)
Actif total	2 016 071	2 324 490	2 174 215	(13,3)	6,9
Dettes (courant et non courant)	49 980	—	—	100,0	—
Dettes totales ³	903 886	665 929	565 170	35,7	17,8
Dettes totales nettes ³	477 453	101 085	(28 484)	372,3	454,9

¹ La Société a adopté l'IFRS 16, *Contrats de location*, le 1^{er} novembre 2019, et les chiffres de 2019 et au 1^{er} novembre 2018 ont été retraités. Voir section 9. Comptabilité

² Les chiffres de l'état consolidé des résultats et du tableau consolidé des flux de trésorerie de l'exercice clos le 31 octobre 2018 n'ont pas été retraités au titre de l'IFRS 16, tel que décrit à la section 9. Comptabilité, ce qui rend non pertinente la comparaison avec les chiffres de 2019 et de 2020.

³ Voir section 2. Mesures financières non normalisées selon les IFRS

4. APERÇU

EFFETS DE LA PANDÉMIE DE COVID-19

L'industrie mondiale du transport aérien et du tourisme a fait face à un effondrement du trafic et de la demande. Les restrictions de voyage, l'incertitude qui subsiste quant aux dates de réouverture des frontières, tant au Canada que dans certaines destinations que la Société dessert, l'imposition de mesures de quarantaine au Canada et dans d'autres pays, ainsi que les inquiétudes liées à la pandémie et ses répercussions économiques, créent une grande incertitude liée à la demande au moins pour l'exercice 2021. En réponse à la première vague de la pandémie, la Société a suspendu temporairement ses opérations aériennes du 1^{er} avril au 22 juillet 2020. Elle a ensuite déployé des programmes d'été et d'hiver réduits et s'ajuste en permanence à l'état de la demande et aux décisions des autorités sanitaires et des états. La Société ne peut pas prévoir pour l'instant toutes les répercussions de la COVID-19 sur ses activités et ses résultats, ni le moment précis où la situation s'améliorera. La Société a mis en œuvre une série de mesures tant opérationnelles, commerciales, que financières, notamment de réduction de coûts, visant à préserver sa trésorerie. Elle assure un suivi quotidien de la situation afin d'ajuster ces mesures en fonction de son évolution. Toutefois, tant que la Société ne pourra reprendre ses activités à des niveaux suffisants, la pandémie de COVID-19 aura des retombées négatives importantes sur ses revenus, ses flux de trésorerie des activités d'exploitation et ses résultats d'exploitation. Même si la probabilité de disponibilité prochaine d'un vaccin permet d'espérer un certain niveau de reprise de ses activités dans le courant de l'année 2021, la Société ne s'attend pas à ce que celles-ci retrouvent un niveau similaire à celui d'avant la pandémie avant 2023.

La préservation des liquidités est une priorité pour la Société; la Société a pris les mesures suivantes à l'égard de la pandémie de COVID-19 et d'autres possibilités sont évaluées afin d'atteindre cet objectif :

Opérations aériennes et activités commerciales

- Le 23 juillet 2020, la Société a partiellement repris ses opérations aériennes après quatre mois d'inactivité. À compter du 2 août 2020, un programme d'été réduit comptant 23 liaisons sur quelque 17 destinations a été mis en œuvre.
- Pour le programme hiver (soit de novembre jusqu'à avril 2021), afin de s'adapter à la faible demande causée par la seconde vague de la COVID-19 et au maintien des restrictions et exigences d'entrée au Canada comme ailleurs, Transat offrira progressivement un programme réduit de vols internationaux au départ de Montréal, Toronto et Québec.
- Transat tient à offrir une expérience simple et sécuritaire, et ce, à chaque étape du voyage. À cet effet, elle a lancé son programme *Protection Voyageur* concernant les mesures sanitaires, qui sont régulièrement actualisées en fonction des recommandations émises par les autorités réglementaires. Afin d'orienter les voyageurs dans leurs préparatifs, elle met également à leur disposition un nouveau guide pratique complet offrant plusieurs conseils qui leur permettront de partir l'esprit tranquille.

Mesures de réduction de coûts

- En mars, la Société a pris la décision de retirer de sa flotte de façon anticipée tous ses Airbus A310. Par la suite, elle a accéléré le retrait prévu de sa flotte des Boeing 737, ainsi que d'une partie de ses Airbus A330 afin d'accélérer la transformation de sa flotte pour la rendre plus cohérente (avec uniquement des appareils Airbus qui bénéficient d'un cockpit commun) et plus adaptée à un marché post-COVID-19, en termes à la fois de taille d'appareils et de capacité globale.
- Les membres de la direction et du conseil d'administration ont convenu d'une réduction temporaire volontaire de leur rémunération allant de 10 à 20 %, qui a été en vigueur jusqu'au 1^{er} novembre 2020, à l'exception des cadres dirigeants dont les réductions, allant de 15 à 20 %, sont maintenues jusqu'au 31 décembre 2020 et des membres du conseil d'administration dont la réduction de 20 % est maintenue jusqu'au 15 février 2021.
- De plus, la Société négocie avec ses fournisseurs afin de bénéficier de réduction de coûts et de modifier les termes de paiement, et a mis en place des mesures de réduction des dépenses et des investissements.
- La Société a également réduit sa dépense d'investissement là où cela était possible sans mettre en péril son développement futur.

- À compter de la fin mars, la Société a procédé à la mise à pied temporaire graduelle d'une grande partie de son personnel, atteignant environ 85 % au plus fort de la crise. À la suite de la reprise des opérations aériennes, la Société a pu procéder au rappel d'un certain nombre d'employés, avant d'ajuster à nouveau ses effectifs à un niveau correspondant à 25 % de celui d'avant la pandémie.
- Depuis le 15 mars 2020, la Société s'est prévalu de la Subvention Salariale d'Urgence du Canada (« SSUC ») pour ses effectifs au Canada, qui lui a permis de financer une partie des salaires de son personnel encore au travail et de proposer aux employés mis à pied temporairement de percevoir une partie de leur salaire équivalente au montant de la subvention reçue, sans contrepartie de travail. Au 31 octobre 2020, environ deux tiers des subventions reçues correspondaient aux rémunérations versées à des salariés privés de travail.

Financement et flux de trésorerie

- En mars, par mesure de précaution, la Société a tiré sur son entente de crédit à terme rotatif de 50,0 millions \$ aux fins de ses opérations.
- Depuis mars, la Société renégocie avec les bailleurs d'aéronefs, ainsi que les autres bailleurs, afin de reporter un certain nombre de paiements de loyers mensuels.
- Le 9 octobre 2020, Transat a mis en place une facilité de crédit à court terme subordonnée de 250,0 millions \$ avec la Banque Nationale du Canada comme principal arrangeur. Cette facilité de prêt peut faire l'objet de tirages en tranches à tout moment avant le 28 février 2021, sous réserve du respect des conditions préalables et des conditions d'emprunt applicables. Ces conditions comprennent certaines exigences relatives à l'encaisse non affectée avant et après un tirage sur la facilité. La nouvelle facilité de prêt prendra fin à la première éventualité à survenir entre le 31 mars 2021 et la clôture de l'arrangement avec Air Canada.
- Dans le cadre de la mise en œuvre de la convention d'arrangement révisée et de la nouvelle facilité de prêt, Transat a également pu apporter certains changements à sa facilité de crédit à terme rotatif de premier rang existante, dont la suspension temporaire de l'application de certains ratios financiers, qui lui confèrent une souplesse accrue dans le contexte actuel des marchés et de l'économie. Les modalités révisées comprennent également une nouvelle obligation de maintenir certains niveaux minimums d'encaisse non affectée et des restrictions à la capacité de contracter des emprunts supplémentaires.
- Afin de protéger sa trésorerie et de permettre une reprise après la levée des restrictions, la Société a accordé à ses clients un crédit-voyage sans date d'expiration et entièrement transférable pour les vols et les forfaits annulés du fait de la situation exceptionnelle et notamment des restrictions aux voyages imposées par les gouvernements.
- Au 31 octobre 2020, la trésorerie et les équivalents de trésorerie s'établissaient à 426,4 millions \$.

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 d'exploiter des hôtels dans les Caraïbes et au Mexique, et de les commercialiser notamment aux États-Unis, en Europe et au Canada.

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.

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 avec Air Canada aux termes de laquelle il était prévu qu'Air Canada fasse l'acquisition de toutes les actions émises et en circulation de Transat. Le 9 octobre 2020, une nouvelle convention d'arrangement, comprenant des conditions révisées a été signée en remplacement de la précédente. Si cette nouvelle convention d'arrangement est approuvée par les actionnaires le 15 décembre 2020, que les approbations réglementaires sont obtenues, que les autres conditions sont remplies et que la transaction se réalise, l'activité de Transat viendra s'intégrer dans le plan stratégique d'Air Canada. Entre-temps, la Société a poursuivi la mise en œuvre de son plan, tout en ralentissant ses investissements dans le développement hôtelier. La Société s'est assurée 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.

La pandémie mondiale de COVID-19, en perturbant de manière dramatique les activités aériennes et de voyage, on contraint Transat à se concentrer sur son adaptation à court terme, visant la réduction de ses coûts et la préservation de sa trésorerie. En même temps, Transat s'est toutefois efforcée de faire progresser les éléments de son plan stratégique dans la mesure du possible, et de se positionner au mieux pour la reprise, lorsque la demande sera de retour.

En conséquence, les objectifs et les inducteurs de performance que Transat poursuivra pour l'exercice 2021 sont les suivants :

1. Obtenir les autorisations réglementaires nécessaires à la conclusion de la transaction avec Air Canada, opérer en total respect des conditions mises de l'avant par Air Canada et le cas échéant mener la transaction à bien
2. Poursuivre les efforts de réduction des coûts, de préservation de la trésorerie et d'ajustement de l'offre pour s'adapter à la situation volatile provoquée par la pandémie de COVID-19
3. Maintenir intacte la capacité à opérer de manière indépendante et développer un plan de redémarrage à moyen et long terme post-COVID-19
4. Sécuriser le financement à long terme nécessaire à cette fin

5. Poursuivre le redimensionnement de l'entreprise en termes de flotte, d'effectifs, de locaux et de moyens correspondant au plan à moyen et long terme
6. Redéfinir la structure financière de la chaîne hôtelière en fonction du nouvel environnement économique

REVUE DES OBJECTIFS ET DES RÉALISATIONS POUR 2020

Les principaux objectifs pour l'exercice 2020 ainsi que les réalisations se détaillaient comme suit :

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

Depuis l'approbation de l'accord d'arrangement initial avec Air Canada par les actionnaires le 23 août 2019, Transat a déployé tous ses efforts, en coopération avec Air Canada, pour obtenir les autorisations réglementaires nécessaires.

La pandémie de COVID-19 et les effets profondément perturbateurs qu'elle a eus sur le marché ont rendu l'évaluation de la transaction par les autorités plus complexes, provoquant des délais dans l'analyse effectuée par celles-ci. Transat a en conséquence utilisé tous les reports disponibles dans la convention d'arrangement de 2019 afin de disposer du temps nécessaire pour obtenir les approbations avant la date butoir. Ultimement, la nouvelle convention d'arrangement a repoussé la date butoir du 27 décembre 2020 au 15 février 2021. Les efforts se poursuivent actuellement afin que les autorisations soient obtenues avant cette dernière date. Par ailleurs, Air Canada conserve le pouvoir discrétionnaire de déterminer l'étendue des recours qu'elle est prête à offrir (au-delà de ceux qu'elle est tenue d'offrir en vertu de la convention d'arrangement). Si Air Canada n'est pas en mesure d'en venir à une entente avec les autorités de réglementation et d'obtenir les approbations requises avant la date butoir du 15 février 2021, la convention d'arrangement pourrait être résiliée conformément à ses modalités.

En parallèle, Transat a pris les mesures nécessaires au maintien de sa capacité d'opérer en tant que société indépendante, notamment en continuant à améliorer sa structure de coûts et sa rentabilité et en s'assurant de retenir les employés-clés nécessaires dans une telle hypothèse. Dans le contexte spécifique de la pandémie, Transat a fait en sorte de préserver sa trésorerie en prenant une série de mesures destinées à diminuer ou à reporter ses dépenses, telles que la mise à pied temporaire d'un nombre important d'employés (jusqu'à 85 % à un certain moment), la réduction des salaires de la direction, la négociation avec les bailleurs d'avions et les propriétaires immobiliers, ainsi qu'avec les fournisseurs importants, l'émission de crédits-voyages pour compenser les voyages annulés ou la mise en place de sources de financement additionnelles.

Améliorer la performance financière

Jusqu'à la mi-mars, Transat a poursuivi ses efforts de réduction des coûts et d'amélioration de la rentabilité sur les bases initiées au cours des années précédentes. Ces efforts commençaient à porter leurs fruits, puisque les résultats enregistrés à la fin février la mettaient sur la voie d'un retour à la rentabilité pour la saison d'hiver pour la première fois depuis de nombreuses années.

À compter de la mi-mars, les restrictions aux voyages internationaux, les mesures de quarantaine imposées par les gouvernements et plus généralement la crainte de la pandémie ont rendu très difficile la vente de voyages, au point que la société a dû suspendre complètement ses opérations du 1^{er} avril au 22 juillet. Dans cette situation, les efforts se sont concentrés sur la préservation de la trésorerie à l'aide des mesures évoquées aux paragraphes précédents.

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

Bien que les efforts à ce titre se soient poursuivis en début d'année dans la direction fixée au cours des années précédentes, à compter de la survenue de la pandémie, ils se sont concentrés sur l'adaptation du programme en temps réel à l'évolution de la situation, en fonction des mesures de restriction au voyage, de quarantaine et de la demande constatée.

Poursuivre la transformation des pratiques de gestion du revenu et augmenter le revenu unitaire

Les efforts de transformation des pratiques de gestion du revenu se sont poursuivis en début d'année, contribuant à l'amélioration du résultat en début d'année, avec un résultat d'exploitation ajusté jusqu'au début de mars 2020 en hausse de 63,3 millions \$ par rapport à 2019, grâce à une amélioration importante de la rentabilité du programme des destinations soleil, notre principal programme durant la saison d'hiver.

La situation depuis le début de la pandémie rend toute comparaison avec les résultats précédents inopérante.

Poursuivre les initiatives de contrôle et de réduction des coûts

La pandémie de COVID-19 a contraint Transat à prendre de manière urgente des mesures drastiques de réduction de coût et de préservation de la trésorerie, sans commune mesure avec celles qui auraient été mises en œuvre en temps normal. L'efficacité de ces mesures a permis à la société de réduire très rapidement sa base de coûts et d'améliorer sa résistance à la crise.

Certaines de ses mesures ont consisté en l'accélération de la mise en œuvre de mesures déjà prévues antérieurement. En particulier, la situation pandémique a permis à Transat d'accélérer la transformation de sa flotte, en en faisant sortir de manière plus rapide les gros porteurs Airbus A310 et les petits porteurs Boeing 737 et certains Airbus A330 afin de ne conserver que des Airbus A330 et des Airbus A321neoLR, dont les livraisons se sont poursuivies pendant la période.

Poursuivre l'augmentation de la part de notre distribution directe

La situation depuis le début de la pandémie rend toute comparaison avec les résultats précédents inopérante.

Poursuivre l'amélioration de la satisfaction de nos clients et maintenir la bonne perception de la marque

Les résultats du premier trimestre montrent que l'amélioration de la satisfaction des clients constatée les années précédentes s'est poursuivie.

Depuis son introduction, les clients ayant voyagé avec les nouveaux A321neoLR expriment une satisfaction particulièrement élevée, dont Transat pense pouvoir tirer profit alors que cet appareil prendra plus de place dans la flotte dans le futur.

Les résultats mesurés après le redémarrage des opérations le 23 juillet montrent une satisfaction encore plus élevée, et notamment une progression significative du taux de recommandation net (Net Promoter Score). Cela illustre, entre autres, la bonne réception du programme *Protection Voyageur* mis en œuvre pour rassurer les clients sur leur capacité à voyager avec Transat en toute sérénité dans le contexte spécifique de la pandémie.

Certaines perceptions négatives peuvent avoir été provoquées par la décision d'émettre des crédits-voyages pour les clients dont le vol a dû être annulé du fait de la pandémie et des restrictions au voyage édictées par les gouvernements, mais Transat reste confiante dans la capacité d'attraction de sa marque.

Maintenir la satisfaction et l'engagement de nos équipes et favoriser la rétention

Malgré les circonstances extraordinaires, de nombreux efforts ont été faits pour maintenir l'engagement et la rétention des équipes qui étaient très sollicitées par la gestion de la crise et majoritairement en télétravail, ainsi que pour préserver le lien avec les employés temporairement mis à pied.

Un accent particulier a été mis sur la communication, notamment par les biais de vidéo-conférences incluant des séances de questions-réponses de la haute direction avec l'ensemble du personnel. Des sessions de formation au télétravail et à la gestion du stress ont également été mises en œuvre.

L'utilisation de la SSUC pour permettre aux employés qui le souhaitent d'opter pour un congé avec maintien d'une partie du salaire en lieu et place d'une mise à pied a également contribué au maintien de l'engagement.

Enfin, le plan de rétention mis en place dans le cadre de la transaction a permis d'observer un taux de départ volontaire parmi les employés identifiés comme clés et couverts par le plan significativement moins élevé que dans l'ensemble de la population, ce qui permet à Transat de disposer des compétences nécessaires à son redémarrage à l'issue de la pandémie.

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 426,4 millions \$ au 31 octobre 2020.
Facilités de crédit	Nous pouvons également compter, entre autres, sur une facilité de crédit à terme rotatif de 50,0 millions \$ et sur une facilité de crédit à court terme subordonnée de 250,0 millions \$ venant à échéance le 31 mars 2021 aux fins de nos opérations. Si la transaction avec Air Canada n'est pas conclue, la Société devra avoir mis en place un financement global totalisant environ 500,0 millions \$ en 2021 afin d'assurer la poursuite de son exploitation. La section 7. Situation financière, trésorerie et sources de financement du présent rapport de gestion et la note 2 aux états financiers consolidés contiennent plus de détails à ce sujet.

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.

Sous réserve de l'obtention de financement additionnel tel que décrit à la section 7. Situation financière, trésorerie et sources de financement du présent rapport de gestion et à la note 2 aux états financiers consolidés, Transat dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour 2021 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.

5. CONVENTION D'ARRANGEMENT RÉVISÉE

Le 9 octobre 2020, une convention d'arrangement révisée [« la convention d'arrangement révisée » ou la « convention d'arrangement »] a été approuvée à l'unanimité par le conseil d'administration de Transat, aux termes de laquelle Air Canada fera l'acquisition de toutes les actions émises et en circulation de Transat, au prix de 5,00 \$ l'action, payable au gré du porteur en espèces ou en actions d'Air Canada, ou une combinaison des deux, pour ensuite former une société regroupée d'envergure mondiale basée à Montréal. Les actions d'Air Canada pouvant être émises aux termes de l'option de paiement en actions seront émises en fonction d'un prix de 17,47 \$ par action d'Air Canada, ce qui se traduit par un ratio d'échange de 0,2862 action d'Air Canada par action de Transat. La convention d'arrangement révisée abroge et remplace la convention d'arrangement originale entre Transat et Air Canada datée du 27 juin 2019, telle qu'elle avait été subséquentement modifiée le 11 août 2019.

La transaction sera assujettie à l'approbation des actionnaires, y compris l'approbation par au moins les deux tiers des voix exprimées par les actionnaires présents en personne ou représentés par procuration à l'assemblée extraordinaire convoquée le 15 décembre 2020 pour approuver la transaction.

La réalisation de la transaction avec Air Canada sera assujettie à certaines conditions de clôture habituelles pour ce genre d'opérations, dont des approbations réglementaires, notamment celles des autorités du Canada et de l'Union Européenne. En particulier, une évaluation de l'arrangement au regard de l'intérêt public en matière de transports nationaux est actuellement menée par les autorités canadiennes. Le 27 mars 2020 le commissaire de la concurrence a publié son rapport consultatif au ministre des Transports faisant suite à la conclusion du ministre établissant que l'arrangement proposé soulève des préoccupations d'intérêt public en matière de transports nationaux. Le 1^{er} mai 2020, Transports Canada a, à son tour, fourni son rapport d'évaluation au ministre des Transports. Afin de procéder, la transaction avec Air Canada devra recevoir l'approbation du Gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre des Transports. Le Gouverneur en conseil n'est soumis à aucun délai pour prendre une décision et rien ne garantit que la transaction avec Air Canada sera approuvée avant la date butoir. Le 25 mai 2020, la Commission européenne a pris la décision d'ouvrir une enquête approfondie (dite de « phase II ») pour évaluer la transaction avec Air Canada au regard du règlement de l'Union européenne sur les concentrations. Le passage à la phase II s'inscrit dans le processus normal d'évaluation par la Commission européenne de l'impact des transactions soumises à son approbation lorsqu'elle craint qu'une transaction réduise effectivement la concurrence. Le 28 septembre 2020, la Commission européenne a publié une communication des griefs visant l'arrangement. Le délai provisoire fixé pour que la Commission rende sa décision est actuellement le 9 février 2021. Le processus d'évaluation auprès des autorités en matière de concurrence est compliqué par la pandémie de COVID-19 et son impact sur le marché international de l'aviation commerciale.

Entre autres, la grande majorité des transporteurs aériens nord-américains, européens et internationaux ont sollicité des mesures d'aide financière, mais ont dû procéder à des réductions de leur capacité (comme la Société). Ce contexte pourrait avoir un impact sur l'obtention des approbations des autorités réglementaires, notamment en ce qui concerne le niveau d'un ensemble adéquat de mesures correctives visant à obtenir ces approbations. Air Canada conserve le pouvoir discrétionnaire de déterminer l'étendue des recours qu'elle est prête à offrir (au-delà de ceux qu'elle est tenue d'offrir en vertu de la convention d'arrangement). Si Air Canada n'est pas en mesure d'en venir à une entente avec les autorités de réglementation et d'obtenir les approbations requises avant la date butoir du 15 février 2021, la convention d'arrangement pourrait être résiliée conformément à ses modalités.

En vertu de la convention d'arrangement révisée, la date butoir pour obtenir les approbations réglementaires est fixée au 15 février 2021. Si les approbations requises sont obtenues et que les conditions sont remplies, la clôture de l'arrangement est désormais attendue avant cette date. Ces deux circulaires sont disponibles au www.sedar.com sous le profil de Transat.

La stratégie de développement hôtelière et les objectifs s'y rapportant sont affectés par l'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 l'arrangement.

La circulaire de sollicitation de procurations datée du 12 novembre 2020 contient des informations supplémentaires au sujet de la convention d'arrangement révisée. La circulaire de sollicitation de procurations datée du 19 juillet 2019 contient des informations supplémentaires au sujet de l'arrangement précédent.

6. ACTIVITÉS CONSOLIDÉES

	2020	2019	2018	Écart	
		Retraité ¹	Non retraits ²		
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Revenus	1 302 069	2 937 130	2 848 955	(55,7)	3,1
Charges d'exploitation					
Coûts liés à la prestation de services touristiques	431 562	808 937	863 105	(46,7)	(6,3)
Carburant d'aéronefs	258 947	517 588	498 512	(50,0)	3,8
Salaires et avantages du personnel	239 250	412 375	386 898	(42,0)	6,6
Entretien d'aéronefs	110 413	229 909	237 918	(52,0)	(3,4)
Frais de vente et de distribution	97 086	209 344	209 921	(53,6)	(0,3)
Frais d'aéroports et de navigation	77 622	175 833	149 699	(55,9)	17,5
Loyer d'aéronefs	23 358	46 803	124 454	(50,1)	(62,4)
Autres coûts aériens	109 424	251 560	263 272	(56,5)	(4,4)
Autres	75 410	90 923	97 577	(17,1)	(6,8)
Quote-part du résultat net d'une coentreprise	1 172	1 250	105	(6,2)	1 090,5
Amortissement et dépréciation	204 112	182 321	59 125	12,0	208,4
Éléments spéciaux	99 675	23 875	8 962	317,5	166,4
	1 728 031	2 950 718	2 899 548	(41,4)	1,8
Résultat d'exploitation	(425 962)	(13 588)	(50 593)	(3 034,8)	73,1
Coûts de financement	48 049	37 935	2 061	26,7	1 740,6
Revenus du financement	(13 625)	(21 332)	(17 935)	(36,1)	18,9
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	13 715	8 664	(8 360)	58,3	(203,6)
Perte (gain) sur cession d'actifs	11 271	(9)	(31 064)	(125 333,3)	(100,0)
Perte (gain) de change	3 601	(1 110)	(339)	(424,4)	227,4
Résultat avant charge d'impôts	(488 973)	(37 736)	5 044	(1 195,8)	(848,1)
Impôts sur le résultat (récupération)					
Exigibles	(4 376)	1 028	(6 494)	(525,7)	115,8
Différés	12 168	(9 048)	1 545	234,5	(685,6)
	7 792	(8 020)	(4 949)	197,2	(62,1)
Résultat net de l'exercice	(496 765)	(29 716)	9 993	(1 571,7)	(397,4)
Résultat net attribuable aux :					
Actionnaires	(496 545)	(32 347)	6 451	(1 435,1)	(601,4)
Participations ne donnant pas le contrôle	(220)	2 631	3 542	(108,4)	(25,7)
	(496 765)	(29 716)	9 993	(1 571,7)	(397,4)
Résultat par action					
De base	(13,15)	(0,86)	0,17	(1 429,1)	(605,9)
Dilué	(13,15)	(0,86)	0,17	(1 429,1)	(605,9)

¹ La Société a adopté l'IFRS 16, *Contrats de location*, le 1^{er} novembre 2019, et les chiffres de 2019 ont été retraités. Voir section 9. Comptabilité

² Les chiffres de l'état consolidé des résultats de l'exercice clos le 31 octobre 2018 n'ont pas été retraités au titre de l'IFRS 16, tel que décrit à la section 9. Comptabilité, ce qui rend non pertinente la comparaison avec les chiffres de 2019 et de 2020.

RETRAITEMENT DES CHIFFRES COMPARATIFS

La Société a adopté l'IFRS 16, *Contrats de location*, le 1^{er} novembre 2019 et l'application est effectuée de manière rétrospective avec retraitement pour chaque période antérieure pour laquelle l'information financière est présentée; ainsi, l'état consolidé des résultats pour l'exercice clos le 31 octobre 2019 a été retraité. Les coûts d'entretien d'aéronefs, de loyers d'aéronefs, de loyers inclus dans les autres coûts, l'amortissement, les coûts de financement et l'effet de change pour l'exercice clos le 31 octobre 2019 ont été retraités afin de refléter les nouvelles méthodes comptables. Les principaux changements en lien avec l'adoption de l'IFRS 16 sont expliqués dans la note 5 aux états financiers consolidés de l'exercice clos le 31 octobre 2020.

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 2020, nos revenus ont diminué de 1 635,1 millions \$ (55,7 %). À compter de la mi-mars, les restrictions aux voyages internationaux et les mesures de quarantaine imposées par les gouvernements ont rendu très difficile la vente de voyages. Les vols opérés pendant les deux dernières semaines de mars l'ont été essentiellement à fins de rapatriement des clients de la Société vers le Canada ou leur pays d'origine, entraînant des coûts très significatifs. Ensuite, la Société a suspendu la totalité de ses vols à compter du 1^{er} avril et n'a donc plus réalisé de chiffres d'affaires à partir de cette date, jusqu'à la reprise partielle des opérations aériennes le 23 juillet 2020. Depuis la reprise des opérations aériennes, en raison de la pandémie de COVID-19, la demande demeure très faible et la capacité de la Société mise en marché représente une fraction de celle de 2019. Ces facteurs ont occasionné la chute des revenus. Pour la saison d'hiver, la chute des revenus a été partiellement compensée par la hausse du nombre de voyageurs sur l'ensemble de nos programmes jusqu'au début de mars 2020, à la suite de notre décision d'augmenter la capacité.

CHARGES D'EXPLOITATION

Nos charges d'exploitation totales ont diminué de 1 222,7 millions \$ (41,4 %) au cours de l'exercice par rapport à 2019. Cette diminution découle principalement de la suspension de nos opérations aériennes du 1^{er} avril au 22 juillet 2020 due à la pandémie de COVID-19, suivie d'une faible reprise des activités en raison de la demande qui demeure largement inférieure à l'an dernier.

Coûts liés à la prestation de services touristiques

Les coûts liés à la prestation de services touristiques sont engagés par nos voyageurs. Ils comprennent principalement le coût des chambres d'hôtels ainsi que le coût de sièges réservés auprès d'autres transporteurs aériens qu'Air Transat. La diminution de 377,4 millions \$ (46,7 %) résulte principalement d'une forte baisse du nombre de forfaits vendus par rapport à 2019 due à la pandémie de COVID-19. Dans une moindre mesure, la diminution a été accentuée par une baisse des coûts des chambres d'hôtels durant la saison d'hiver.

Carburant d'aéronefs

La dépense de carburant d'aéronefs a diminué de 258,6 millions \$ (50,0 %) au cours de l'exercice, principalement dû à la suspension de nos opérations aériennes du 1^{er} avril au 22 juillet 2020, combinée à une baisse importante de notre capacité à la suite de la reprise partielle des opérations aériennes, due à la pandémie de COVID-19. La diminution de la dépense de carburant d'aéronefs a été partiellement compensée par le règlement défavorable des contrats de dérivés liés au carburant en raison de l'effondrement des prix du carburant survenu depuis le deuxième trimestre comparativement aux prix selon les instruments de couverture contractés. Pour la saison d'hiver, la diminution a été accentuée par la baisse des indices de prix du carburant par rapport à 2019.

Salaires et avantages du personnel

Les salaires et avantages du personnel ont diminué de 173,1 millions \$ (42,0 %) pour s'établir à 239,3 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 octobre 2020. La diminution découle principalement des mises à pied temporaires importantes. De plus, pour la période du 15 mars au 31 octobre 2020, la Société s'est prévalu de la SSUC pour ses effectifs au Canada; ainsi, un montant de 113,6 millions \$ a été comptabilisé en déduction de la charge salariale durant l'exercice, incluant 38,8 millions \$ pour les employés actifs.

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 97,1 millions \$, soit une diminution de 112,3 millions \$ (53,6 %) par rapport à l'exercice 2019. Cette diminution découle de la chute des revenus.

Entretien d'aéronefs

Les coûts d'entretien d'aéronefs comprennent les frais non capitalisables engagés par Air Transat, principalement pour le maintien en état des moteurs et des cellules sur les aéronefs, ainsi qu'en lien avec la provision pour conditions de retour. Comparativement à 2019, ces dépenses ont diminué de 119,5 millions \$ (52,0 %) au cours de l'exercice. Cette diminution découle de la suspension de nos opérations aériennes du 1^{er} avril au 22 juillet 2020, combinée à une baisse importante de notre capacité à la suite de la reprise partielle des opérations aériennes, due à la pandémie de COVID-19. De plus, la diminution a été accentuée par la baisse du nombre d'aéronefs de notre flotte saisonnière par rapport à 2019, ainsi que le retrait de notre flotte de façon anticipée de tous nos Airbus A310.

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 diminué de 98,2 millions \$ (55,9 %), comparativement à 2019. Cette diminution découle de la suspension de nos opérations aériennes du 1^{er} avril au 22 juillet 2020, combinée à une baisse importante de notre capacité à la suite de la reprise partielle des opérations aériennes, due à la pandémie de COVID-19.

Loyer d'aéronefs

La diminution des loyers d'aéronefs de 23,4 millions \$ (50,1 %) au cours de l'exercice est attribuable à une baisse du nombre d'aéronefs de notre flotte saisonnière par rapport à 2019.

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 142,1 millions \$ (56,5 %) au cours de l'exercice, comparativement à 2019. La diminution est attribuable à la suspension de nos opérations aériennes du 1^{er} avril au 22 juillet 2020, combinée à une baisse importante de notre capacité à la suite de la reprise partielle des opérations aériennes, due à la pandémie de COVID-19.

Autres

Les autres frais ont diminué de 15,5 millions \$ (17,1 %) au cours de l'exercice, comparativement à 2019. La diminution est attribuable aux mesures de réduction de coûts mises en place par la Société en lien avec la pandémie de COVID-19.

Quote-part du résultat net d'une coentreprise

Notre quote-part du résultat net d'une coentreprise correspond à notre quote-part du résultat net de Desarrollo Transimar, notre coentreprise en hôtellerie. Notre quote-part de la perte nette d'une coentreprise pour le présent exercice s'élève à 1,2 million \$, comparativement à 1,3 million \$ pour 2019. Les activités de notre coentreprise en hôtellerie ont été suspendues de la fin mars 2020 jusqu'au 9 juillet 2020 en raison de la pandémie de COVID-19.

Amortissement et dépréciation

L'amortissement et dépréciation inclut l'amortissement et les pertes de valeurs attribuables aux immobilisations corporelles et aux immobilisations incorporelles, excluant les éléments spéciaux. L'amortissement et dépréciation a augmenté de 21,8 millions \$ (12,0 %) au cours de l'exercice 2020. Cette augmentation est attribuable aux droits d'utilisation liés à la flotte, à la suite de l'entrée en service de quatre Airbus A321neoLR et de trois Airbus A321ceo en 2020. L'augmentation a été atténuée par le retrait de notre flotte de façon anticipée de tous nos Airbus A310.

Éléments spéciaux

	2020 \$	2019 \$
Éléments spéciaux liés à la transaction avec Air Canada		
Honoraires professionnels	7 753	10 302
Charge (renversement de charge) de rémunération	(4 491)	13 573
	3 262	23 875
Autres éléments spéciaux		
Dépréciation de la flotte (incluant actifs liés au droit d'utilisation)	50 817	-
Dépréciation du terrain au Mexique	32 826	-
Dépréciation du placement dans une coentreprise	3 100	-
Dépréciation des marques de commerce	2 384	-
Provision pour conditions de retour des aéronefs loués dépréciés	6 395	-
Indemnités de départ	891	-
	96 413	-
	99 675	23 875

ÉLÉMENTS SPÉCIAUX LIÉS À LA TRANSACTION AVEC AIR CANADA

Les éléments spéciaux incluent généralement les charges de restructuration et d'autres éléments inhabituels importants, incluant les pertes de valeurs. Durant l'exercice terminé le 31 octobre 2020, des honoraires professionnels de 7,8 millions \$ ainsi qu'un renversement des charges de rémunération de 4,5 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 2020 s'établit à 4,65 \$, et a été utilisé pour calculer les charges liées aux régimes de rémunération à base d'actions, le cas échéant.

Le total des frais liés à l'arrangement encourus jusqu'au 31 octobre 2020 en lien avec la transaction avec Air Canada s'établit à 18,1 millions \$, comparativement à l'estimation de 19,0 millions \$ selon ce qui était prévu dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction du 12 novembre 2020. Les frais liés à l'arrangement comprennent notamment les honoraires juridiques et comptables et les frais de services-conseils financiers, dont certains sont conditionnels à la clôture de la transaction.

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. 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.

AUTRES ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

En raison de la pandémie de COVID-19 qui sévit à l'échelle mondiale, l'industrie mondiale du tourisme a fait face à un effondrement de la demande. Ainsi, la Société a dû effectuer d'importantes réductions de capacité et a comptabilisé des charges de dépréciation à cet effet. Ces pertes de valeur sont incluses dans les Éléments spéciaux. Dix aéronefs loués, soit cinq Airbus A330, trois Airbus A321neo et deux Boeing 737-800, ont été dépréciés et ne seront plus utilisés jusqu'à leur retour aux bailleurs. La Société a comptabilisé des charges de dépréciation d'actifs de 50,8 millions \$ en lien avec ces aéronefs loués correspondant à la totalité de la valeur comptable des actifs liés au droit d'utilisation, des composantes d'entretien et des améliorations locatives pour ces aéronefs. De plus, des ajustements de 6,4 millions \$ ont été comptabilisés en lien avec les provisions pour conditions de retour de ces aéronefs. La Société poursuit les négociations avec les bailleurs de certains de ses aéronefs afin de les retourner de façon anticipée.

La Société ne peut pas prévoir pour l'instant toutes les répercussions de la COVID-19 sur sa stratégie de développement hôtelière, plus particulièrement sur l'utilisation de son terrain et le début d'éventuels travaux de construction. Toutefois, le terrain au Mexique ne rencontre pas les critères nécessaires pour être présentés à titre d'actif détenu en vue de la vente. Étant donné l'incertitude concernant l'utilisation future du terrain, une évaluation de la valeur recouvrable du terrain détenu

au Mexique comparativement à sa valeur comptable a été effectuée. La valeur recouvrable du terrain a été évaluée à partir de la juste valeur diminuée des coûts de sortie, basé sur une évaluation préparée par un évaluateur externe et indépendant en date du 12 octobre 2020. La valeur recouvrable du terrain au Mexique établie est inférieure à sa valeur comptable. Ainsi, au 31 octobre 2020, la Société a comptabilisé une charge de dépréciation de 32,8 millions \$ en lien avec son terrain au Mexique, sous le poste Éléments spéciaux afin que la valeur comptable du terrain corresponde à sa valeur recouvrable au 31 octobre 2020.

Enfin, la Société a comptabilisé des charges de dépréciation d'actifs de 3,1 millions \$ en lien avec son placement dans une coentreprise et de 2,4 millions \$ en lien avec ses marques de commerce, ainsi que des indemnités de départ de 0,9 million \$ pour des employés mis à pied de façon permanent au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2020.

RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Compte tenu de ce qui précède, nous avons enregistré une perte d'exploitation de 426,0 millions \$ (32,7 %) au cours de l'exercice, comparativement à 13,6 millions \$ (0,5 %) pour l'exercice précédent. Les résultats d'exploitation par saison se résument comme suit :

	2020	2019	2018	Variation	
		Retraité ¹	Non retraits ²	2020	2019
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Saison d'hiver					
Revenus	1 264 097	1 544 979	1 515 543	(18,2)	1,9
Charges d'exploitation	1 318 714	1 597 367	1 562 251	(17,4)	2,2
Perte d'exploitation	(54 617)	(52 388)	(46 708)	(4,3)	(12,2)
Perte d'exploitation (%)	(4,3)	(3,4)	(3,1)	(27,4)	(10,0)
Saison d'été					
Revenus	37 972	1 392 151	1 333 412	(97,3)	4,4
Charges d'exploitation	409 317	1 353 351	1 337 297	(69,8)	1,2
Résultat d'exploitation	(371 345)	38 800	(3 885)	(1 057,1)	1 098,7
Résultat d'exploitation (%)	(977,9)	2,8	(0,3)	(35 188,8)	1 056,6

¹ La Société a adopté l'IFRS 16, *Contrats de location*, le 1^{er} novembre 2019, et les chiffres de 2019 ont été retraités. Voir section 9. Comptabilité

² Les chiffres de l'état consolidé des résultats de l'exercice clos le 31 octobre 2018 n'ont pas été retraités au titre de l'IFRS 16, tel que décrit à la section 9. Comptabilité, ce qui rend non pertinente la comparaison avec les chiffres de 2019 et de 2020.

Pour la saison d'hiver, nous avons enregistré une perte d'exploitation de 54,6 millions \$ (4,3 %), comparativement à 52,4 millions \$ (3,4 %) en 2019. L'augmentation de notre perte d'exploitation découle de l'importante réduction de la capacité pour la deuxième moitié du second trimestre due à la pandémie de COVID-19, qui a entraîné une chute des revenus plus marquée que la baisse des charges d'exploitation. Jusqu'au début de mars 2020, avant que la pandémie de COVID-19 ait un effet défavorable sur nos résultats, notre résultat d'exploitation ajusté était en hausse de 63,3 millions \$ par rapport à 2019, dû à une amélioration de la rentabilité du programme des destinations soleil, notre principal programme durant la saison d'hiver.

Durant l'été, la perte d'exploitation s'établit à 371,3 millions \$ (977,9 %), par rapport à un résultat d'exploitation de 38,8 millions \$ (2,8 %) pour l'année précédente. La chute du résultat d'exploitation est attribuable à la suspension de nos opérations aériennes du 1^{er} avril au 22 juillet 2020, combinée à une baisse importante de notre capacité à la suite de la reprise partielle des opérations aériennes, due à la pandémie de COVID-19. Depuis la reprise des opérations aériennes, la demande la demande demeure très faible et la capacité de la Société mise en marché représente une fraction de celle de 2019. Malgré la chute des revenus et les mesures de réduction de coûts mises en place afin de faire face à la pandémie de COVID-19, la Société a dû maintenir certains coûts fixes durant l'arrêt des activités; ainsi, la chute des revenus est plus marquée que la baisse des charges d'exploitation. Depuis la reprise des opérations aériennes, la demande demeure très faible et les revenus sont inférieurs aux charges d'exploitation. La chute du résultat d'exploitation a été accentuée par les éléments spéciaux et par le règlement défavorable des contrats de dérivés liés au carburant.

Au cours de la saison d'hiver, nous avons affiché un résultat d'exploitation ajusté de 48,5 millions \$ (3,8 %), comparativement à 32,8 millions \$ (2,1 %) en 2019. Durant la saison d'été, nous avons enregistré une perte d'exploitation ajustée de 170,7 millions \$ (449,5 %), par rapport à un résultat d'exploitation ajusté de 159,6 millions \$ (11,5 %) en 2019. Globalement,

pour l'exercice, nous avons affiché une perte d'exploitation ajustée de 122,2 millions \$ (9,4 %), comparativement à un résultat d'exploitation ajusté de 192,4 millions \$ (6,6 %) en 2019.

AUTRES CHARGES ET REVENUS

Coûts de financement

Les coûts de financement incluent les intérêts sur l'obligation locative, la dette à long terme, la charge de désactualisation de la provision pour conditions de retour et les autres intérêts, les frais d'attente ainsi que les frais financiers. Les coûts de financement ont augmenté de 10,1 millions \$ en 2020 comparativement à 2019. L'augmentation est principalement due aux intérêts sur l'obligation locative liée aux aéronefs, à la suite de l'entrée en service de quatre Airbus A321neoLR en 2020, aux frais liés à notre facilité de crédit à court terme subordonnée de 250,0 millions \$ conclue le 9 octobre 2020 ainsi qu'aux intérêts sur la dette à long terme dû au tirage de notre entente de crédit à terme rotatif de 50,0 millions \$ en mars 2020.

Revenus de financement

Les revenus de financement ont diminué de 7,7 millions \$ au cours de l'exercice comparativement à 2019, en raison de la baisse de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et des taux d'intérêt 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 l'exercice, 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 13,7 millions \$, comparativement à 8,7 millions \$ en 2019. En raison de la pandémie de COVID-19 et du manque de visibilité sur ses besoins futurs qui en découle, la Société n'a pas contracté de nouveaux dérivés liés au carburant depuis mars 2020. La diminution de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés est attribuable à l'arrivée à échéance de dérivés de change défavorables ainsi qu'à la chute des indices de prix du carburant par rapport à 2019.

Perte (gain) sur cession d'actifs

La perte (gain) sur cession d'actifs est liée à la cession d'actifs et à la résiliation de contrats de location. En raison de la pandémie de COVID-19 qui sévit à l'échelle mondiale, l'industrie mondiale du tourisme a fait face à un effondrement de la demande; ainsi, la Société a résilié certains baux de façon anticipée. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2020, la perte de 11,3 millions \$ est principalement attribuable à la perte sur résiliation de certains baux d'aéronefs et d'agences de voyage de 18,8 millions \$ et 0,6 million \$, respectivement. La perte sur résiliation de baux d'aéronefs résulte du renversement d'obligations locatives de 12,8 millions \$, d'immobilisations corporelles de 31,3 millions \$ et d'autres actifs de 0,3 million \$. La perte a été atténuée par un gain sur la disposition de moteurs d'Airbus A310 de 8,1 millions \$.

Perte (gain) de change

Pour l'exercice, nous avons affiché une perte de change de 3,6 millions \$, comparativement à un gain de change de 1,1 million \$ en 2019. Cette perte est principalement liée à l'effet défavorable des taux de change sur les obligations locatives liées aux aéronefs, à la suite de la dépréciation du dollar par rapport au dollar américain par rapport au 31 octobre 2019.

IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Pour l'exercice clos le 31 octobre 2020, la charge d'impôts sur le résultat a atteint 7,8 millions \$ comparativement à une récupération d'impôts sur le résultat de 8,0 millions \$ pour l'exercice précédent. Le taux d'imposition effectif s'est établi à -1,6 % pour l'exercice clos le 31 octobre 2020 et à 21,3 % pour l'exercice précédent.

En raison de la pandémie de COVID-19, de ses incidences défavorables sur nos résultats et de la grande incertitude liée au moment du retour de la demande pour les voyages loisirs, au cours du deuxième trimestre de l'exercice terminé le 31 octobre 2020, la Société a cessé de comptabiliser des actifs d'impôts différés et réduit la valeur comptable des soldes d'actifs d'impôts différés dont elle n'était plus en mesure de justifier la comptabilisation conformément aux normes IFRS. De plus, la Société a réduit le solde de ses actifs d'impôts différés de 18,4 millions \$. Les déductions fiscales sous-jacentes à ces actifs d'impôts différés demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du résultat imposable. La charge

d'impôts sur le résultat différé comptabilisée dans les autres éléments du résultat global relativement à la variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés désignés comme couverture de trésorerie est contrebalancée par un recouvrement d'impôts sur le résultat différés comptabilisé par le biais du résultat net.

RÉSULTAT NET

En tenant compte des éléments présentés dans la section Activités consolidées, notre perte nette pour l'exercice clos le 31 octobre 2020 s'est établie à 496,8 millions \$ comparativement à 29,7 millions \$ en 2019.

RÉSULTAT NET ATTRIBUABLE AUX ACTIONNAIRES ET RÉSULTAT NET AJUSTÉ

La perte nette attribuable aux actionnaires s'est établie à 496,5 millions \$, soit 13,15 \$ par action de base et diluée, par rapport à 32,3 millions \$, soit 0,86 \$ 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 37 747 000 pour l'exercice 2020 et de 37 673 000 pour l'exercice 2019 (37 747 000 et 37 673 000 respectivement pour les résultats dilués par action).

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2020, notre perte nette ajustée s'est établie à 355,3 millions \$ (9,41 \$ par action) comparativement à 9,4 millions \$ (0,25 \$ par action) en 2019.

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES

Les activités de la Société sont saisonnières, par conséquent les résultats d'exploitation des périodes intermédiaires ne reflètent pas proportionnellement les résultats de l'exercice entier. Par rapport aux trimestres comparatifs, les revenus affichent des baisses, sauf pour la première partie de l'hiver (T1). Pour la première partie de l'hiver (T1), l'augmentation des revenus est principalement due à la hausse du nombre de voyageurs de 10,8 % sur le programme des destinations soleil, notre principal programme durant cette saison. Pour la seconde partie de l'hiver (T2) et l'été, la chute des revenus est attribuable à la suspension de nos opérations aériennes du 1^{er} avril au 22 juillet 2020, combinée à une baisse importante de notre capacité à la suite de la reprise partielle des opérations aériennes, due à la pandémie de COVID-19.

Quant à nos résultats d'exploitation, pour la première partie de l'hiver (T1), la diminution de notre perte d'exploitation est principalement attribuable à une meilleure rentabilité du programme des destinations soleil, notre principal programme durant la saison d'hiver. Pour la seconde partie de l'hiver (T2) et l'été, l'augmentation de notre perte d'exploitation découle principalement de la suspension de nos opérations aériennes du 1^{er} avril au 22 juillet 2020, combinée à une baisse importante de notre capacité à la suite de la reprise partielle des opérations aériennes, due à la pandémie de COVID-19, qui a entraîné une chute des revenus plus marquée que la baisse des charges d'exploitation. La chute du résultat d'exploitation a été accentuée par les éléments spéciaux et par le règlement défavorable des contrats de dérivés liés au carburant. 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								
	T1-2019	T2-2019	T3-2019	T4-2019	T1-2020	T2-2020	T3-2020	T4-2020
(en milliers de dollars, sauf les données par action)	Retraité ²							
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus	647 566	897 413	698 916	693 235	692 799	571 298	9 546	28 426
Résultat d'exploitation	(48 620)	(3 768)	1 728	37 072	(25 066)	(29 551)	(132 013)	(239 332)
Résultat net	(51 970)	631	(1 197)	22 820	(32 962)	(179 712)	(45 721)	(238 370)
Résultat net attribuable aux actionnaires	(52 952)	(939)	(1 505)	23 049	(33 805)	(179 548)	(45 115)	(238 077)
Résultat de base par action	(1,41)	(0,02)	(0,04)	0,61	(0,90)	(4,76)	(1,20)	(6,31)
Résultat dilué par action	(1,41)	(0,02)	(0,04)	0,62	(0,90)	(4,76)	(1,20)	(6,31)
Résultat d'exploitation ajusté ¹	(7 550)	40 356	62 098	97 537	27 393	21 108	(79 941)	(90 735)
Résultat net ajusté ¹	(39 208)	(6 421)	6 166	30 065	(20 303)	(38 792)	(139 848)	(156 392)
Résultat net ajusté par action ¹	(1,04)	(0,17)	0,16	0,80	(0,54)	(1,03)	(3,70)	(4,14)

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

² La Société a adopté l'IFRS 16, *Contrats de location*, le 1^{er} novembre 2019, et les chiffres de 2019 ont été retraités. Voir section 9. Comptabilité

FAITS SAILLANTS DU QUATRIÈME TRIMESTRE

Pour le quatrième trimestre, la Société a affiché des revenus de 28,4 millions \$, soit 664,8 millions \$ (95,9 %) de moins que pour la période correspondante de 2019, alors qu'ils avaient atteint 693,2 millions \$. Cette diminution est attribuable à l'importante réduction de la capacité de la Société par rapport à 2019 due à la pandémie de COVID-19, la demande demeurant très faible depuis la reprise des opérations aériennes le 23 juillet dernier. Nos activités se sont soldées par une perte d'exploitation de 239,3 millions \$, comparativement à un résultat d'exploitation de 37,1 millions \$ en 2019. La détérioration de notre résultat d'exploitation résulte principalement d'une chute des revenus plus marquée que la baisse des charges d'exploitation. Malgré la chute des revenus et les mesures de réduction de coûts mises en place afin de faire face à la pandémie de COVID-19, la Société a dû maintenir certains coûts fixes. La chute du résultat d'exploitation a été accentuée par des éléments spéciaux totalisant 96,7 millions \$ et par le règlement défavorable des contrats de dérivés liés au carburant. Les éléments spéciaux comprennent des charges de dépréciation totalisant 86,7 millions \$, soit 50,8 millions \$ pour les actifs liés aux aéronefs loués qui ne seront plus utilisés jusqu'à leur retour aux bailleurs, 32,8 millions \$ pour le terrain au Mexique et 3,1 millions \$ pour le placement dans une coentreprise. Les éléments spéciaux incluent également des provisions pour conditions retour additionnelles de 6,4 millions \$ pour les aéronefs loués qui ne seront plus utilisés jusqu'à leur retour aux bailleurs, des honoraires professionnels et renversement de charges de rémunération de 2,7 millions \$ liés à la transaction avec Air Canada et des indemnités de départ de 0,9 million \$.

Au cours du quatrième trimestre, nous avons enregistré une perte nette de 238,4 millions \$, comparativement à un résultat net de 22,8 millions \$ en 2019. La perte nette attribuable aux actionnaires a atteint 238,1 millions \$ (6,31 \$ par action de base et diluée) par rapport à un résultat net de 23,0 millions \$ (0,61 \$ par action de base et 0,62 \$ par action sur une base diluée) en 2019.

Pour le quatrième trimestre, notre perte nette ajustée s'est établie à 156,4 millions \$ (4,14 \$ par action) comparativement à un résultat net ajusté de 30,1 millions \$ (0,80 \$ par action) en 2019.

7. SITUATION FINANCIÈRE, TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

BASE D'ÉTABLISSEMENT ET INCERTITUDE RELATIVE À LA CONTINUITÉ D'EXPLOITATION

Dans le cadre de la préparation des états financiers, la direction est tenue de relever tout événement ou toute situation susceptible de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation. Un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation existe si des situations ou événements pertinents, considérés collectivement, indiquent que la Société sera incapable de respecter ses obligations à l'échéance au cours d'une période, qui s'étale au minimum, sans toutefois s'y limiter, sur 12 mois à compter du 31 octobre 2020. Lorsque la Société relève des situations ou événements susceptibles de jeter un doute important sur sa capacité à poursuivre son exploitation, elle évalue si les plans élaborés pour atténuer ces situations ou événements dissiperont tout doute important possible.

En raison de la pandémie de COVID-19 qui sévit à l'échelle mondiale, les activités de l'entreprise ont été fortement perturbées et ses résultats financiers ont été lourdement impactés. Ainsi, la Société a subi une perte nette de 496,8 millions \$ au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2020 et, à cette date les passifs courants de la Société excédaient de 163,2 millions \$ le total de ses actifs courants. Toutefois, comme il est décrit à la note 14 des états financiers consolidés, la Société a à sa disposition une nouvelle facilité de crédit à court terme subordonnée de 250,0 millions \$. Cette nouvelle facilité de crédit peut faire l'objet de tirages en tranches à tout moment avant le 28 février 2021, sous réserve du respect des conditions préalables et des conditions d'emprunt applicables. Ces conditions comprennent certaines exigences relatives à l'encaisse minimale non affectée avant et après un tirage sur la facilité. De plus, la suspension temporaire de l'application de certains ratios financiers aux termes de la facilité de crédit à terme rotatif de la Société et de sa nouvelle facilité de crédit à court terme prend fin le 30 janvier 2021, après quoi, en l'absence d'une prolongation, la Société pourrait se trouver en défaut de ses obligations et pourrait être confrontée à la déchéance du terme de ses emprunts. La nouvelle facilité de crédit à court terme prendra fin à la première éventualité à survenir entre le 31 mars 2021 et la clôture de l'arrangement avec Air Canada.

L'industrie mondiale du transport aérien et du tourisme a fait face à un effondrement du trafic et de la demande. Les restrictions de voyage, l'incertitude qui subsiste quant aux dates de réouverture des frontières, tant au Canada que dans certaines destinations que la Société dessert, l'imposition de mesures de quarantaine au Canada et dans d'autres pays, ainsi que les inquiétudes liées à la pandémie et ses répercussions économiques, créent une grande incertitude liée à la demande au moins pour l'exercice 2021. En réponse à la première vague de la pandémie, la Société a suspendu temporairement ses opérations aériennes du 1^{er} avril au 22 juillet 2020. Elle a ensuite déployé des programmes d'été et d'hiver réduits et s'ajuste en permanence à l'état de la demande et aux décisions des autorités sanitaires et des états. La Société ne peut pas prévoir pour l'instant toutes les répercussions de la COVID-19 sur ses activités et ses résultats, ni le moment précis où la situation s'améliorera. La Société a mis en œuvre une série de mesures tant opérationnelles, commerciales, que financières, notamment de réduction de coûts, visant à préserver sa trésorerie. Elle assure un suivi quotidien de la situation afin d'ajuster ces mesures en fonction de son évolution. Toutefois, tant que la Société ne pourra reprendre ses activités à des niveaux suffisants, la pandémie de COVID-19 aura des retombées négatives importantes sur ses revenus, ses flux de trésorerie des activités d'exploitation et ses résultats d'exploitation. Même si la probabilité de disponibilité prochaine d'un vaccin permet d'espérer un certain niveau de reprise de ses activités dans le courant de l'année 2021, la Société ne s'attend pas à ce que celles-ci retrouvent un niveau similaire à celui d'avant la pandémie avant 2023.

La Société déploie tous les efforts et demeure confiante de mener la transaction avec Air Canada à terme, sans cependant en avoir la certitude. Si la transaction ne devait pas se conclure, la capacité de la Société à poursuivre son exploitation pour les 12 prochains mois exige qu'elle exerce une part importante de jugement et dépend de sa capacité à mettre en place un financement global totalisant environ 500,0 millions \$, de l'incidence de la pandémie de COVID-19 et des restrictions gouvernementales connexes liées aux activités et aux liquidités de la Société (y compris la capacité de la Société de reprendre ses activités régulières à un niveau suffisant), de sa capacité à accroître ses revenus afin de générer des flux de trésorerie des activités d'exploitation positifs, ainsi que du soutien continu accordé par ses fournisseurs, ses bailleurs, ses processeurs de cartes de crédit et autres créanciers. La direction cherche donc, si la transaction ne devait pas avoir lieu, à sécuriser le financement qui serait requis avant l'échéance de la nouvelle facilité de crédit à court terme subordonnée (à ce jour, fixée au 31 mars 2021) et discute à l'heure actuelle avec des prêteurs potentiels, dont les autorités gouvernementales. Ces discussions incluent une application possible au Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE). La Direction pourrait aussi tenter de repousser l'échéance de la nouvelle facilité de crédit à court terme subordonnée afin de se donner davantage de temps pour mettre en place le financement global requis. La direction demeure également à l'affût de tout programme d'aide gouvernementale, incluant une aide sectorielle qui pourrait comporter des prêts et possiblement d'autres types de soutien annoncée par le Ministre des Transports du Canada. La Société mène parallèlement des pourparlers avec ses bailleurs afin de modifier les conditions de ses baux.

Rien ne garantit que les fonds additionnels disponibles aux termes de la facilité de crédit à court terme existante seront suffisants pour financer les activités de la Société jusqu'à l'échéance des facilités de crédit, que la Société pourra de nouveau emprunter des montants suffisants pour répondre à ses besoins, ou qu'elle pourra le faire à des conditions acceptables, ou que les fournisseurs, les bailleurs, les processeurs de cartes de crédit et autres créanciers continueront de la soutenir. La pandémie de COVID-19 a mis à rude épreuve la capacité de la Société à retrouver la rentabilité. De ce fait, rien ne garantit que la Société sera en mesure de générer des flux de trésorerie positifs de ses activités d'exploitation au cours des douze prochains mois.

Cette situation indique l'existence d'incertitudes significatives jetant un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation et, ainsi, à réaliser ses actifs et à s'acquitter de ses dettes dans le cours normal de ses activités.

Les états financiers consolidés au 31 octobre 2020 ont été préparés sur une base de continuité de l'exploitation suivant laquelle on présume que la Société poursuivra ses activités dans un avenir prévisible et sera en mesure de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses dettes et de faire face à ses obligations dans le cours normal de ses activités. Les états financiers consolidés au 31 octobre 2020 et pour l'exercice clos à cette date ne comprennent pas d'ajustements à la valeur comptable et au classement des actifs, des passifs et des charges comptabilisés qui pourraient autrement être nécessaires si la base de continuité de l'exploitation se révélait inappropriée. Ces ajustements pourraient être importants.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Au 31 octobre 2020, la trésorerie et les équivalents de trésorerie s'établissaient à 426,4 millions \$, comparativement à 564,8 millions \$ au 31 octobre 2019. La trésorerie et les équivalents de trésorerie détenus en fiducie ou autrement réservés se chiffraient à 308,6 millions \$ à la fin de l'exercice 2020, comparativement à 352,8 millions \$ en 2019. Notre état de la situation financière témoigne d'un fonds de roulement déficitaire de 163,2 millions \$, soit un ratio de 0,84, par rapport à un fonds de roulement de 131,8 millions \$ et un ratio de 1,13 au 31 octobre 2019.

L'actif total a diminué de 308,4 millions \$ (13,3 %), passant de 2 324,5 millions \$ le 31 octobre 2019 à 2 016,1 millions \$ le 31 octobre 2020. Cette baisse est expliquée dans le tableau de la situation financière présenté plus loin. Les capitaux propres ont diminué de 491,1 millions \$, passant de 557,5 millions \$ au 31 octobre 2019 à 66,3 millions \$ au 31 octobre 2020. Cette baisse découle principalement de la perte nette attribuable aux actionnaires de 496,5 millions \$, partiellement compensée par le gain latent sur les couvertures de flux de trésorerie de 8,7 millions \$ et le gain de change sur conversion des états financiers des filiales étrangères de 1,3 million \$.

	31 octobre 2020 \$	31 octobre 2019 Retraité ¹ \$	Écart \$	Principales sources d'explication des écarts importants
Actif				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	426 433	564 844	(138 411)	Se reporter à la section Flux de trésorerie
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés	308 647	352 771	(44 124)	Diminution du volume d'activités liée à la pandémie de COVID-19, partiellement compensée par l'émission de crédit voyages
Clients et autres débiteurs	95 334	137 944	(42 610)	Encaissement d'encaisses bailleurs à recevoir et diminution du volume d'activités liée à la pandémie de COVID-19, partiellement compensés par la SSUC à recevoir et les retenues par les processeurs de cartes de crédit
Impôts sur le résultat à recevoir	17 477	16 523	954	Augmentation des impôts recouvrables compte tenu des pertes reportables rétroactivement
Stocks	10 024	15 847	(5 823)	Diminution de l'inventaire de carburant
Charges payées d'avances	47 164	74 489	(27 325)	Diminution des montants payés d'avance aux hôteliers due à la pandémie de COVID-19
Dépôts	153 375	183 902	(30 527)	Diminution des dépôts liés aux hôteliers et aux entretiens d'aéronefs
Actifs d'impôt différé	—	28 148	(28 148)	Réduction de la valeur des actifs d'impôts différés
Immobilisations corporelles	916 382	891 445	24 937	Nouveaux baux aéronefs et immobiliers, partiellement compensés par la dépréciation et l'amortissement
Immobilisations incorporelles	25 509	36 852	(11 343)	Amortissement et dépréciation de l'exercice, partiellement compensés par les acquisitions
Instruments financiers dérivés	964	4 870	(3 906)	Arrivée à échéance de dérivés de change et de dérivés liés au carburant durant l'exercice
Placements	14 509	16 533	(2 024)	Dépréciation et quote-part de la perte nette d'une coentreprise, partiellement compensés par les apports en capital
Autres actifs	253	322	(69)	Aucun écart important

¹ La Société a adopté l'IFRS 16, *Contrats de location*, le 1^{er} novembre 2019, et les chiffres de 2019 ont été retraités. Voir section 9. Comptabilité

	31 octobre 2020	31 octobre 2019 Retraité ¹	Écart	Principales sources d'explication des écarts importants
	\$	\$	\$	
Passif				
Fournisseurs et autres créditeurs	232 243	311 065	(78 822)	Diminution du volume des activités due à la pandémie de COVID-19
Dette à long terme et obligations locatives	903 886	665 929	237 957	Nouveaux baux aéronaves et immobiliers et utilisation de la facilité de crédit à terme rotatif, partiellement compensés par les remboursements d'obligations locatives
Provision pour conditions de retour	143 598	155 120	(11 522)	Diminution due aux renversements liés aux résiliations de baux, partiellement compensée par l'augmentation liée au passage du temps et à la hausse du nombre d'aéronefs loués
Impôt sur le résultat à payer	203	4 244	(4 041)	Augmentation des impôts recouvrables compte tenu des pertes reportables rétroactivement
Instruments financiers dérivés	10 055	12 081	(2 026)	Arrivée à échéance de dérivés de change, partiellement compensée par la variation défavorable des prix du carburant en regard des dérivés contractés
Dépôts de clients et revenus différés	608 890	561 404	47 486	Augmentation des crédits voyage atténuée par la baisse des réservations
Autres passifs	50 215	47 444	2 771	Augmentation de l'obligation au titre des prestations définies à la suite de la diminution du taux d'actualisation
Passifs d'impôt différé	674	9 752	(9 078)	Augmentation des pertes autres qu'en capital reportées
Capitaux propres				
Capital-actions	221 012	221 012	—	Aucun écart
Provision pour paiements fondés sur des actions	15 948	15 948	—	Aucun écart
Résultats non distribués (déficit)	(164 138)	336 993	(501 131)	Perte nette
Profit latent sur les couvertures de flux de trésorerie	(522)	(9 176)	8 654	Reclassement de la perte nette sur les instruments financiers désignés dans des couvertures de flux de trésorerie
Montant cumulé des écarts de change	(5 993)	(7 326)	1 333	Gain de change sur conversion des états financiers de filiales étrangères

¹ La Société a adopté l'IFRS 16, *Contrats de location*, le 1^{er} novembre 2019, et les chiffres de 2019 ont été retraités. Voir section 9. Comptabilité

FLUX DE TRÉSORERIE

	2020	2019	2018	Variation	
		Retraité ¹	Non retraits ²	2020	2019
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(46 136)	216 021	68 804	(121,4)	214,0
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(60 414)	(163 779)	(93 644)	63,1	(74,9)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(33 374)	(81 993)	(430)	59,3	(18 968,1)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie	1 513	941	(982)	60,8	195,8
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	(138 411)	(28 810)	(26 252)	(380,4)	(9,7)

¹ La Société a adopté l'IFRS 16, *Contrats de location*, le 1^{er} novembre 2019, et les chiffres de 2019 ont été retraités. Voir section 9. Comptabilité

² Les chiffres du tableau consolidé des flux de trésorerie de l'exercice clos le 31 octobre 2018 n'ont pas été retraités au titre de l'IFRS 16, tel que décrit à la section 9. Comptabilité, ce qui rend non pertinente la comparaison avec les chiffres de 2019 et de 2020.

Activités d'exploitation

Les activités d'exploitation ont utilisé des flux de trésorerie de 46,1 millions \$, par rapport à des flux de trésorerie générés de 216,0 millions \$ en 2019. La diminution est attribuable à la chute de notre résultat net avant les éléments opérationnels ne nécessitant pas de sorties (entrées) de fonds de 315,5 millions \$, combinée à la baisse de 38,1 millions \$ de la variation nette de la provision pour conditions de retour. La diminution a été partiellement compensée par la hausse de la variation nette des soldes sans effet de trésorerie du fonds de roulement opérationnel de 61,2 millions \$ et par la hausse de la variation nette des autres actifs et passifs opérationnels de 30,2 millions \$.

La détérioration des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation est principalement liée à la suspension de nos opérations aériennes du 1^{er} avril au 22 juillet 2020, combinée à une baisse importante de notre capacité à la suite de la reprise partielle des opérations aériennes, due à la pandémie de COVID-19.

Activités d'investissement

Les flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement se sont établis à 60,4 millions \$ pour l'exercice courant, une diminution de 103,4 millions \$ par rapport à 2019. Nos acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles ont diminué de 102,5 millions \$ en 2020 par rapport à l'an dernier, principalement dues aux mesures de réduction des investissements mises en place par la Société en lien avec la pandémie de COVID-19, ainsi qu'aux entretiens et aux améliorations locatives capitalisés sur les aéronefs moins élevés qu'en 2019. En 2020, la Société a fait l'acquisition d'un moteur de rechange d'Airbus A321neoLR pour un montant de 16,6 millions \$. En 2019, la Société avait 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 2020, notre solde de trésorerie et équivalents de trésorerie réservés a augmenté de 5,0 millions \$.

Activités de financement

Les flux de trésorerie utilisés par activités de financement se sont établis à 33,4 millions \$ par rapport à 82,0 millions \$ en 2019. En mars 2020, la Société a encaissé un montant de 50,0 millions \$ en vertu de son entente de crédit à terme rotatif. Les remboursements des obligations locatives ont augmenté de 2,2 millions \$ en 2020, principalement à la suite de l'entrée en service de quatre Airbus A321neoLR et de trois Airbus A321ceo en 2020. En 2020, les remboursements des obligations locatives incluent des pénalités sur résiliation de bail totalisant 9,9 millions \$ versées en 2020. L'augmentation a été partiellement compensée par les reports de paiements sur les baux d'aéronefs et autres baux. Au cours l'exercice terminé le 31 octobre 2019, des avantages incitatifs à la location totalisant 27,2 millions \$ avaient été encaissés.

FINANCEMENT

Au 11 décembre 2020, 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.

Le 9 octobre 2020, la Société a amendé son entente de crédit à terme rotatif de 50 millions \$ aux fins de ses opérations. L'entente amendée, qui vient à échéance en 2022, 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, mexicaines et européennes de la Société, sous réserve de certaines exceptions. 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 de l'entente, la Société est tenue de respecter certains ratios financiers et conditions financières. Au 31 octobre 2020, la Société bénéficiait d'une suspension de l'application de certains ratios et conditions financières de la part de ses prêteurs jusqu'au 30 janvier 2021 et un montant de 50 millions \$ de la facilité de crédit était utilisé.

Le 9 octobre 2020, la Société a conclu une entente de crédit à court terme subordonnée de 250 millions \$ aux fins de ses opérations. Selon l'entente, qui vient à échéance le 31 mars 2021, ou immédiatement exigible en cas de changement de contrôle, les tirages peuvent être effectués jusqu'au 28 février 2021 sous la forme d'acceptations bancaires ou d'emprunts bancaires, en dollars canadiens, sous certaines conditions, incluant certaines exigences relatives à la trésorerie et équivalents de trésorerie avant et après un tirage sur la facilité. L'entente est garantie par une hypothèque mobilière de deuxième rang grevant l'universalité des actifs, présents et futurs, des filiales canadiennes, mexicaines et européennes de la Société, sous réserve de certaines exceptions. Le crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires ou au taux préférentiel de l'institution financière, majoré d'une prime. Au 31 octobre 2020, la Société bénéficiait d'une suspension de l'application de certains ratios et conditions financières de la part de ses prêteurs jusqu'au 30 janvier 2021 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.

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 14 et 25 afférentes aux états financiers consolidés audités)
- Contrats de location liés aux aéronefs engagés non livrés, d'une durée de moins de 12 mois et/ou liés à des biens de faible valeur (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 872,2 millions \$ au 31 octobre 2020 (1 286,4 millions \$ au 31 octobre 2019) et se résument comme suit :

ENTENTES HORS BILAN	2020	2019
(en milliers de dollars)	\$	Retraité ¹ \$
Garanties		
Lettres de crédit irrévocables	23 813	25 375
Contrats de cautionnement	468	472
Contrats de location		
Obligations en vertu de contrats de location	847 872	1 260 579
	872 153	1 286 426
Ententes avec des fournisseurs	28 659	56 830
	900 812	1 343 256

¹La Société a adopté l'IFRS 16, *Contrats de location*, le 1^{er} novembre 2019, et les chiffres de 2019 ont été retraités. Voir section 9. Comptabilité

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, 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 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 2020, un montant de 60,3 millions \$ était utilisé, dont 56,3 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 2021. 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 35,0 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 2020, un montant de 22,8 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 garantie par des dépôts de 3,3 millions £ (5,6 millions \$), laquelle est pleinement utilisée.

Au 31 octobre 2020, le montant des ententes hors bilan, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, avait diminué de 414,3 millions \$ par rapport au 31 octobre 2019. Cette diminution découle principalement de l'ajout à notre flotte de quatre Airbus A321neoLR en 2020, de la révision des loyers à payer et des paiements effectués en vertu de notre flotte saisonnière durant la période, partiellement compensée par la dépréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain.

Sous réserve de l'obtention de financement additionnel tel que décrit à la section 7. Situation financière, trésorerie et sources de financement du présent rapport de gestion et à la note 2 aux états financiers consolidés, 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	2021	2022	2023	2024	2025	2026 et plus	Total
Exercices clos les 31 octobre	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Obligations contractuelles							
Dette à long terme	—	49 980	—	—	—	—	49 980
Obligations locatives	190 989	136 447	128 076	107 365	99 442	416 551	1 078 870
Contrats de location (hors bilan)	20 344	48 738	70 718	70 618	70 618	566 836	847 872
Ententes avec des fournisseurs et autres obligations	10 649	10 267	7 138	5 648	7 845	36 974	78 521
	221 982	245 432	205 932	183 631	177 905	1 020 361	2 055 243

Endettement

La Société affiche une dette à long terme de 50,0 millions \$ à l'état de la situation financière.

La dette totale de la Société s'élève à 903,9 millions \$, soit une hausse de 238,0 millions \$ comparativement à 2019, principalement due à l'ajout d'aéronefs à notre flotte au cours des douze derniers mois, au tirage de notre entente de crédit à terme rotatif de 50,0 millions \$ en mars 2020 et à la dépréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain.

La dette totale nette a augmenté de 376,4 millions \$, passant de 101,1 millions \$ au 31 octobre 2019 à 477,5 millions \$ au 31 octobre 2020. 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 2019.

Actions en circulation

Au 31 octobre 2020, 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 4 décembre 2020, 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 4 décembre 2020, le nombre d'options d'achat d'actions en circulation s'élevait à 1 738 570, dont 1 557 042 pouvaient être exercées.

8. AUTRES

FLOTTE

Au 31 octobre 2020, la flotte d'Air Transat compte dix-neuf Airbus A330 (332, 345 ou 375 sièges), six Airbus A321neo LR (199 sièges), sept Airbus A321ceo (199 sièges) et deux Boeing 737-800 (189 sièges). En raison de la pandémie de COVID-19 et des importantes réductions de capacité qui en découlent, trois Boeing 737-800 et un Airbus A330 ont été retournés aux bailleurs de façon anticipée et la Société a pris la décision de retirer de sa flotte de façon anticipée tous ses Airbus A310 au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2020. De plus, dix aéronefs loués, soit cinq Airbus A330, trois Airbus A321ceo et deux Boeing 737-800, ne seront plus utilisés jusqu'à leur retour aux bailleurs.

Durant l'hiver 2020, la Société bénéficiait également d'ententes pour la location saisonnière de cinq Airbus A321ceo (190 sièges) et cinq Boeing 737-800 (189 sièges).

Durant l'exercice terminé le 31 octobre 2020, la Société a pris livraison de quatre Airbus A321neo LR, au cœur de la transformation de sa flotte. Le 10 novembre 2020, la Société a pris livraison d'un Airbus A321neo LR additionnel.

9. COMPTABILITÉ

ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

La préparation des états financiers consolidés exige que la direction fasse des estimations et pose des jugements sur l'avenir. Nous évaluons périodiquement ces estimations, qui sont fondées sur l'expérience passée, 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.

Effets de la pandémie de COVID-19 sur les estimations comptables et jugements importants

En raison de la gravité et de la nature mondiale de la pandémie de COVID-19, il est possible que les estimations utilisées ainsi que les jugements posés par la direction dans le cadre de la préparation des états financiers de la Société changent à court terme et que l'effet de ces changements soit important, ce qui pourrait entraîner, entre autres, une dépréciation de certains actifs et/ou une augmentation de certains passifs. De plus, ces risques pourraient avoir un impact défavorable significatif sur les résultats d'exploitation ainsi que sur la situation financière de la Société au cours des prochains mois.

Amortissement et dépréciation des actifs non financiers

AMORTISSEMENT DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles sont amorties, compte tenu de la valeur résiduelle, sur la durée d'utilité estimée. Les actifs liés aux droits d'utilisation de la flotte, les aéronefs, leurs composantes et les améliorations locatives constituent des sous-catégories importantes des immobilisations corporelles. La charge d'amortissement est fonction de plusieurs hypothèses, notamment la période sur laquelle l'aéronef sera utilisé, le calendrier de renouvellement de la flotte et l'estimation de la valeur résiduelle des aéronefs et de leurs composantes au moment de leur disposition prévue.

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

DÉPRÉCIATION DES ACTIFS NON FINANCIERS

Une perte de valeur existe lorsque la valeur comptable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie [« UGT »] dépasse sa valeur recouvrable, laquelle correspond à la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente d'un actif, ou d'une UGT, et sa valeur d'utilité. L'identification des UGT exige que la direction porte un jugement sur les apports de chacune de ses filiales et du niveau d'interrelations entre elles compte tenu de l'intégration verticale de la Société et de l'objectif de proposer une offre complète de services touristiques dans les marchés desservies par la Société.

À chaque date de clôture, la Société doit apprécier s'il existe une indication de dépréciation d'un actif ou d'une UGT. Si une telle indication existe, ou si un actif ou une UGT doit faire l'objet d'un test de dépréciation annuel, la Société doit estimer la valeur recouvrable de l'actif ou de l'UGT. La valeur recouvrable correspond à la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente d'un actif et sa valeur d'utilité, et est calculée pour un actif individuel, sauf si l'actif ne génère

pas d'entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie d'autres actifs ou groupes d'actifs; dans ce cas, le test de dépréciation est effectué au niveau de l'UGT. La valeur d'utilité est calculée à l'aide des flux de trésorerie estimatifs nets, en général compte tenu de projections détaillées sur une période de cinq ans et d'une hypothèse de croissance pour l'extrapolation des années subséquentes. Les flux de trésorerie nets estimatifs sont actualisés à l'aide d'un taux d'actualisation avant impôts sur le résultat qui tient compte des évaluations du marché actuel de la valeur temps de l'argent et du risque propre à l'actif. Pour calculer la juste valeur diminuée des coûts de la vente, les transactions récentes sur le marché sont prises en considération, si elles sont disponibles. Dans l'impossibilité d'identifier une telle transaction, il est possible d'utiliser un modèle d'évaluation approprié. Si la valeur comptable d'un actif ou d'une UGT dépasse sa valeur recouvrable, l'actif ou l'UGT est réputé s'être déprécié et il est réduit à sa valeur recouvrable. La dépréciation est comptabilisée au résultat net.

Au 31 octobre 2020, la Société a déterminé que les chutes des revenus et de la demande, dues à la pandémie de COVID-19, et les importantes réductions de capacité qui en découlent constituent des indications de dépréciation de ses UGT. Ainsi, la Société a effectué un test de dépréciation de ses UGT. La valeur recouvrable des UGT a été déterminée en fonction de la juste valeur diminuée des coûts de sortie, établie selon le prix de la transaction à 5,00 \$ par action en vertu de l'arrangement avec Air Canada daté du 9 octobre 2020. Rien ne garantit que la transaction avec Air Canada se concrétisera selon les modalités et conditions décrites à la circulaire ni même qu'elle se concrétise. Advenant que la transaction ne se concrétise pas, le cours de l'action de la Société pourrait se déprécier. Aucune dépréciation de la valeur comptable des UGT de la Société n'a été comptabilisée puisque leur valeur recouvrable demeure supérieure à leur valeur comptable.

En raison des importantes réductions de capacité liées à la pandémie de COVID-19, dix aéronefs loués, soit cinq Airbus A330, trois Airbus A321neo et deux Boeing 737-800, ne seront plus utilisés jusqu'à leur retour aux bailleurs. Une charge de dépréciation correspondant à la totalité de la valeur comptable des actifs liés au droit d'utilisation, des composantes d'entretien et des améliorations locatives pour ces aéronefs a été comptabilisée à l'état consolidé des résultats sous le poste Éléments spéciaux; ces charges de dépréciation totalisent 50,8 millions \$.

En raison de la pandémie de COVID-19 qui sévit à l'échelle mondiale, l'industrie mondiale du tourisme a fait face à un effondrement de la demande. La Société ne peut pas prévoir pour l'instant toutes les répercussions de la COVID-19 sur sa stratégie de développement hôtelière, plus particulièrement sur l'utilisation de son terrain et le début d'éventuels travaux de construction. Toutefois, le terrain au Mexique ne rencontre pas les critères nécessaires pour être présentés à titre d'actif détenu en vue de la vente. Étant donné l'incertitude concernant l'utilisation future du terrain, une évaluation de la valeur recouvrable du terrain détenu au Mexique comparativement à sa valeur comptable a été effectuée. La valeur recouvrable du terrain a été évaluée à partir de la juste valeur diminuée des coûts de sortie. La juste valeur diminuée des coûts de sortie a été estimée basé sur des données d'entrée de niveau 3, soit une évaluation préparée par un évaluateur externe et indépendant en date du 12 octobre 2020. La valeur recouvrable du terrain au Mexique établie est inférieure à sa valeur comptable. Ainsi, au 31 octobre 2020, la Société a comptabilisé une charge de dépréciation de 32,8 millions \$ en lien avec son terrain au Mexique, sous le poste Éléments spéciaux afin que la valeur comptable du terrain corresponde à sa valeur recouvrable de 50,7 millions \$ au 31 octobre 2020.

Au 31 octobre 2020, la Société a déterminé que les chutes des revenus de Desarrollo Transimar et de la demande, dues à la pandémie de COVID-19, constituaient des indications objectives de dépréciation de son placement dans une coentreprise. Ainsi, la Société a effectué un test de dépréciation de son placement afin de comparer sa valeur recouvrable avec sa valeur comptable. La valeur recouvrable du placement a été déterminée en fonction de la juste valeur diminuée des coûts de sortie. La juste valeur diminuée des coûts de sortie a été établie selon une évaluation préparée par un évaluateur externe et indépendant en date du 31 octobre 2020 au moyen d'un modèle de flux de trésorerie actualisés, basé sur des données d'entrée de niveau 3. Les flux de trésorerie utilisés correspondent aux projections les plus plausibles de la direction étant donné les conditions actuelles et prévues du marché. La valeur recouvrable du placement établie est inférieure à sa valeur comptable. Ainsi, au 31 octobre 2020, la Société a comptabilisé une charge de dépréciation de 3,1 millions \$ en lien avec son placement, sous le poste Éléments spéciaux afin que la valeur comptable du placement corresponde à sa valeur recouvrable au 31 octobre 2020.

Au 31 octobre 2020, le taux d'actualisation avant impôts utilisé pour le test de dépréciation du placement était de 7,1 %.

La Société a effectué son test de dépréciation annuel afin de déterminer si la valeur comptable des marques de commerce était supérieure à leur valeur recouvrable. À la suite de ce test, la Société a comptabilisé des charges de dépréciation d'actifs de 2,4 millions \$ en lien avec ses marques de commerce.

Aucun événement ou changement de situation n'est survenu au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2020 qui aurait pu nécessiter une réduction de valeur supplémentaire des actifs non courants.

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.

Taux d'actualisation des obligations locatives

La Société utilise le taux d'emprunt marginal pour calculer l'obligation locative. La Société estime le taux d'emprunt marginal à la date de début du contrat de location en tenant compte de plusieurs éléments, incluant le taux sans risque au début du bail, la solvabilité de la Société, la devise du bail, la durée du bail et la nature du bien loué. Étant donné le recours à diverses hypothèses pour déterminer le taux d'actualisation des obligations locatives, il existe une incertitude relative à la mesure inhérente à ce calcul.

Provision pour conditions de retour

Les contrats de location pour des aéronefs et moteurs incluent des obligations liées aux conditions dans lesquelles les actifs doivent être retournés au bailleur à la fin du bail [les « conditions de retour »]. La Société comptabilise une provision liée aux conditions de retour des aéronefs et des moteurs loués à partir du début du bail en fonction du degré d'utilisation jusqu'à l'entretien permettant de respecter la condition de retour ou jusqu'à la fin du bail. La provision est ajustée pour tout changement dans les coûts prévus de l'entretien afférent et dans les estimations comptables et jugements importants utilisés; ces changements sont comptabilisés sous « Entretien d'aéronefs » à l'état consolidé des résultats dans la période au cours de laquelle ils surviennent. La provision est actualisée au taux sans risque des obligations canadiennes avant impôts à la date de clôture, d'une durée correspondant à la durée moyenne restante avant la sortie de fonds afférente.

La Société verse des dépôts aux bailleurs en fonction de l'utilisation des aéronefs loués en lien avec certains travaux d'entretien futurs, soit les dépôts d'entretien aux bailleurs. Les dépôts versés entre le dernier entretien effectué par la Société et la fin du bail, ainsi que certains dépôts versés en excédent du coût réel des travaux d'entretien, ne seront pas remboursés à la Société lors de l'entretien. Ces dépôts sont inclus dans la provision pour conditions de retour des aéronefs et moteurs loués.

Les estimations utilisées pour déterminer le montant de la provision pour conditions de retour sont fondées sur l'expérience passée, les coûts historiques et les réparations, les informations obtenues des fournisseurs externes, l'utilisation prévue des aéronefs, le moment auquel la réparation devrait avoir lieu, le taux de change du dollar américain ainsi que d'autres faits et hypothèses raisonnables dans les circonstances. Étant donné le recours à diverses hypothèses pour déterminer la provision pour conditions de retour, il existe une incertitude relative à la mesure inhérente à ce calcul. Les résultats réels seront différents des résultats estimés d'après les hypothèses.

Avantages du personnel futurs

La Société offre des ententes de retraite à prestations définies à certains membres de la haute direction. La charge de retraite est basée sur des calculs actuariels, effectués annuellement par des actuaires indépendants à l'aide de la méthode des unités de crédit projetées. Le calcul de la charge au titre des avantages du personnel repose sur des hypothèses comme le taux d'actualisation pour mesurer les obligations, la mortalité probable et la rémunération future prévue. Les résultats réels seront différents des résultats estimés d'après les hypothèses. 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 2020	Obligations liées aux avantages de retraite au 31 octobre 2020
Augmentation (diminution)	\$	\$
Taux d'actualisation	(6)	(1 483)
Taux de croissance des gains admissibles	15	75

Impôts

En raison de la pandémie de COVID-19, de ses incidences défavorables sur nos résultats et de la grande incertitude liée au moment du retour de la demande pour les voyages loisirs, au cours du deuxième trimestre de l'exercice terminé le 31 octobre 2020, la Société a cessé de comptabiliser des actifs d'impôts différés et réduit la valeur comptable des soldes d'actifs d'impôts différés dont elle n'était plus en mesure de justifier la comptabilisation conformément aux normes IFRS. De plus, la Société a évalué les indicateurs disponibles afin de déterminer si un résultat imposable suffisant pourrait être réalisé afin d'utiliser les actifs d'impôts différés comptabilisés avant le deuxième trimestre de l'exercice terminé le 31 octobre 2020. Tel que décrit à la section 7. Situation financière, trésorerie et sources de financement du présent rapport de gestion et à la note 2 aux états financiers consolidés, en raison de la pandémie de COVID-19, les pertes générées durant l'exercice terminé le 31 octobre 2020 et la grande incertitude liée au moment du retour de la demande pour les voyages loisirs constituent des indications négatives à l'effet que des actifs d'impôts différés puissent être réalisés. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2020, ces indications négatives l'emportent sur les indications positives historiques; ainsi, la Société a réduit le solde de ses actifs d'impôts différés de 18,4 millions \$. Les déductions fiscales sous-jacentes à ces actifs d'impôts différés demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du résultat imposable.

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 comptabilisés par la Société selon la meilleure estimation possible du montant de la perte. Par ailleurs, la déductibilité fiscale des pertes que la Société a déclarées au cours des exercices passés avec les placements dans des PCAA a été remise en question par les autorités fiscales. Cette situation, qui pourrait entraîner une charge d'environ 16,2 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, la Société a déjà versé un montant de 15,1 millions \$ aux autorités fiscales relativement à cette situation au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2015 et s'est opposée aux avis de cotisation reçus. Ce montant est comptabilisé comme impôts sur le résultat à recevoir aux 31 octobre 2020 et 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 obligations locatives, 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 64 % [74 % en 2019] 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 13 % [19 % en 2019] 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 s'est dotée d'une politique de gestion des risques de devises qui autorise l'utilisation de contrats de change à terme, et d'autres types d'instruments financiers dérivés, pour l'achat et/ou la vente de devises, en fonction de l'évolution anticipée des taux de change, dont l'échéance est généralement de moins de dix-huit mois. En raison de la pandémie de COVID-19 et du manque de visibilité sur ses besoins futurs qui en découle, la Société n'a pas contracté de nouveaux dérivés de change depuis mars 2020. La Société réévaluera la situation périodiquement.

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. En raison de la pandémie de COVID-19 et du manque de visibilité sur ses besoins futurs qui en découle, la Société n'a pas contracté de nouveaux dérivés liés au carburant depuis mars 2020. La Société réévaluera la situation périodiquement.

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 5,6 millions \$ au 31 octobre 2020. Les comptes clients sont composés de soldes à recevoir 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 autre client ne représente plus de 10 % du solde des débiteurs. Au 31 octobre 2020, environ 18 % des débiteurs était impayé depuis plus de 90 jours après la date exigible, tandis qu'environ 77 % 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.

Les autres montants à recevoir incluent des soldes à recevoir de deux processeurs de cartes de crédit totalisant 19,2 millions \$. Le risque de crédit pour ces montants à recevoir est négligeable.

En vertu de certaines de ses ententes avec des fournisseurs de services, principalement des hôteliers, la Société effectue des dépôts afin de bénéficier d'avantages, entre autres relativement au prix, à l'exclusivité et à l'allocation de chambres. Au 31 octobre 2020, ces dépôts totalisent 9,3 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 de fournisseurs 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 40,5 millions \$ au 31 octobre 2020 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 2020, les encaisses bailleurs ainsi réclamées totalisent 19,0 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. Le risque de crédit pour ces montants à recevoir est négligeable.

Pour les institutions financières y compris les diverses contreparties, le risque maximum de crédit au 31 octobre 2020 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 2020.

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 [voir section 7. *Situation financière, trésorerie et sources de financement*]. 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 16 – Contrats de location

L'IFRS 16, *Contrats de location*, 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, l'adoption de l'IFRS 16 entraîne une incidence significative sur ses états financiers consolidés. La Société comptabilise en vertu de ses contrats de location 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 remplacent la charge de loyer liée aux contrats de location.

La Société a adopté l'IFRS 16 le 1^{er} novembre 2019 et l'application est effectuée de manière rétrospective, avec ajustement à l'état consolidé de la situation financière d'ouverture au 1^{er} novembre 2018 et l'état consolidé des résultats du trimestre et de la période de neuf mois clos le 31 juillet 2019. Les méthodes comptables et les principaux changements en lien avec l'adoption de l'IFRS 16 sont expliqués dans la note 4 aux états financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 octobre 2020.

Le 28 mai 2020, l'IASB a publié un amendement à l'IFRS 16 sur les concessions allouées par les bailleurs en lien avec la COVID-19. Celui-ci permet, à certaines conditions, de comptabiliser les concessions allouées par les bailleurs en raison de la COVID-19 de la même manière qu'il comptabiliserait le changement selon l'IFRS 16, si le changement n'était pas une modification du contrat de location. La Société applique les dispositions de cet amendement à tous ses contrats de location dans ses états financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 octobre 2020. Aucune incidence significative sur l'état des résultats consolidés de la Société ne découle de l'adoption de ce nouvel amendement.

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 est en vigueur pour l'exercice de la Société ouvert à compter du 1^{er} novembre 2019. Aucune incidence significative sur les états financiers consolidés de la Société ne découle de l'adoption de cette nouvelle interprétation de l'IFRIC.

10. 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. Depuis le début de la pandémie de COVID-19, plusieurs risques se sont matérialisés et sont exposés en premier lieu dans cette section. Les risques reliés à la transaction avec Air Canada y sont également présentés séparément dû à l'importance de cette transaction pour la Société. Cette section se termine en élaborant les autres risques toujours présents, indépendamment des circonstances exceptionnelles que la Société subit actuellement.

La présente section 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.

GOVERNANCE 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'efficience 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 ». En raison de la pandémie de COVID-19, tous les risques auxquels la Société est exposée ont été réévalués en détails par les dirigeants de la Société. Cet exercice essentiel a permis de mettre à jour l'ordre de priorité des risques selon leur niveau de probabilité de réalisation et leur effet quantitatif et qualitatif sur les activités de la Société. Cet exercice s'est conclu par un total de 57 risques, cotés par ordre d'importance : rouge pour les 16 risques hautement prioritaires, orange pour les 6 risques prioritaires, jaune pour les 15 risques modérés et vert pour les 20 risques faibles. Ces risques sont ensuite regroupés selon le sujet traité pour en faciliter leur compréhension, tel qu'exposé dans les paragraphes suivants.

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 permettraient 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 EN LIEN AVEC LA CAPACITÉ À POURSUIVRE L'EXPLOITATION

Tel qu'indiqué à la note 2 aux états financiers consolidés, il existe des incertitudes significatives jetant un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation et, ainsi, à réaliser ses actifs et à s'acquitter de ses dettes dans le cours normal de ses activités. Les états financiers consolidés au 31 octobre 2020 ont été préparés sur une base de continuité de l'exploitation suivant laquelle on présume que la Société poursuivra ses activités dans un avenir prévisible et sera en mesure de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses dettes et de faire face à ses obligations dans le cours normal de ses activités. Les états financiers consolidés au 31 octobre 2020 et pour l'exercice clos à cette date ne comprennent pas d'ajustements à la valeur comptable et au classement des actifs, des passifs et des charges comptabilisés qui pourraient autrement être nécessaires si la base de continuité de l'exploitation se révélait inappropriée. Ces ajustements pourraient être importants.

La Société déploie tous les efforts et demeure confiante de mener la transaction avec Air Canada à terme, sans cependant en avoir la certitude. Si la transaction ne devait pas se conclure, la capacité de la Société à poursuivre son exploitation pour les 12 prochains mois exige qu'elle exerce une part importante de jugement et dépend de sa capacité à mettre en place un financement global totalisant environ 500,0 millions \$, de l'incidence de la pandémie de COVID-19 et des restrictions gouvernementales connexes liées aux activités et aux liquidités de la Société (y compris la capacité de la Société de reprendre ses activités régulières à un niveau suffisant), de sa capacité à accroître ses revenus afin de générer des flux de trésorerie des activités d'exploitation positifs, ainsi que du soutien continu accordé par ses fournisseurs, ses bailleurs, ses processeurs de cartes de crédit et autres créanciers. La direction cherche donc, si la transaction ne devait pas avoir lieu, à sécuriser le financement qui serait requis avant l'échéance de la nouvelle facilité de crédit à court terme subordonnée (à ce jour, fixée au 31 mars 2021) et discute à l'heure actuelle avec des prêteurs potentiels, dont les autorités gouvernementales. Ces discussions incluent une application possible au Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE). La Direction pourrait aussi tenter de repousser l'échéance de la nouvelle facilité de crédit à court terme subordonnée afin de se donner davantage de temps pour mettre en place le financement global requis. La direction demeure également à l'affût de tout programme d'aide gouvernementale, incluant une aide sectorielle qui pourrait comporter des prêts et possiblement d'autres types de soutien annoncée par le Ministre des Transports du Canada. La Société mène parallèlement des pourparlers avec ses bailleurs afin de modifier les conditions de ses baux.

Rien ne garantit que les fonds additionnels disponibles aux termes de la facilité de crédit à court terme existante seront suffisants pour financer les activités de la Société jusqu'à l'échéance des facilités de crédit, que la Société pourra de nouveau emprunter des montants suffisants pour répondre à ses besoins, ou qu'elle pourra le faire à des conditions acceptables, ou que les fournisseurs, les bailleurs, les processeurs de cartes de crédit et autres créanciers continueront de la soutenir. La pandémie de COVID-19 a mis à rude épreuve la capacité de la Société à retrouver la rentabilité. De ce fait, rien ne garantit que la Société sera en mesure de générer des flux de trésorerie positifs de ses activités d'exploitation au cours des douze prochains mois.

RISQUES EN LIEN AVEC LA COVID-19

La présente section donne un aperçu des risques particuliers auxquels Transat et ses filiales ont été et/ou seraient exposées en raison de la pandémie de COVID-19. En effet, depuis l'imposition par les autorités gouvernementales de diverses restrictions quant aux déplacements hors frontières, les opérations aériennes de la Société ont été suspendues du 1^{er} avril au 22 juillet 2020 et les activités du voyageur ont été réduites au minimum. Ceci a entraîné une réduction importante des flux de trésorerie provenant de l'exploitation malgré les mesures d'atténuation prises par la Société. Cette situation se poursuivra vraisemblablement jusqu'à une reprise normale de la demande pour les voyages de la part des consommateurs. Même si la probabilité de disponibilité prochaine d'un vaccin permet d'espérer un certain niveau de reprise de ses activités dans le courant de l'année 2021, la Société ne s'attend pas à ce que celles-ci retrouvent un niveau similaire à celui d'avant la pandémie avant 2023.

La crise entourant la pandémie de COVID-19 évolue rapidement et affecte toute l'industrie touristique mondiale ainsi que celle du transport aérien. L'ampleur des répercussions potentielles de la pandémie sur la Société et ses activités dépendra de son évolution, laquelle est toujours très incertaine et ne peut être prédite avec précision, notamment en ce qui a trait à la propagation du virus, la durée de l'éclosion, son incidence sur la consommation discrétionnaire de nos clients, les restrictions gouvernementales au niveau des déplacements et des frontières, ainsi que l'efficacité des mesures prises par les gouvernements des divers pays pour gérer la pandémie. Les perspectives quant à la demande de voyages dans les destinations desservies par la Société pour le début de 2021 demeurent très difficiles à déterminer étant donné les restrictions imposées par les gouvernements et les inquiétudes au sujet des déplacements outre frontières liées au virus de la COVID-19. La Société suit de très près la situation et continue de prendre les mesures qui s'imposent en fonction de l'évolution de la pandémie de COVID-19.

Les répercussions négatives potentielles de la pandémie de COVID-19 comprennent, sans toutefois s'y limiter :

- la réduction significative voire l'élimination de la demande pour les produits et services de la Société, tant pour ses vols offerts sur Air Transat que sur les forfaits vacances découlant notamment des restrictions gouvernementales au niveau des déplacements et des frontières, des inquiétudes des voyageurs en raison de la COVID-19, des nouvelles contraintes imposées aux voyageurs au niveau des aéroports et des vols en raison de la COVID-19 comme le port d'un couvre-visage et la prise de température, de la baisse des montants de dépenses discrétionnaires des consommateurs, des pertes d'emploi ou des réductions salariales découlant d'un déclin de l'activité économique, des perturbations de services découlant de la COVID-19, des modifications des habitudes de voyage des consommateurs, ce qui pourrait avoir des impacts défavorables importants sur les flux de trésorerie provenant de l'exploitation;
- les perturbations dans les opérations liées à l'incapacité des employés de la Société ou de ses sous-traitants ou autres partenaires commerciaux à travailler de façon normale en raison des restrictions liées à la COVID-19, y compris des mises en quarantaine;
- le remboursement de dépôts de clients aux termes de mesures d'application par les autorités législatives et réglementaires ou de litiges, y compris des recours collectifs, visant à requérir le remboursement de billets d'avion et de voyages annulés et assujettis à des offres de crédits-voyages et l'impact défavorable important sur la trésorerie de la Société qui pourrait en découler. Récemment, les autorités fédérales canadiennes ont indiqué leur volonté de soutenir financièrement l'industrie aérienne canadienne et de conditionner une telle aide au remboursement des crédits-voyages. La Société serait alors exposée au risque de remboursement ou à celui de n'avoir pas accès au soutien financier;
- l'impact de nouvelles lois, de nouveaux règlements et d'autres interventions gouvernementales découlant de la pandémie de COVID-19, incluant des mesures liées au voyageant requérant des mesures de distanciation qui pourraient entraîner des coûts additionnels pour la Société, une réduction du coefficient d'occupation ainsi qu'une hausse du prix des produits et services de la Société qui pourrait affecter défavorablement la demande pour ces produits et services;
- l'impact négatif sur les marchés mondiaux de crédit et de capitaux qui pourraient restreindre la capacité de la Société à refinancer ou renouveler ses obligations et autres ententes comportant des modalités de crédit qui arrivent à échéance à des conditions prévalant avant la pandémie ou à des conditions autrement raisonnables;
- l'incapacité pour la Société à rencontrer les ratios financiers requis aux termes de ses facilités de crédits et des engagements souscrits auprès de ses processeurs de cartes de crédit ou obtenir un prolongement de la suspension de leur application, menant à des conditions de crédit plus onéreuses ou à des obligations de remboursement affectant défavorablement sa trésorerie;
- le resserrement des conditions de crédit offertes par les partenaires commerciaux de la Société visant à gérer leurs propres liquidités;
- des dévaluations d'éléments d'actifs et des dépenses non récurrentes liées aux ajustements des structures de coûts de la Société;
- la volatilité prononcée des cours du carburant et des taux de change et l'impact négatif qui en résulte au niveau de la valeur des contrats de dérivés de la Société visant à gérer le risque lié à la fluctuation des cours de ces éléments;
- compte tenu du nombre important de terminaisons d'emploi effectuées à ce jour et anticipées, et de la décision de ne payer que des indemnités légales, la Société s'expose davantage à un risque de recours judiciaire de la part de ces employés;
- les montants pouvant être retenus par les processeurs de cartes de crédit retarderaient la disponibilité de ces fonds pour la Société, créant une pression additionnelle défavorable sur les flux de trésorerie de la Société;
- l'incapacité à en arriver à une entente avec les autorités réglementaires au niveau de solutions ou de mesures correctives aux inquiétudes soulevées en matière de concurrence dans le cadre du processus

d'approbation réglementaire pour l'arrangement avec Air Canada dans le contexte actuel généralisé où un nombre important d'acteurs de l'industrie du voyage ont annoncé des réductions de capacité et sollicité des mesures d'aide financière, ce qui pourrait impacter défavorablement la capacité à obtenir les approbations réglementaires nécessaires à l'approbation de l'arrangement.

Entre autres, suivant la suspension de tous ses vols à partir du 1^{er} avril 2020 et malgré une reprise timide de certains vols depuis le 23 juillet 2020, la Société, à l'instar de plusieurs acteurs dans le domaine du transport aérien et du voyage affectés par les restrictions gouvernementales en matière de déplacements et de frontières découlant de la COVID-19, a pris la décision d'octroyer des crédits-voyages aux consommateurs affectés, qui sont inclus dans les Dépôts de clients et revenus différés. Ces mesures ont déplu à bon nombre de consommateurs qui ont exprimé leur préférence à recevoir des remboursements monétaires. Dans certaines juridictions comme en Europe et aux États-Unis, les gouvernements ont adopté des mesures visant à forcer les compagnies aériennes à rembourser les billets d'avion et les voyages des consommateurs affectés qui en font la demande. En conséquence, la Société a procédé à des remboursements de consommateurs ayant réservé sur une plateforme Web de certains pays d'Europe, et ce uniquement pour le segment de vol au départ de l'Europe, représentant une partie minime des dépôts de clients de la Société. La majorité des dépôts de clients de la Société provient de consommateurs canadiens en lien avec des réservations de vols et de voyages pour les saisons automnale et hivernale à venir. Dans la mesure où la Société n'est pas en mesure d'offrir les vols ou les voyages visés par ces réservations, elle pourrait faire face à des demandes de remboursement sur une partie importante de ses dépôts de clients, ce qui aurait un impact défavorable important sur sa trésorerie. Les autorités gouvernementales canadiennes n'ont pas adopté de mesures semblables mais advenant le cas, la quasi-totalité des dépôts de clients pourrait faire l'objet de telles demandes de remboursement, affectant d'une façon équivalente la trésorerie de la Société. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2020, la Société a fait l'objet de certains recours collectifs en lien avec le remboursement de dépôts clients pour les vols annulés en lien avec la pandémie de COVID-19. Certains de ces recours collectifs pourraient entraîner des déboursés importants qui demeureront incertains jusqu'à ce qu'un ou plusieurs événements se réalisent ou non. À ce jour, l'issue de ces recours collectifs est impossible à prédire avec certitude et l'effet financier qui pourrait en découler ne peut faire l'objet d'une estimation fiable. Les montants qui pourraient devoir être payés en lien avec les recours collectifs sont pour la majeure partie inclus dans les Dépôts de clients et revenus différés. S'il advenait que la Société doive verser un montant en lien avec les recours collectifs, l'effet défavorable du règlement serait comptabilisé à l'état des résultats consolidés et pourrait avoir un effet très défavorable sur la trésorerie.

De plus, dans le cours normal, la Société fait face à un certain nombre d'échéances à court terme se rapportant à des contrats de services avec des processeurs de cartes de crédit, ainsi qu'à sa facilité de cautionnement de 50,0 millions \$. Ces ententes devront être renouvelées ou remplacées dans le contexte du marché prévalant au moment de leur échéance, ce qui pourrait se traduire par des modalités d'emprunt et de fonctionnement plus onéreuses pour la Société ou une incapacité à renouveler ou remplacer ces instruments. Depuis mars, la Société négocie avec les bailleurs de ses aéronefs, ainsi qu'avec les propriétaires des locaux qu'elle occupe, afin de reporter un certain nombre de paiements de loyers mensuels. De plus, la Société négocie avec ses fournisseurs afin de bénéficier de réduction de coûts et de modifier ses termes de paiement, et a mis en place des mesures de réduction des dépenses et de ses investissements. La Société a obtenu des prêteurs en vertu de sa facilité de crédit à terme rotatif de 50,0 millions \$ une suspension temporaire de l'application de certains ratios financiers. La Société a également fait l'objet d'un resserrement des conditions de crédit de la part de certains processeurs de cartes de crédit. La Société ne peut garantir qu'elle réussira à négocier favorablement des allègements et attermoissements avec ses bailleurs d'aéronefs, propriétaires de locaux, fournisseurs, prêteurs et autres partenaires ou, le cas échéant, qu'elle pourra prolonger leur maintien.

Un prolongement de la suspension des opérations et l'absence de revenus s'y rapportant pourrait également mettre en danger la capacité pour la Société à rencontrer ses ratios financiers en vertu de ses facilités de crédit et de ses ententes avec ses processeurs de cartes de crédit ou obtenir un prolongement de la suspension de leur application, menant à des conditions de crédit plus onéreuses et contraignantes ou des obligations de remboursement dans la mesure où elle ne peut s'entendre sur des aménagements aux ententes en place. De telles obligations de remboursement pourraient avoir des effets défavorables importants sur la position financière de la Société. Également, la levée de l'option d'achat de la participation ne donnant pas le contrôle dans Trafictours Canada par son détenteur après le 31 octobre 2020 affecterait d'autant la trésorerie de la Société.

Les répercussions négatives de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir dès mars 2020 sur les activités de la Société et se sont traduites par une réduction importante des flux de trésorerie monétaires provenant des activités d'exploitation. Par ailleurs, la Société doit continuer à absorber des coûts fixes comme ceux liés aux salaires et avantages de son personnel, la location et l'entretien de sa flotte d'aéronefs, de moteurs et autres équipements, la location d'espaces de bureau et dans les aéroports et les coûts de financement. Bien que la Société ait mis en œuvre certaines mesures visant à mitiger ces impacts tel que plus amplement décrits au présent rapport de gestion, tant que la Société ne pourra reprendre ses activités à des niveaux suffisants, la situation pèsera sur sa trésorerie. La Société pourrait devoir prendre des mesures additionnelles, y compris avoir recours à des emprunts au-delà de ses facilités existantes. La Société pourrait avoir de la

difficulté à accéder à des sources de financement ou encore à des conditions raisonnables de financement, notamment en raison de la réduction significative de ses activités, des perspectives liées à l'industrie du transport aérien et du tourisme, des conditions de marchés, du niveau d'endettement actuel de la Société et de la disponibilité d'éléments d'actifs afin de garantir des emprunts. À l'instar de la grande majorité des transporteurs aériens et autres acteurs de l'industrie du voyage dans le cours normal de la conduite de leurs opérations suivant les impacts de la COVID-19, la Société continue d'étudier différentes options au niveau d'un financement qui viserait à rehausser sa trésorerie afin de faire face aux perturbations possibles en lien avec la COVID-19, y compris un financement après d'institutions bancaires privées et gouvernementales et le programme fédéral de crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE). La Société ne peut donner de garantie qu'elle aura accès à de telles sources de financement ou encore à des conditions de financement acceptables, ni que de telles mesures additionnelles lui permettront de mitiger les risques découlant de la COVID-19, y compris ceux mentionnés ci-dessus.

En raison de la gravité et de la nature mondiale de la pandémie de COVID-19, il est possible que les estimations utilisées ainsi que les jugements posés par la direction dans le cadre de la préparation des états financiers de la Société changent à court terme et que l'effet de ces changements soit important, ce qui pourrait entraîner, entre autres, une dépréciation de certains actifs et/ou une augmentation de certains passifs. De plus, ces risques pourraient avoir un impact défavorable significatif sur les résultats d'exploitation ainsi que sur la situation financière de la Société au cours des prochains mois.

RISQUES RELIÉS À LA TRANSACTION AVEC AIR CANADA

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 en premier lieu le 11 août 2019 par la conclusion d'une convention de modification, et en deuxième lieu le 9 octobre 2020 par une révision du prix d'acquisition à la baisse. Plusieurs risques découlent de cette transaction et ont été présentés dans la circulaire d'arrangement du 12 novembre 2020 [la « circulaire »], 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 la réception de l'ordonnance définitive de la Cour autorisant l'arrangement et l'obtention des principales approbations des autorités de réglementation. L'obtention de l'approbation requise des actionnaires, l'exercice par les porteurs d'au plus 10 % des actions avec droit de vote émises et en circulation de leurs droits à la dissidence et l'obtention des autres approbations des autorités de réglementation constituent notamment d'autres conditions préalables indépendantes de la volonté de Transat.

En ce qui concerne les principales approbations des autorités de réglementation, le Commissaire à la concurrence a publié le 27 mars 2020 son rapport consultatif au Ministre faisant suite à la conclusion du Ministre établissant que l'arrangement proposé soulève des préoccupations quant à l'intérêt public. Le 28 septembre 2020, la Commission européenne a publié une communication des griefs visant l'arrangement.

La Société travaille de concert avec Air Canada pour répondre aux préoccupations soulevées par les organismes canadiens et européens en vue d'obtenir leur approbation de l'arrangement, y compris en ce qui concerne les mesures correctives qui peuvent être proposées par Air Canada pour répondre à ces préoccupations. Toutefois, Air Canada conserve le pouvoir discrétionnaire de déterminer l'étendue des recours qu'elle est prête à offrir (au-delà de ceux qu'elle est tenue d'offrir en vertu de la convention d'arrangement). 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 la date butoir, la convention d'arrangement pourrait être résiliée conformément à ses modalités moyennant le paiement par Air Canada des frais de résiliation inversés (pourvu que les autres conditions requises pour ce paiement soient autrement remplies, y compris toutes les autres conditions préalables à la clôture).

La pandémie de COVID-19 et ses répercussions sur le marché international de l'aviation commerciale compliquent le processus d'obtention des principales approbations des autorités de réglementation. En effet, les conditions de marché du secteur mondial ont changé profondément. Entre autres, la grande majorité des transporteurs aériens nord-américains,

européens et internationaux ont sollicité des mesures d'aide financière, mais, à l'instar de la Société, ont dû procéder à des réductions de leur capacité. Ce contexte pourrait avoir une incidence sur l'obtention des principales approbations des autorités de réglementation, notamment en ce qui concerne l'ensemble approprié de mesures correctives à prévoir pour obtenir ces approbations.

La convention d'arrangement révisée prévoit également une nouvelle condition de clôture voulant que le niveau de la dette nette de Transat, soit certains éléments de passifs moins certains éléments d'actifs tel qu'entendu avec Air Canada, ne dépasse pas un certain seuil précis. De nombreux facteurs pourraient avoir une incidence sur le niveau de la dette nette au cours de la période menant à l'heure de prise d'effet, et rien ne garantit que Transat respectera le seuil requis à l'heure de prise d'effet.

Rien ne garantit que l'opération avec Air Canada se concrétisera selon les modalités et conditions décrites à la circulaire ni même qu'elle se concrétise. Si l'opération proposée aux termes de l'arrangement ne se réalise pas pour quelque raison que ce soit, il est possible que les prêteurs, les bailleurs, les fournisseurs de services de traitement des opérations par carte de crédit, les clients et les autres partenaires commerciaux de Transat soient davantage préoccupés par la situation financière, les perspectives et la capacité de Transat à exécuter son plan stratégique en tant qu'entreprise en exploitation, ce qui pourrait se traduire par des modalités de crédit plus onéreuses, des obligations de remboursement anticipé, l'incapacité de refinancer la dette venant à échéance ou de trouver des nouvelles sources de financement, un accès restreint à des biens et services et/ou une baisse des activités, ce qui pourrait, dans chaque cas, avoir une incidence défavorable importante sur les flux de trésorerie de Transat et sa capacité à poursuivre ses activités en tant qu'entreprise en exploitation.

En outre, le défaut de réaliser l'opération proposée aux termes de l'arrangement pour quelque raison que ce soit pourrait avoir une incidence défavorable importante sur le cours des titres de la Société. Si l'opération proposée aux termes de l'arrangement ne se concrétise pas pour quelque raison que ce soit, rien ne garantit que la direction réussira à identifier et à implanter des solutions de rechange stratégiques qui seraient dans l'intérêt véritable de la Société et de ses parties prenantes dans le contexte des conditions actuelles de l'économie, des marchés, de la réglementation et de la concurrence dans les secteurs dans lesquels la Société exerce ses activités, ou qu'elle réussirait à implanter de telles solutions de rechange selon des modalités ou à un moment favorables. De plus, si elles étaient mises en œuvre, ces solutions de rechange pourraient ne pas avoir les résultats escomptés. Par ailleurs, nous avons également engagé d'importantes dépenses liées à l'opération proposée aux termes de l'arrangement et d'autres coûts connexes, et nous pourrions devoir engager d'autres coûts substantiels ou imprévus à l'avenir.

Clauses restrictives de la Société jusqu'à l'heure de prise d'effet et incertitudes pouvant avoir un effet défavorable sur les activités de la Société

Depuis la conclusion de la convention d'arrangement de 2019, la Société a été soumise à certaines clauses restrictives, qui ont été maintenues ou resserrées aux termes de la convention d'arrangement révisée, notamment en ce qui concerne les placements liés à sa stratégie hôtelière. Ces restrictions l'ont empêchée, et pourraient continuer à l'empêcher, de saisir d'autres occasions d'affaires. De plus, l'incertitude quant au respect de toutes les conditions requises, y compris les 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 temps écoulé depuis la conclusion de la convention d'arrangement de 2019 et 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.

En outre, bien que la Société ait réussi à mettre en place la facilité de crédit à court terme subordonnée et à apporter des changements à sa facilité de crédit à terme rotatif, ces arrangements n'ont qu'une durée limitée et devront être remplacés si l'arrangement n'est pas réalisé au plus tard à la date butoir. Plus particulièrement, la facilité de crédit à court terme subordonnée arrivera à échéance à la première éventualité à survenir entre le 31 mars 2021 et la clôture de l'arrangement. De plus, la suspension de l'application de certains ratios financiers aux termes de la facilité de crédit à terme rotatif de la Société et de sa facilité de crédit à court terme subordonnée prend fin le 30 janvier 2021, après quoi, en l'absence d'une prolongation, la Société pourrait se trouver en défaut de ses obligations et pourrait être confrontée à la déchéance du terme de ses emprunts. Conformément aux modalités de la convention d'arrangement, la capacité de la Société à mettre en place de nouvelles sources de financement est restreinte et nécessite le consentement d'Air Canada. Par conséquent, si l'approbation requise des actionnaires et des autorités de réglementation n'est pas obtenue et que l'arrangement n'est pas réalisé au plus tard à la date butoir, la Société devra surmonter les défis posés par sa situation de trésorerie et les facilités de prêt venant à échéance. Si la Société n'est pas en mesure de renouveler ses facilités venant à échéance à des conditions

acceptables ou de trouver d'autres financements, sa situation financière et ses perspectives d'affaires pourraient être touchées de manière défavorable importante.

Résiliation dans certaines circonstances, y compris si la résolution relative à l'arrangement n'est approuvée par les actionnaires, et frais de résiliation

Transat et Air Canada ont chacun le droit, dans certaines circonstances, y compris si la résolution relative à l'arrangement n'est approuvée par les actionnaires, 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.

En outre, bien que la Société ait réussi à mettre en place la facilité de crédit à court terme subordonnée et à apporter des changements à sa facilité de crédit à terme rotatif, ces arrangements n'ont qu'une durée limitée et devront être remplacés si l'arrangement n'est pas réalisé au plus tard à la date butoir. Plus particulièrement, la facilité de crédit à court terme subordonnée arrivera à échéance à la première éventualité à survenir entre le 31 mars 2021 et la clôture de l'arrangement. De plus, la suspension de l'application de certains ratios financiers aux termes de la facilité de crédit à terme rotatif de la Société et de la facilité de crédit à court terme subordonnée prend fin le 30 janvier 2021, après quoi, en l'absence d'une prolongation, la Société pourrait se trouver en défaut de ses obligations et pourrait être confrontée à la déchéance du terme de ses emprunts. Conformément aux modalités de la convention d'arrangement, la capacité de la Société à mettre en place de nouvelles sources de financement est restreinte et nécessite le consentement d'Air Canada. Par conséquent, si l'approbation requise des actionnaires et des autorités de réglementation n'est pas obtenue et que l'arrangement n'est pas réalisé au plus tard à la date butoir, la Société devra surmonter les défis posés par sa situation de trésorerie et les facilités de prêt venant à échéance. Si la Société n'est pas en mesure de renouveler ses facilités venant à échéance à des conditions acceptables ou de trouver d'autres financements, sa situation financière et ses perspectives d'affaires pourraient être touchées de manière défavorable importante, ce qui pourrait par le fait même entraîner des risques importants pour la viabilité de la Société et sa capacité à poursuivre ses activités, et contraindre Transat à effectuer une restructuration de ses activités qui pourrait réduire considérablement l'ensemble de la valeur de ses titres de participation.

De plus, si l'arrangement n'est pas approuvé par les actionnaires et n'est pas réalisé autrement, il est possible que les prêteurs, les bailleurs, les fournisseurs de services de traitement des opérations par carte de crédit, les clients et les autres partenaires commerciaux de Transat soient davantage préoccupés par la situation financière, les perspectives et la capacité de Transat à exécuter son plan stratégique en tant qu'entreprise en exploitation, ce qui pourrait se traduire par des modalités de crédit plus onéreuses, des obligations de remboursement anticipé, l'incapacité de refinancer la dette venant à échéance ou de trouver de nouvelles sources de financement, un accès restreint à des biens et services et/ou une baisse des activités, ce qui pourrait, dans chaque cas, avoir une incidence défavorable importante sur les flux de trésorerie de Transat et sa capacité à poursuivre ses activités en tant qu'entreprise en exploitation.

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 pourrait également avoir un effet défavorable sur la capacité de Transat d'attirer ou de garder à son service du personnel clé. Si la convention d'arrangement est résiliée, les relations de la Société avec ses clients, fournisseurs, créanciers, bailleurs, 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 en 2018 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 avec Air Canada, 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. La décision de poursuivre le développement hôtelier sera également tributaire de la situation de la trésorerie de la Société et de sa capacité de financement dans l'environnement actuel affecté par la pandémie COVID-19. 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. A ce jour, les signes de reprise de l'industrie touristique sont faibles pour les destinations que la Société dessert, et les marchés financiers pourraient continuer leur 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

Indépendamment des risques découlant de la transaction avec Air Canada, Transat évolue dans une industrie où la concurrence a toujours été vive. 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 évaluer 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, tel que la pandémie de COVID-19, 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.

De plus, le marché et les voyageurs exigent de plus en plus qu'une société publique, telle que Transat, puisse être reconnue comme une entreprise socialement responsable à tous points de vue. Au fil des années, la Société a adopté de multiples mesures pour obtenir une telle reconnaissance, notamment son programme de certification Travelife, son entente avec Consortium SAF+, sa nouvelle flotte d'Airbus A321neoLR plus performante et moins polluante, son soutien aux populations locales des pays où la Société opère, et ses certifications ISO et LEED. Malgré ces initiatives, il est possible qu'aux yeux de certains organismes, institutions ou actionnaires, la Société ne corresponde pas totalement à cette définition d'une entreprise socialement responsable, pouvant du même coup entacher la réputation de la Société.

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, ainsi que ceux évoqués dans la section Risques en lien avec la COVID-19, 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.

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 cartes 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, Rolls-Royce, General Electric, Lufthansa Technik, A.J.Walter et Pratt & Whitney fait en sorte que nous pourrions subir les contrechocs de tous problèmes reliés aux aéronefs d'Airbus 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 d'un grand nombre d'hôteliers. 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 trois types d'aéronefs Airbus 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 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 afin de mettre en œuvre un système de prix pour la pollution au carbone. Celle-ci pourrait entre autres exiger que la ligne aérienne de la Société utilise un pourcentage minimal de carburant propre durable. 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 avec Air Canada », l'acquisition des actions émises et en circulation de Transat par Air Canada est assujettie à l'approbation des organismes de réglementation. À 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, notre plan de rétention 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. Le risque de rétention est d'autant plus probable avec le contexte de la pandémie de COVID-19 qui exerce une pression forte sur l'ensemble des employés de la Société, étant donné les perspectives d'une reprise très lente de l'industrie touristique.

En date du 31 octobre 2020, la Société comptait 5 100 employés, dont près de 75% sont inactifs à cette date. Les employés canadiens, actifs et inactifs, bénéficient des programmes d'aide aux employés subventionnés par le gouvernement canadien. La filiale Air Transat de la Société est la seule avec des employés syndiqués, lesquels sont encadrés par six conventions collectives dont trois viendront à échéance en 2021 et deux en 2022. La convention de l'Association des pilotes de ligne qui était échue depuis le 1^{er} mai 2020 a été prolongée pour un terme d'une année jusqu'au 30 avril 2021. Il est d'ailleurs possible que les négociations pour le renouvellement de ces conventions collectives puissent entraîner au cours des prochaines années 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.

De plus, la Société détient une assurance responsabilité pour les administrateurs et les dirigeants ainsi qu'une assurance responsabilité professionnelle pour payer les montants que la Société pourrait être tenue de verser dans le cadre de poursuites visant spécifiquement les administrateurs et les dirigeants, et non la Société.

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 nos assurances suffisent 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.

11. 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 2020.

Finalement, il n'y a eu aucune modification significative des CIIF survenue au cours du quatrième trimestre terminé le 31 octobre 2020 qui ait eu une incidence importante sur les CIIF de la Société.

12. PERSPECTIVES

Impact du coronavirus sur les perspectives – Dans la situation actuelle, il est impossible pour l'instant de prévoir l'effet de la pandémie de COVID-19 sur les réservations à venir, la reprise partielle des opérations aériennes ainsi que les résultats financiers.

La Société a mis en œuvre une série de mesures opérationnelles, commerciales et financières, notamment de réduction de coûts, visant à préserver sa trésorerie. Elle continue d'assurer un suivi quotidien de la situation afin d'ajuster ces mesures en fonction de son évolution. Se reporter à la rubrique « Risques et incertitudes » du présent rapport de gestion pour une description plus détaillée des principaux risques et incertitudes auxquels fait face la Société.

En conséquence, la Société ne présente pas pour l'instant de perspectives pour l'hiver 2021.

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