

TABLE DES MATIÈRES

1.	Avertissement en ce qui concerne les déclarations prospectives.....	6
2.	Mesures financières non normalisées selon les IFRS.....	8
3.	Faits saillants financiers.....	11
4.	Faits saillants de l'exercice.....	12
5.	Aperçu.....	14
6.	Activités consolidées.....	18
7.	Situation financière, trésorerie et sources de financement.....	26
8.	Autres.....	34
9.	Comptabilité.....	35
10.	Risques et incertitudes.....	43
11.	Contrôles et procédures.....	52
12.	Perspectives.....	52
	Rapport de la direction.....	53
	Rapport de l'auditeur indépendant.....	54

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 2022 par rapport à l'exercice clos le 31 octobre 2021 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 14 décembre 2022. 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 2022 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.

Nous attirons votre attention sur la section 7. Situation financière, trésorerie et sources de financement du rapport de gestion et sur la note 2 aux états financiers consolidés, lesquelles décrivent un environnement, des événements et des conditions, notamment dans un contexte de pandémie, qui indiquent l'existence d'une incertitude significative susceptible de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation.

En raison 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. En dépit des assouplissements des mesures sanitaires et des restrictions de voyage initialement mises en place, les restrictions de voyage et les exigences de vaccination imposées par de nombreux pays, ainsi que les inquiétudes liées à la pandémie et ses répercussions économiques, combinées à l'incertitude liée à un possible ralentissement économique, à l'inflation qui sévit dans de nombreux pays, dont le Canada, et au conflit militaire entre la Russie et l'Ukraine ont créé une incertitude importante liée à la demande; et les effets se feront encore partiellement sentir pour l'exercice 2023. Pour la saison d'hiver 2022, la Société a déployé un programme d'hiver réduit, qu'elle a dû ajuster à la suite de l'apparition du variant Omicron et des nouvelles mesures restrictives prises par le Canada et d'autres pays. Pour la saison d'été 2022, la Société a également déployé un programme encore réduit, quoique nettement plus proche des niveaux prépandémiques. Bien que la situation se soit améliorée notablement depuis le deuxième trimestre 2022, la Société ne peut pas prévoir avec certitude toutes les répercussions de cette situation sur ses activités et ses résultats, la vitesse à laquelle la situation s'améliorera, ni le moment exact du retour à une situation normale. Depuis le début de la pandémie, la Société a mis en œuvre une série de mesures tant opérationnelles, commerciales, que financières, notamment la mise en place de nouveaux financements et de mesures 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 pas 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 levée de la plupart des restrictions ont permis une nette reprise de ses activités dans le courant de l'année 2022, la Société ne s'attend pas à ce que celles-ci retrouvent un niveau similaire à celui d'avant la pandémie avant 2024.

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 préserver et de faire croître sa réputation et sa marque, la disponibilité du financement dans le futur, les fluctuations des prix du carburant et des taux de change et d'intérêt, la dépendance de la Société envers des fournisseurs clés, la disponibilité et la fluctuation des coûts liés à nos aéronefs, les technologies de l'information et les télécommunications, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables, les litiges en cours et les poursuites intentées par des tiers, la capacité de réduire les coûts d'exploitation, la capacité de la Société d'attirer et de conserver des ressources compétentes, les relations de travail, les négociations des conventions collectives et les conflits de travail, les questions de retraite, le maintien d'une couverture d'assurance à des niveaux et conditions favorables et à un coût acceptable, ainsi que d'autres risques expliqués en détail à la section Risques et incertitudes du rapport de gestion.

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 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.
- La perspective selon laquelle, sous réserve de l'incertitude relative à la continuité d'exploitation tel que décrit à la section Base d'établissement et incertitude relative à la continuité d'exploitation du 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 d'emprunts sur ses facilités de crédit existantes.
- La perspective selon laquelle, pour l'ensemble de 2023, la Société prévoit déployer une capacité équivalente à 90 % de celle de 2019.
- La perspective selon laquelle, la combinaison de la demande et des prix à la hausse permettra à la Société de faire face à un contexte de coûts plus élevés.
- La perspective selon laquelle, pour l'ensemble de 2023, la Société s'attend à une marge de résultat d'exploitation ajustée d'environ 4 % à 6 %.

En faisant ces déclarations, la Société a supposé, entre autres, qu'aucune restriction en matière de déplacements ou de frontières ne sera imposée par les autorités gouvernementales, 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 actuellement en vigueur, que les voyageurs continueront de voyager malgré mesures sanitaires et autres contraintes imposées en raison de la pandémie, que la main-d'œuvre demeurera disponible tant pour la Société, ses fournisseurs ainsi que les entreprises rendant des services aux voyageurs dans les aéroports, 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, les gains (pertes) à la cession d'actifs, les charges de restructuration, la dépréciation d'actifs, l'amortissement, les gains (pertes) de change, les gains (pertes) sur modification de la dette à long terme et autres éléments inhabituels importants, et en incluant les primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant 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 et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant 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, réévaluation du passif lié aux bons de souscription, gain (perte) à la cession d'entreprises, gain (perte) à la cession d'actifs, charge de restructuration, dépréciation d'actifs, gain (perte) de change et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant 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, réévaluation du passif lié aux bons de souscription, gain (perte) sur modification de la dette à long terme, gain (perte) à la cession d'entreprises, gain (perte) à la cession d'actifs, charge de restructuration, 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 arrivés à échéance durant 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 ajusté (perte nette ajustée) 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.
Dette totale	Dette à long terme plus le montant des obligations locatives, de la subvention publique différée et du passif lié aux bons de souscription, net des coûts de financement reportés associés au financement non garanti CUGE. La direction utilise la dette totale pour évaluer le niveau d'endettement, les besoins futurs de liquidités et le levier financier de la Société. La direction croit que cette mesure est utile afin d'évaluer la capacité de la Société à respecter ses engagements financiers actuels et futurs.
Dette totale nette	Dette totale (décrite ci-haut) moins la trésorerie et équivalents de trésorerie. La dette totale nette est utilisée afin d'évaluer la situation de trésorerie par rapport au niveau d'endettement de la Société. La direction croit que cette mesure est utile afin d'évaluer la capacité de la Société à respecter ses engagements financiers actuels et futurs.

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

	2022	2021	2020
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	\$	\$	\$
Perte d'exploitation	(303 420)	(401 222)	(425 962)
Éléments spéciaux	1 630	27 572	99 675
Amortissement et dépréciation	153 429	159 765	204 112
Primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période	(8 391)	—	—
Perte d'exploitation ajustée	(156 752)	(213 885)	(122 175)
Perte avant charge d'impôts	(449 473)	(389 415)	(488 973)
Éléments spéciaux	1 630	27 572	99 675
Variation de la juste valeur des dérivés	9 685	(8 849)	13 715
Réévaluation du passif lié aux bons de souscription	(21 989)	(4 934)	—
Gain sur modification de la dette à long terme	(22 191)	—	—
Perte (gain) sur cession d'actifs	(3 934)	(17 347)	11 271
Perte (gain) de change	92 150	(53 260)	3 601
Primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période	(8 391)	—	—
Perte ajustée avant charge d'impôts	(402 513)	(446 233)	(360 711)
Perte nette attribuable aux actionnaires	(445 324)	(389 559)	(496 545)
Éléments spéciaux	1 630	27 572	99 675
Variation de la juste valeur des dérivés	9 685	(8 849)	13 715
Réévaluation du passif lié aux bons de souscription	(21 989)	(4 934)	—
Gain sur modification de la dette à long terme	(22 191)	—	—
Perte (gain) sur cession d'actifs	(3 934)	(17 347)	11 271
Perte (gain) de change	92 150	(53 260)	3 601
Primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période	(8 391)	—	—
Récupération d'impôts liée aux pertes relatives aux PCAA	(5 347)	—	—
Incidence fiscale	—	—	12 948
Perte nette ajustée	(403 711)	(446 377)	(355 335)
Perte nette ajustée	(403 711)	(446 377)	(355 335)
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	37 838	37 747	37 747
Perte nette ajustée par action	(10,67)	(11,83)	(9,41)

	31 octobre 2022	31 octobre 2021	31 octobre 2020
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$
Dette à long terme	664 160	463 180	49 980
Subvention publique différée	169 025	167 394	—
Passif lié aux bons de souscription	24 360	36 557	—
Coûts de financement reportés	(12 552)	(19 368)	—
Obligations locatives	1 087 908	956 358	853 906
Dette totale	1 932 901	1 604 121	903 886
Dette totale	1 932 901	1 604 121	903 886
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(322 535)	(433 195)	(426 433)
Dette totale nette	1 610 366	1 170 926	477 453

3. FAITS SAILLANTS FINANCIERS

	2022	2021	2020	Variation	
				2022	2021
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	\$	\$	\$	%	%
États des résultats consolidés					
Revenus	1 642 038	124 818	1 302 069	1 215,5	(90,4)
Perte d'exploitation	(303 420)	(401 222)	(425 962)	24,4	5,8
Perte nette attribuable aux actionnaires	(445 324)	(389 559)	(496 545)	(14,3)	21,5
Perte de base par action	(11,77)	(10,32)	(13,15)	(14,1)	21,5
Perte diluée par action	(11,77)	(10,32)	(13,15)	(14,1)	21,5
Perte d'exploitation ajustée ¹	(156 752)	(213 885)	(122 175)	26,7	(75,1)
Perte nette ajustée ¹	(403 711)	(446 377)	(355 335)	9,6	(25,6)
Perte nette ajustée par action ¹	(10,67)	(11,83)	(9,41)	9,8	(25,7)
États des flux de trésorerie consolidés					
Activités opérationnelles	(177 854)	(518 444)	(46 136)	65,7	(1 023,7)
Activités d'investissement	(33 783)	4 542	(60 414)	(843,8)	107,5
Activités de financement	99 689	522 071	(33 374)	(80,9)	1 664,3
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	1 288	(1 407)	1 513	191,5	(193,0)
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	(110 660)	6 762	(138 411)	(1 736,5)	104,9
	31 octobre 2022	31 octobre 2021	31 octobre 2020	Variation	
	\$	\$	\$	2022	2021
				%	%
États de la situation financière consolidés					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	322 535	433 195	426 433	(25,5)	1,6
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés (courant et non courant)	375 557	170 311	308 647	120,5	(44,8)
	698 092	603 506	735 080	15,7	(17,9)
Actif total	2 271 131	1 897 658	2 016 071	19,7	(5,9)
Dettes (courant et non courant)	664 160	463 180	49 980	43,4	826,7
Dettes totales ¹	1 932 901	1 604 121	903 886	20,5	77,5
Dettes totales nettes ¹	1 610 366	1 170 926	477 453	37,5	145,2

¹ Voir section Mesures financières non normalisées selon les IFRS

4. FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

EFFETS DE LA PANDÉMIE DE COVID-19

En raison 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. En dépit des assouplissements des mesures sanitaires et des restrictions de voyage initialement mises en place, les restrictions de voyage et les exigences de vaccination imposées par de nombreux pays, ainsi que les inquiétudes liées à la pandémie et ses répercussions économiques, combinées à l'incertitude liée à un possible ralentissement économique, à l'inflation qui sévit dans de nombreux pays, dont le Canada, et au conflit militaire entre la Russie et l'Ukraine ont créé une incertitude importante liée à la demande; et les effets se feront encore partiellement sentir pour l'exercice 2023. Pour la saison d'hiver 2022, la Société a déployé un programme d'hiver réduit, qu'elle a dû ajuster à la suite de l'apparition du variant Omicron et des nouvelles mesures restrictives prises par le Canada et d'autres pays. Pour la saison d'été 2022, la Société a également déployé un programme encore réduit, quoique nettement plus proche des niveaux prépandémiques. Bien que la situation se soit améliorée notablement depuis le deuxième trimestre 2022, la Société ne peut pas prévoir avec certitude toutes les répercussions de cette situation sur ses activités et ses résultats, la vitesse à laquelle la situation s'améliorera, ni le moment exact du retour à une situation normale. Depuis le début de la pandémie, la Société a mis en œuvre une série de mesures tant opérationnelles, commerciales, que financières, notamment la mise en place de nouveaux financements et de mesures 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 pas 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 levée de la plupart des restrictions ont permis une nette reprise de ses activités dans le courant de l'année 2022, la Société ne s'attend pas à ce que celles-ci retrouvent un niveau similaire à celui d'avant la pandémie avant 2024.

La préservation des liquidités est une priorité pour la Société. Au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2022, 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 :

- Le 9 mars 2022, la Société a renégocié certaines de ses ententes de financement avec le gouvernement du Canada. L'entente de financement non garanti CUGE de la Société a été amendée afin, entre autres, de reporter l'augmentation des taux d'intérêts ainsi que la date jusqu'à laquelle 50 % des bons de souscription acquis seraient annulés dans l'éventualité où cette entente était remboursée avant le 31 décembre 2023. La facilité de crédit non garantie liée aux crédits voyage a également été amendée afin d'augmenter de 43,3 millions \$ le montant pouvant être tiré.
- Le 29 juillet 2022, la Société a sécurisé un montant additionnel de 100,0 millions \$ par l'intermédiaire du CUGE selon les mêmes termes et conditions que ceux amendés le 9 mars 2022. Cette entente lui permet d'accéder à des liquidités supplémentaires de 100,0 millions \$. De ces liquidités supplémentaires, 80,0 millions \$ s'ajoutent au financement non garanti CUGE et 20,0 millions \$ au financement garanti CUGE. Dans le cadre de la mise en place de ce financement additionnel, la Société a convenu avec tous les prêteurs du report au 29 avril 2024 des maturités initialement prévues le 29 avril 2023. La Société a également convenu du report de la date à laquelle la Société doit se conformer à certaines clauses financières au 29 octobre 2023 (précédemment 30 octobre 2022). De plus, tel que prévu selon les termes du financement CUGE, un total de 4 687 500 bons de souscriptions, visant l'achat d'un nombre équivalent d'actions de Transat à un prix d'exercice de 3,20 \$ par action, ont également été émis selon les termes renégociés le 9 mars 2022.
- Les changements au financement CUGE négociés le 29 juillet 2022 mettent également à la disposition de la Société une facilité de crédit additionnelle d'un montant maximum de 50,0 millions \$ sujette à certaines conditions préalables devant être remplies au plus tard le 29 juillet 2023, notamment l'obtention d'un financement supplémentaire d'une tierce partie.
- Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2022, la Société a effectué des tirages totalisant 213,2 millions \$ sur ses facilités de crédit CUGE. Tel que décrit à la section Financement, le financement disponible s'élève à un maximum de 963,3 millions \$, dont 863,2 millions \$ sont utilisés au 31 octobre 2022.
- Au cours de l'exercice, un Airbus A330 a été retourné au bailleur de façon anticipée.

- La Société ajuste en continu son programme de vol à l'évolution de la situation. Les effets persistants du variant Omicron et les mesures restrictives mises en place par le gouvernement fédéral le 15 décembre 2021 ont eu un impact sur les réservations et les demandes d'annulations. Ainsi, au cours du premier trimestre, la Société a annulé près de 30 % des vols pour les départs prévus de janvier jusqu'à la fin du mois de février. De plus, au début du mois de février, la Société a procédé à l'annulation de vols supplémentaires pour la saison d'hiver, réduisant ainsi la capacité totale de la saison d'hiver d'environ 22 % de celle initialement déployée. Les assouplissements des mesures de restrictions de voyage à l'échelle mondiale, puis la suppression de la plupart d'entre elles, ont entraîné une hausse de la demande. La Société a depuis rétabli un programme de vols représentant une portion importante du volume prépandémique durant la saison estivale.
- La Société poursuit les négociations avec ses fournisseurs afin de bénéficier de réduction de coûts et de modifier les termes de paiement, et continue de mettre en place des mesures de réduction des dépenses et des investissements.
- La Société a continué de se prévaloir de subventions gouvernementales pour les entreprises touchées par la COVID-19. La Subvention Salariale d'Urgence du Canada (« SSUC ») et la Subvention d'Urgence du Canada pour le Loyer (« SUCL ») ont été remplacées par le Gouvernement du Canada par deux nouveaux programmes, soit le Programme de Relance pour le Tourisme et l'Accueil (« PRTA ») et le Programme de Relance pour les Entreprises les Plus Durement Touchées (« PREPDT »). Ces deux programmes, qui ont pris fin le 7 mai 2022, ont permis d'offrir un soutien aux salaires.
- Au 31 octobre 2022, la trésorerie et les équivalents de trésorerie s'établissaient à 322,5 millions \$.

ENTENTES DE PARTAGE DE CODE ET INTERLIGNE VIRTUEL

En 2022, la Société a enrichi son service d'interligne virtuel grâce à l'ajout des partenaires Azores Airlines, Loganair, SKY Express, Air North, AEGEAN Airlines et Viva Air à sa plateforme connectair par Air Transat. Ceux-ci s'ajoutent aux partenariats déjà en place avec EasyJet, Vueling, Avianca et Pascan et portent à plus de 300 le nombre total de destinations accessibles par ce biais.

En mai 2022, la Société a ouvert les réservations en partage de code avec WestJet sur le marché transatlantique.

En octobre 2022, la Société a ouvert les réservations en partage de code avec Porter Airlines.

NOUVEAUX BAUX D'AÉRONEFS

En septembre 2022, la Société a annoncé un accord pour la location à long terme de trois nouveaux Airbus A321XLR, dont la livraison s'échelonnait de 2025 à 2026. L'entente comprend également une option pour un appareil A321XLR supplémentaire qui sera livré en 2027.

En novembre 2022, la Société a conclu une entente pour la livraison de deux Airbus A321LR additionnels, dont la livraison est prévue en 2024, pour un total projeté de 19 A321LR.

ENTENTES DE CONVENTIONS COLLECTIVES

En mai 2022, la Société a conclu avec l'Association internationale des pilotes de lignes (ALPA), représentant l'ensemble de ses pilotes, un accord prolongeant de 3 ans la durée de sa convention collective en vigueur, soit jusqu'au 30 avril 2025.

En octobre 2022, la Société a conclu avec l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleurs de l'aérospatiale (AIMTA), représentant le personnel d'entretien et les agents de la centrale bagage, une nouvelle convention collective de 5 ans, soit jusqu'au 30 avril 2027. Cette nouvelle convention a été ratifiée le 7 novembre 2022.

5. APERÇU

LE SECTEUR DES VOYAGES LOISIRS

Le secteur dit des voyages loisirs regroupe principalement des transporteurs aériens s'adressant à une clientèle voyageant pour le loisir, c'est-à-dire principalement pour le tourisme, les vacances, ou pour rendre visite à des proches, mais aussi des voyagistes, des agences de voyages (ayant pignon sur rue ou en ligne), des entreprises offrant des services à destination et des hôteliers. Dans chacun de ces sous-secteurs, on retrouve des entreprises qui ont adopté différents modèles de fonctionnement.

ACTIVITÉ PRINCIPALE, VISION ET STRATÉGIE

Activité principale

Née à Montréal il y a 35 ans, Transat est un joueur phare du voyage loisirs, particulièrement comme transporteur aérien sous la marque Air Transat. Élue meilleure compagnie aérienne loisirs en Amérique du Nord par les passagers aux World Airline Awards 2022 de Skytrax, elle offre l'accès à des destinations internationales, américaines et canadiennes. Renouvelant sa flotte aérienne avec des appareils les plus écoénergétiques de leur catégorie, elle s'engage au profit d'un environnement plus sain, qu'elle sait essentiel pour son activité et les destinations qu'elle dessert. Transat est certifiée Travelife depuis 2018.

Stratégie

Dans le cadre de son plan stratégique 2022-2026, Transat s'est donné pour objectif de ramener la Société à la rentabilité et d'achever sa transformation pour atteindre un niveau de rentabilité supérieur au niveau prépandémique, ainsi que de croître dans de nouveaux marchés. Cette phase doit permettre de capitaliser sur les acquis après 2026 pour propulser Transat vers une nouvelle phase de croissance.

PLAN STRATÉGIQUE ET OBJECTIFS

Pour cela, Transat met en œuvre ou poursuit un certain nombre de changements :

- Le recentrage des activités aériennes et la redéfinition du réseau, avec une présence accrue à Montréal et dans l'Est du Canada, ainsi que la mise en œuvre de partenariats pour solidifier le réseau;
- La réduction des coûts et l'accroissement de l'agilité, notamment par la renégociation d'engagements (flotte, empreinte immobilière), le recentrage sur les activités aériennes et une importante simplification de l'organisation;
- L'optimisation à terme de sa structure de financement;
- L'accroissement de l'efficacité grâce à une flotte rajeunie et resserrée sur deux types d'appareils Airbus (A330 et A321), l'optimisation de l'utilisation des avions, la réduction des effets saisonniers et l'amélioration des pratiques de gestion du revenu.

La Société continue de s'appuyer et de capitaliser sur ses forces :

- Une marque de voyage loisir aimée des voyageurs, à un moment où les vacances et la visite des proches et de la famille sont les fers de lance de la reprise des déplacements aériens;
- Un engagement fort pour l'environnement depuis de nombreuses années;
- Des équipes engagées avec une tradition d'attachement à l'entreprise;
- Un ancrage historique au Québec.

Pour l'exercice 2023, en lien avec son plan stratégique 2022-2026, les objectifs et les indicateurs de performance que Transat poursuivra sont les suivants :

1. Poursuivre le renforcement du réseau, notamment avec la mise en place de partenariats, afin d'accroître l'utilisation des appareils et s'ouvrir à de nouveaux marchés, et avec l'implantation d'une solution technologique pour la tarification dynamique;
2. Préserver les liquidités et optimiser la trésorerie pour soutenir la reprise et le développement des activités;
3. Poursuivre la rationalisation de la flotte notamment par l'arrivée de nouveaux appareils A321LR et la mise en œuvre du programme d'affectation indifférenciée sur plusieurs types d'appareils (« Mixed Fleet Flying »);
4. Optimiser la structure de capital;
5. Accélérer la croissance des revenus accessoires;
6. Améliorer la performance du centre d'appels.

REVUE DES OBJECTIFS ET RÉALISATIONS POUR 2022

Les principaux objectifs pour l'exercice 2022 ainsi que les réalisations se détaillaient comme suit :

Poursuivre la relance des opérations en augmentant le volume et les niveaux d'emploi au cours des saisons hiver et été afin de préparer le retour à des niveaux prépandémiques au plus tard en 2023

La Société a ajusté en continu son programme de vol à l'évolution de la situation. Les effets persistants du variant Omicron et les mesures restrictives mises en place par le gouvernement fédéral le 15 décembre 2021 ont eu un impact sur les réservations et les demandes d'annulations. Ainsi, au cours du premier trimestre, la Société a annulé près de 30 % des vols pour les départs prévus de janvier jusqu'à la fin du mois de février. De plus, au début du mois de février, la Société a procédé à l'annulation de vols supplémentaires pour la saison d'hiver, réduisant ainsi la capacité totale de la saison d'hiver d'environ 22 % de celle initialement déployée. Les assouplissements des mesures de restrictions de voyage à l'échelle mondiale, puis la suppression de la plupart d'entre elles, ont entraîné une hausse de la demande. La Société a depuis rétabli un programme de vols représentant une portion importante du volume prépandémique durant la saison estivale.

Au 31 octobre 2022, l'effectif totalise près de 3 900 personnes, en hausse d'environ 1 800 personnes par rapport à l'an dernier, ce qui représente environ 75 % de l'effectif prépandémie.

Préserver les liquidités et optimiser la trésorerie pour soutenir la reprise et le développement des activités

En renégociant certains termes de l'entente conclue avec le gouvernement du Canada, tel qu'évoqué plus loin, et en mettant en œuvre les mesures évoquées aux paragraphes suivants, la Société s'est donné les moyens de reprendre ses opérations progressivement. Ainsi, en 2022, la Société a rétabli un programme de vols représentant une portion importante du volume prépandémique durant la saison estivale.

La Société a poursuivi pendant tout l'exercice les négociations avec ses fournisseurs afin de bénéficier de réduction de coûts et de modifier les termes de paiement, et continue de mettre en place des mesures de réduction des dépenses et des investissements.

La Société a continué de se prévaloir de subventions gouvernementales pour les entreprises touchées par la COVID-19. La Subvention Salariale d'Urgence du Canada (« SSUC ») et la Subvention d'Urgence du Canada pour le Loyer (« SUCL ») ont été remplacées par le Gouvernement du Canada par deux nouveaux programmes, soit le Programme de Relance pour le Tourisme et l'Accueil (« PRTA ») et le Programme de Relance pour les Entreprises les Plus Durement Touchées (« PREPDT »). Ces deux programmes, qui ont pris fin le 7 mai 2022, ont permis d'offrir un soutien aux salaires.

Au cours de l'exercice, un Airbus A330 a été retourné au bailleur de façon anticipée.

Poursuivre la rationalisation de la flotte notamment par l'arrivée de nouveaux appareils A321LR et la mise en œuvre du programme d'affectation indifférenciée sur plusieurs types d'appareils (« Mixed Fleet Flying ») et préparer les évolutions nécessaires pour les cinq prochaines années

Au cours de l'exercice, la Société a pris livraison de deux Airbus A321LR et a retourné un Airbus A330 au bailleur de façon anticipée. De plus, en septembre 2022, la Société a annoncé un accord pour la location à long terme de trois nouveaux Airbus A321XLR, dont la livraison s'échelonne de 2025 à 2026. L'entente comprend également une option pour un appareil A321XLR supplémentaire qui sera livré en 2027. Les A321XLR permettent une grande flexibilité opérationnelle et répondent bien aux besoins d'Air Transat, tant pour la saison d'hiver que pour la saison estivale. L'ensemble de ces changements, ainsi que les appareils dont la Société doit prendre livraison au cours des exercices 2023 et 2024, permettent à la Société de disposer d'une flotte adaptée à la reprise postpandémique et la croissance de ses activités.

En août 2022, la Société a reçu l'approbation de Transports Canada pour l'utilisation du programme d'affectation indifférenciée sur plusieurs types d'appareils (« Mixed Fleet Flying ») pour les Airbus A321 et A330. Ce programme autorise les pilotes accrédités à opérer sur les Airbus A321 et A330 sans distinction, ainsi qu'à mutualiser les activités de formation et de vérification qui leur sont exigées pour ces appareils.

Déployer la stratégie de partenariats par la mise en place de plusieurs accords d'interligne ou de partage de codes

En 2022, la Société a mis en place deux partenariats en partage de code. Le premier, lancé en mai 2022 avec Westjet, permet de connecter, à Montréal et à Toronto, certains vols transatlantiques d'Air Transat à des vols domestiques et américains de Westjet et Westjet Encore.

Le second partenariat, mis en place en octobre 2022 avec Porter Airlines pour des vols à compter du 2 novembre 2022, permet de connecter, à l'aéroport de Montréal, les vols d'Air Transat aux vols de Porter depuis Toronto Billy Bishop et Halifax.

Ces ententes s'inscrivent dans la stratégie de développement du réseau d'Air Transat par le biais de partenariats, afin de proposer plus d'options à la clientèle, diversifier notre réseau de routes transfrontalières et s'ouvrir à de nouveaux marchés plus rapidement en combinant nos forces de façon complémentaire avec ces partenaires.

Reconsidérer les financements en place et optimiser la structure de capital

Tel que décrit à la section Financement, la Société a renégocié certains termes de l'entente conclue avec le gouvernement du Canada. Le 9 mars 2022, l'entente de financement non garanti CUGE de la Société a été amendée afin, entre autres, de reporter l'augmentation des taux d'intérêts ainsi que la date jusqu'à laquelle 50 % des bons de souscription acquis seraient annulés dans l'éventualité où cette entente était remboursée avant le 31 décembre 2023. La facilité de crédit non garantie liée aux crédits voyage a également été amendée afin d'augmenter de 43,3 millions \$ le montant pouvant être tiré. Le 29 juillet 2022, la Société a sécurisé un montant additionnel de 100,0 millions \$ par l'intermédiaire du CUGE selon les mêmes termes et conditions que ceux amendés le 9 mars 2022. Cette entente lui permet d'accéder à des liquidités supplémentaires de 100,0 millions \$. De ces liquidités supplémentaires, 80,0 millions \$ s'ajoutent au financement non garanti CUGE et 20,0 millions \$ au financement garanti CUGE. Dans le cadre de la mise en place de ce financement additionnel, la Société a convenu avec tous les prêteurs du report au 29 avril 2024 des maturités initialement prévues le 29 avril 2023. La Société a également convenu du report de la date à laquelle la Société doit se conformer à certaines clauses financières au 29 octobre 2023 (précédemment 30 octobre 2022). De plus, tel que prévu selon les termes du financement CUGE, un total de 4 687 500 bons de souscriptions, visant l'achat d'un nombre équivalent d'actions de Transat à un prix d'exercice de 3,20 \$ par action, ont également été émis selon les termes renégociés le 9 mars 2022.

Les changements au financement CUGE négociés le 29 juillet 2022 mettent également à la disposition de la Société une facilité de crédit additionnelle d'un montant maximum de 50,0 millions \$ sujette à certaines conditions préalables devant être remplies au plus tard le 29 juillet 2023, notamment l'obtention d'un financement supplémentaire d'une tierce partie.

Déployer une stratégie globale de responsabilité d'entreprise et fixer des objectifs concrets de décarbonation

En 2022, la Société a créé une nouvelle vice-présidence, responsabilité d'entreprise, afin de renforcer son engagement sur les plans environnementaux, sociétaux et de gouvernance. Le mandat de cette nouvelle équipe est de mieux appuyer les objectifs prioritaires de son plan stratégique à ce titre, qui inclut la promotion de la diversité et l'inclusion en milieu de travail et la décarbonation de ses activités.

Transat est alignée avec l'objectif de l'industrie aérienne d'atteindre zéro émission nette en 2050. En 2022, un comité transversal de décarbonation a été mis en place afin de développer le plan d'action climatique, incluant l'identification de cibles à moyen terme de réduction d'émissions de carbone et d'approvisionnement en carburant d'aviation durable (SAF).

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 322,5 millions \$ au 31 octobre 2022.
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 70,0 millions \$ venant à échéance le 29 avril 2024 aux fins de nos opérations. De plus, tel que décrit à la section Financement, le 29 juillet 2022, la Société a renégocié son accord avec le gouvernement du Canada. La nouvelle entente lui permet d'emprunter des liquidités maximales de 843,3 millions \$, dont 743,2 millions \$ est utilisé, par l'intermédiaire du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE). 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 continue de renforcer son image de marque distincte et sa réputation, y compris par son approche en matière de tourisme durable.
Structure	La structure intégrée 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	Les employés travaillent en équipe et sont engagés à assurer la satisfaction globale des 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	La Société entretient depuis plus de 35 ans des relations privilégiées avec de nombreux fournisseurs locaux et à destination, dont les hôteliers.

Sous réserve de l'incertitude liée à la continuité d'exploitation décrite 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 2023 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.

6. ACTIVITÉS CONSOLIDÉES

(en milliers de dollars)	2022	2021	2020	Variation	
	\$	\$	\$	%	%
Revenus	1 642 038	124 818	1 302 069	1 215,5	(90,4)
Charges d'exploitation					
Carburant d'aéronefs	526 152	22 373	258 947	2 251,7	(91,4)
Coûts liés à la prestation de services touristiques	355 250	31 958	431 562	1 011,6	(92,6)
Salaires et avantages du personnel	288 889	122 770	239 250	135,3	(48,7)
Amortissement et dépréciation	153 429	159 765	204 112	(4,0)	(21,7)
Frais d'aéroports et de navigation	128 318	13 032	77 622	884,6	(83,2)
Frais de vente et de distribution	116 105	13 020	97 086	791,7	(86,6)
Entretien d'aéronefs	114 159	48 832	110 413	133,8	(55,8)
Loyer d'aéronefs	6 018	—	23 358	100,0	(100,0)
Autres coûts aériens	162 082	24 643	109 424	557,7	(77,5)
Autres	90 949	57 371	75 410	58,5	(23,9)
Quote-part du résultat net d'une coentreprise	2 477	4 704	1 172	(47,3)	301,4
Éléments spéciaux	1 630	27 572	99 675	(94,1)	(72,3)
	1 945 458	526 040	1 728 031	269,8	(69,6)
Perte d'exploitation	(303 420)	(401 222)	(425 962)	24,4	5,8
Coûts de financement	105 314	77 024	48 049	36,7	60,3
Revenus du financement	(12 982)	(4 441)	(13 625)	192,3	(67,4)
Variation de la juste valeur des dérivés	9 685	(8 849)	13 715	(209,4)	164,5
Réévaluation du passif lié aux bons de souscription	(21 989)	(4 934)	—	345,7	100,0
Gain sur modification de la dette à long terme	(22 191)	—	—	100,0	—
Perte (gain) sur cession d'actifs	(3 934)	(17 347)	11 271	(77,3)	253,9
Perte (gain) de change	92 150	(53 260)	3 601	(273,0)	1 579,0
Perte avant charge d'impôts	(449 473)	(389 415)	(488 973)	(15,4)	20,4
Impôts sur le résultat (récupération)					
Exigibles	(3 174)	(52)	(4 376)	(6 003,8)	98,8
Différés	(975)	75	12 168	(1 400,0)	(99,4)
	(4 149)	23	7 792	(18 139,1)	(99,7)
Perte nette de l'exercice	(445 324)	(389 438)	(496 765)	(14,4)	21,6
Résultat net (perte nette) attribuable aux :					
Actionnaires	(445 324)	(389 559)	(496 545)	(14,3)	21,5
Participations ne donnant pas le contrôle	—	121	(220)	(100,0)	155,0
	(445 324)	(389 438)	(496 765)	(14,4)	21,6
Perte par action :					
De base	(11,77)	(10,32)	(13,15)	(14,1)	21,5
Dilué	(11,77)	(10,32)	(13,15)	(14,1)	21,5

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 2022, nos revenus ont augmenté de 1 517,2 millions \$. Cette hausse importante découle principalement du fait que la Société avait dû cesser ses opérations aériennes du 29 janvier 2021 au 30 juillet 2021, et aussi réduire son offre afin de s'ajuster à la demande tout au long de l'exercice 2021. Comparativement à l'exercice correspondant de l'exercice 2019, les revenus ont diminué de 44,1 %.

L'augmentation des revenus de l'hiver 2022 a été freinée par la chute drastique de la demande et par des annulations massives de réservations à la suite de l'apparition du variant Omicron au cours du premier trimestre et des nouvelles mesures restrictives mises en place par le gouvernement fédéral le 15 décembre 2021. La Société a ainsi annulé initialement près de 30 % des vols pour les départs prévus en janvier jusqu'à la fin du mois de février. De plus, au début du mois de février, la Société a procédé à l'annulation de vols supplémentaires pour la saison d'hiver, réduisant ainsi la capacité totale de la saison d'hiver d'environ 22 % de celle initialement déployée.

Pour la saison d'été 2022, la Société a également déployé un programme réduit, bien que nettement plus proche des niveaux prépandémiques. Comparativement à la période correspondante de l'exercice 2019, les revenus ont diminué de 22,3 %. Pour la saison estivale 2022, la capacité offerte représentait 87 % de celle mise en marché en 2019, alors que celle sur le programme transatlantique, le principal programme durant cette période, correspondait à 74 % de celle de 2019. Dans l'ensemble, le nombre de voyageurs a diminué de 21 %, comparativement à 2019. Le retour graduel de la demande, combiné à la hausse des prix du carburant, ont contribué à la hausse des prix de vente moyens comparativement à ceux de 2019. Pour le programme transatlantique, les prix de vente ont affiché une hausse moyenne de 7 %.

CHARGES D'EXPLOITATION

Nos charges d'exploitation totales ont augmenté de 1 419,4 millions \$ (269,8 %) au cours de l'exercice par rapport à 2021. Cette augmentation est attribuable à la hausse de notre capacité mise en marché par rapport aux périodes correspondantes de 2021, due à l'augmentation de la demande par rapport à l'an dernier.

Carburant d'aéronefs

La dépense de carburant d'aéronefs a augmenté de 503,8 millions \$ au cours de l'exercice. Cette augmentation résulte principalement de la hausse de la capacité par rapport à 2021, combinée à la hausse importante des prix du carburant qui ont augmenté de 88 % (241,8 millions \$) pour l'exercice, comparativement à l'exercice correspondant de 2021.

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 et le coût de sièges réservés auprès d'autres transporteurs aériens qu'Air Transat, ainsi que les coûts de transfert et d'excursions. L'augmentation de 323,3 millions \$ résulte principalement de la hausse du nombre de forfaits vendus par rapport à 2021.

Salaires et avantages du personnel

Les salaires et avantages du personnel ont augmenté de 166,1 millions \$ (135,3 %) pour s'établir à 288,9 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 octobre 2022. Principalement en raison de la reprise graduelle de ses activités aériennes et aux rappels d'employés depuis juillet 2021.

Jusqu'au 30 avril 2022, la Société s'est prévalu de subventions salariales pour les entreprises touchées par la COVID-19 pour ses effectifs au Canada. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2022, la Société s'est prévalu du PRTA et du PREPDT; ainsi, un montant de 24,4 millions \$ a été comptabilisé en lien avec ces programmes. Le PRTA et le PREPDT se sont terminés le 7 mai 2022. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2021, la Société s'est prévalu de la SSUC: des montants de 25,8 millions \$ et 80,9 millions \$ respectivement, ont été comptabilisés en lien avec les employés actifs et pour les employés inactifs, qui correspond aux salaires qui leur ont été versés.

Amortissement et dépréciation

L'amortissement inclut l'amortissement et les pertes de valeurs attribuables aux immobilisations corporelles et aux immobilisations incorporelles. L'amortissement et dépréciation a diminué de 6,3 millions \$ (4,0 %) au cours de l'exercice 2022. Cette baisse est principalement attribuable à l'amortissement accéléré de certains droits d'utilisation liés à la flotte qui avait été comptabilisé au cours de l'exercice 2021. Cette diminution a été partiellement compensée par l'entrée en service de quatre Airbus A321LR en 2021 et de deux autres en 2022.

Frais d'aéroports et de navigation

Les frais d'aéroports et de navigation comprennent principalement les droits exigés par les aéroports et les exploitants de services de navigation aérienne. Au cours de l'exercice, ces frais ont augmenté de 115,3 millions \$, comparativement à 2021. Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation de la capacité mise en marché comparativement à 2021 ainsi qu'à la hausse des prix.

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 116,1 millions \$, soit une augmentation de 103,1 millions \$ par rapport à l'exercice 2021. Cette augmentation découle principalement de la hausse des revenus. L'augmentation est également attribuable à la hausse des dépenses de publicité à la suite de la reprise graduelle de nos activités, à l'augmentation des ventes des forfaits auxquelles sont associées des commissions plus élevées et aux frais liés à l'annulation de réservations.

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 2021, ces dépenses ont augmenté de 65,3 millions \$ (133,8 %) au cours de l'exercice. Cette augmentation est due à la hausse de la capacité mise en marché par rapport à 2021.

Loyer d'aéronefs

Les loyers d'aéronefs correspondent aux loyers variables d'aéronefs. Au cours de l'exercice, les loyers d'aéronefs se sont élevés à 6,0 millions \$ en 2022 (nil en 2021). Cette augmentation est due à une hausse de notre capacité par rapport à 2021.

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 augmenté de 137,4 millions \$ au cours de l'exercice, comparativement à 2021. Cette augmentation est due à une hausse de notre capacité par rapport à 2021.

Autres

Les autres frais ont augmenté de 33,6 millions \$ (58,5 %) au cours de l'exercice, comparativement à 2021. Cette hausse découlent de la hausse de notre volume d'activités par rapport à 2021.

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. Pour l'exercice, notre quote-part de la perte nette s'élève à 2,5 millions \$, comparativement à 4,7 millions \$ pour 2021. Les activités de notre coentreprise en hôtellerie ont progressivement repris par rapport à 2021. De plus, certains actifs avaient été dépréciés au cours de l'exercice clos le 31 octobre de 2021.

Éléments spéciaux

	2022 \$	2021 \$
Éléments spéciaux		
Indemnités de départ	847	6 739
Dépréciation d'actifs	783	—
Dépréciation des soldes des contrats et d'autres actifs	—	24 333
Dépréciation de la flotte (incluant actifs liés au droit d'utilisation)	—	9 117
	1 630	40 189
Éléments spéciaux liés à la transaction avec Air Canada		
Paieement de résiliation	—	(12 500)
Honoraires professionnels	—	6 106
Renversement de charge de rémunération	—	(6 223)
	—	(12 617)
	1 630	27 572

Les éléments spéciaux incluent généralement les charges de restructuration et d'autres éléments inhabituels importants, incluant les pertes de valeurs.

Éléments spéciaux

En raison de la pandémie de COVID-19 qui sévit à l'échelle mondiale depuis le début de l'année 2020, les activités de l'entreprise ont été fortement perturbées. Ainsi, la Société a dû effectuer d'importantes réductions de capacité, principalement en 2021, et a comptabilisé des charges de dépréciation à cet effet ainsi que d'autres charges. Ces charges et pertes de valeur sont incluses dans les Éléments spéciaux.

Au 31 octobre 2022, les éléments spéciaux incluent une charge pour indemnités de départ de 0,8 million \$ qui correspond aux coûts estimés des indemnités de cessation d'emploi et une charge de dépréciation d'actifs de 0,8 million \$ relativement à la dépréciation de stocks de pièces de rechange durables de Boeing 737.

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2021, les éléments spéciaux incluent la dépréciation des soldes de contrats de 21,9 millions \$ en lien avec les commissions, les frais liés au système de distribution mondial et les frais de carte de crédit qui ne seront pas remboursés à la Société dans le cadre des remboursements offerts aux voyageurs. De plus, la Société a comptabilisé une charge de dépréciation de 2,4 millions \$ en lien avec les dépôts liés à un aéronef déprécié.

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2021, il a été déterminé qu'un Airbus A330 loué ne sera plus utilisé jusqu'à son retour au bailleur. Une charge de dépréciation totalisant 9,1 millions \$ a été comptabilisée à cet effet.

En raison de la pandémie de COVID-19, la Société a entrepris la réduction de son effectif au moyen de mises à pied permanentes. Des indemnités de départs de 6,7 millions \$ ont été comptabilisées en 2021, dont 5,2 millions \$ est inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs au 31 octobre 2021. La provision comprend les coûts estimés des avis et des indemnités de cessation d'emploi estimées prévues dans les conventions collectives de la Société et les lois en vigueur, dont le montant pourrait être ajusté selon divers facteurs comme le préavis pertinent et le nombre d'employés en mise à pied et la période pendant laquelle ils le demeurent.

Éléments spéciaux liés à la transaction avec Air Canada

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2021, le montant convenu de 12,5 millions \$ de frais de résiliation de la convention d'arrangement acquitté par Air Canada, des honoraires professionnels de 6,1 millions \$ ainsi qu'un renversement des charges de rémunération de 6,2 millions \$ ont été comptabilisés en lien avec la transaction résiliée avec Air Canada. Les charges de rémunération étaient 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. La comptabilisation des charges de rémunération à titre d'éléments spéciaux découlait de l'offre d'Air Canada, qui rendait 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, modifiait la période d'acquisition des droits. À la suite de la résiliation de la convention d'arrangement avec Air Canada, la Société a comptabilisé des renversements de charges de rémunération visant à réduire et même annuler certaines provisions liées aux plans de rémunération fondés sur des actions, pour lesquelles le seuil de critère de performance n'a pas été atteint.

RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Compte tenu de ce qui précède, nous avons enregistré une perte d'exploitation de 303,4 millions \$ au cours de l'exercice, comparativement à 401,2 millions \$ en 2021. Les résultats d'exploitation par saison se résument comme suit:

	2022 \$	2021 \$	2020 \$	Variation	
				2022 %	2021 %
(en milliers de dollars)					
Saison d'hiver					
Revenus	560 595	49 489	1 264 097	1 032,8	(96,1)
Charges d'exploitation	721 949	234 017	1 318 714	208,5	(82,3)
Perte d'exploitation	(161 354)	(184 528)	(54 617)	12,6	(237,9)
Perte d'exploitation (%)	(28,8)	(372,9)	(4,3)	92,3	(8 529,9)
Saison d'été					
Revenus	1 081 443	75 329	37 972	1 335,6	98,4
Charges d'exploitation	1 223 509	292 023	409 317	319,0	(28,7)
Perte d'exploitation	(142 066)	(216 694)	(371 345)	34,4	41,6
Perte d'exploitation (%)	(13,1)	(287,7)	(977,9)	95,4	70,6

Pour la saison d'hiver, nous avons enregistré une perte d'exploitation de 161,4 millions \$ (28,8 %), comparativement à 184,5 millions \$ (372,9 %) en 2021. L'amélioration du résultat d'exploitation est attribuable à la reprise progressive et partielle des opérations aériennes. Cette amélioration du résultat a fortement été atténuée par la hausse importante des prix du carburant. Au début du mois de février, la Société a procédé à l'annulation de vols supplémentaires pour la saison d'hiver réduisant ainsi la capacité totale de la saison d'hiver d'environ 22 % de celle initialement déployée. La société a annulé les vols en raison de la chute de la demande et des annulations de réservations à la suite de l'apparition du variant Omicron et des mesures restrictives mises en place par le gouvernement fédéral le 15 décembre 2021. En raison de la pandémie de COVID-19, la demande pour la saison d'hiver est demeurée faible et la capacité de la Société mise en marché ne représentait qu'une fraction de celle de 2019 pour l'hiver 2022.

Durant l'été, la perte d'exploitation s'établit à 142,1 millions \$ (13,1 %), par rapport à 216,7 millions \$ (287,7 %) pour l'année précédente. L'amélioration de notre résultat d'exploitation découle de la reprise partielle et graduelle de nos activités. La hausse importante des prix du carburant ainsi que la détérioration du dollar par rapport au dollar américain ont fortement atténuées l'amélioration de notre résultat d'exploitation pour la saison estivale. Pour les troisièmes trimestres 2021 et 2020, les opérations aériennes étaient suspendues. Depuis la reprise des opérations aériennes, la demande et la capacité de la Société mise en marché demeurent inférieures à celles de 2019. Cependant, la reprise de la demande est plus marquée en 2021 qu'en 2020 et celle-ci continue de progresser. En 2020, 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 une perte d'exploitation ajustée de 87,4 millions \$ (15,6 %), comparativement à une perte d'exploitation ajustée de 104,6 millions \$ (211,3 %) en 2021. Durant la saison d'été, nous avons enregistré une perte d'exploitation ajustée de 69,4 millions \$ (6,4 %), par rapport à 109,3 millions \$ (145,1 %) en 2021. Globalement, pour l'exercice, nous avons affiché une perte d'exploitation ajustée de 156,8 millions \$ (9,5 %), comparativement à 213,9 millions \$ (171,4 %) en 2021.

AUTRES CHARGES ET REVENUS

Coûts de financement

Les coûts de financement incluent les intérêts sur l'obligation locative, la dette à long terme et autres intérêts, les frais d'attente, les frais de mise en place ainsi que les frais financiers, nets des produits de la subvention publique différée. Les coûts de financement ont augmenté de 28,3 millions \$ (36,7 %) en 2022 comparativement à 2021. L'augmentation est due à l'augmentation de la dette à la suite de la mise en place de facilités de crédit avec le gouvernement du Canada par l'intermédiaire du CUGE. En 2021, la Société avait encouru des frais d'intérêts, des frais d'attente et des frais de mise en place liés à l'entente de crédit subordonnée de 70,0 millions \$.

Revenus de financement

Les revenus de financement ont augmenté de 8,5 millions \$ (192,3 %) au cours de l'exercice comparativement à 2021, principalement en raison de la hausse des soldes moyens de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et de la hausse des taux d'intérêt par rapport à 2021. De plus, à la suite de l'entente de règlement conclue avec les autorités fiscales concernant le traitement fiscal relativement à la déductibilité fiscale des pertes liées aux PCAA (Papier commercial adossé à des actifs), la Société a comptabilisé, au cours de l'exercice, des revenus d'intérêts pour un montant de 2,1 millions \$.

Variation de la juste valeur des dérivés

La variation de la juste valeur des dérivés correspond à la variation, au cours de la période, de la juste valeur du portefeuille des 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, ainsi qu'à la variation de la juste valeur de l'option de prépaiement du financement non garanti CUGE.

Au cours de l'exercice 2022, la Société a recommencé à utiliser des dérivés liés au carburant et aux devises afin de mitiger les fluctuations des prix du carburant et des taux de change. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2022, la juste valeur des instruments financiers dérivés liés au carburant d'aéronefs et aux devises a diminué de 7,9 millions \$. Cette diminution est principalement attribuable à la baisse de la juste valeur des dérivés liés au carburant. Au cours de l'exercice, la juste valeur de l'option de prépaiement du financement non garanti CUGE a diminué de 1,8 million \$. En 2021, l'augmentation de 8,8 millions \$ de la juste valeur des dérivés est principalement attribuable à l'arrivée à échéance des dérivés liés au carburant.

Réévaluation du passif lié aux bons de souscription

La réévaluation du passif lié aux bons de souscription représente la variation de la juste valeur des bons de souscription au cours de la période. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2022, la juste valeur des bons de souscription a diminué de 22,0 millions \$ principalement en raison de la diminution du cours de clôture de l'action de 4,39 \$ à 2,60 \$ entre le 31 octobre 2021 et le 31 octobre 2022.

Gain sur modification de la dette à long terme

Le 9 mars 2022, la Société a renégocié certains termes de l'entente qui avait été conclue avec le gouvernement du Canada pour le financement non garanti CUGE. La Société a conclu que les modifications liées aux intérêts selon l'entente amendée du 9 mars 2022 n'étaient pas substantielles telles que définies selon l'IFRS 9, *Instruments financiers*. Ainsi, au 9 mars 2022, la valeur comptable du financement non garanti CUGE a été ajustée à la baisse afin de correspondre au montant révisé des flux de trésorerie futurs actualisés au moyen du taux d'intérêt effectif initial. L'ajustement de 22,2 millions \$ a été comptabilisé à titre de gain sur modification de la dette à long terme.

Gain sur cession d'actifs

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2022, le gain sur cession d'actif de 3,9 millions \$ est principalement dû au retour anticipé au bailleur d'un Airbus A330. Cette résiliation de bail a entraîné la comptabilisation d'un gain de 4,1 millions \$, qui résulte du renversement d'obligations locatives de 4,0 millions \$ et d'autres actifs et passifs totalisant 0,1 million \$. La valeur comptable des actifs liés au droit d'utilisation pour ce bail d'aéronef avait été entièrement dépréciée au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2021.

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2021, le gain de 17,3 millions \$ est principalement attribuable à la résiliation de baux d'aéronefs, soit quatre Airbus A330 et un Boeing 737-800. Le gain sur résiliation de baux d'aéronefs est de 14,6 millions \$ et résulte du renversement d'obligations locatives de 20,0 millions \$, d'immobilisations corporelles de 9,3 millions \$ et de provisions pour condition de retour de 3,9 millions \$. La valeur comptable des actifs liés au droit d'utilisation pour quatre de ces baux d'aéronefs avait été entièrement dépréciée au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2020. De plus, au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2021, la Société a comptabilisé un gain sur résiliation de baux de 2,6 millions \$, qui résulte du renversement d'obligations locatives de 22,1 millions \$ et d'immobilisations corporelles de 19,5 millions \$.

Perte (gain) de change

Pour l'exercice, nous avons affiché une perte de change de 92,2 millions \$, comparativement à un gain de change de 53,3 millions \$ en 2021. En 2022, la perte de change est principalement attribuable 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.

IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Pour l'exercice, notre récupération d'impôts sur le résultat s'élève à 4,1 millions \$, en regard d'une charge d'impôts sur le résultat de 0,0 million \$ en 2021. Le taux d'imposition effectif s'est établi à 0,9 % pour l'exercice clos le 31 octobre 2022 et à 0,0 % pour l'exercice clos le 31 octobre 2021. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2022, à la suite d'une entente de règlement avec les autorités fiscales concernant la déductibilité des pertes liées aux PCAA, la Société a comptabilisé une récupération d'impôts de 5,3 millions \$.

Au cours du trimestre terminé le 30 avril 2020, la Société a cessé de comptabiliser des actifs d'impôts différés et réduit la valeur comptable des soldes d'actifs d'impôts différés liés à ses opérations canadiennes dont elle n'était plus en mesure de justifier la comptabilisation conformément aux normes IFRS, vu l'effet défavorable sur nos résultats de la pandémie de COVID-19 et l'incertitude relativement au moment où la Société retrouvera la rentabilité. Ainsi, au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2022, les actifs d'impôts différés des filiales canadiennes n'ont donc pas été comptabilisés.

RÉSULTAT NET

En tenant compte des éléments présentés dans la section Activités consolidées, pour l'exercice terminé le 31 octobre 2022, nous affichons une perte nette de 445,3 millions \$, comparativement à 389,4 millions \$ en 2021.

RÉSULTAT NET ATTRIBUABLE AUX ACTIONNAIRES ET RÉSULTAT NET AJUSTÉ

Pour l'exercice, la perte nette attribuable aux actionnaires s'est établie à 445,3 millions \$, soit 11,77 \$ par action (de base et diluée), par rapport à 389,6 millions \$, soit 10,32 \$ par action (de base et diluée) lors de l'exercice précédent. Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2022, le nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé pour calculer le résultat par action a été de 37 838 000 (de base et dilué), comparativement à 37 747 000 (de base et dilué) pour 2021.

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2022, notre perte nette ajustée s'est établie à 403,7 millions \$ (10,67 \$ par action) comparativement à 446,4 millions \$ (11,83 \$ par action) en 2021.

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. Pour tous les trimestres présentés, la hausse des revenus est attribuable à une reprise partielle et graduelle des activités. Entre le 29 janvier 2021 et le 30 juillet 2021, la Société avait dû suspendre complètement ses opérations aériennes en raison de la pandémie de COVID-19. La reprise de la demande a progressé de façon continue depuis le 31 juillet 2021, ce qui contribue à la hausse des revenus.

Quant à nos résultats d'exploitation, l'amélioration de notre résultat d'exploitation découle de la reprise partielle et graduelle de nos activités. Pour l'hiver 2021 (T1 et T2) ainsi que pour la première partie de l'été 2021 (T3), les pertes d'exploitation découlent principalement de la suspension de nos activités aériennes, combinée à une baisse importante de notre capacité durant la période de reprise partielle des opérations aériennes, due à la pandémie de COVID-19, ce qui a entraîné une chute des revenus plus marquée que la baisse des charges d'exploitation. La reprise de la demande est plus marquée en 2022 qu'en 2021; ainsi, nous notons une amélioration du résultat d'exploitation pour la saison d'hiver et d'été 2022 par rapport à 2021. En conséquence, les informations financières trimestrielles suivantes peuvent donc varier de façon importante d'un trimestre à l'autre.

Principales informations financières trimestrielles non auditées

(en milliers de dollars, sauf les données par action)	T1-2021	T2-2021	T3-2021	T4-2021	T1-2022	T2-2022	T3-2022	T4-2022
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus	41 920	7 569	12 548	62 781	202 438	358 157	508 304	573 139
Perte d'exploitation	(98 048)	(86 480)	(98 368)	(118 326)	(73 841)	(87 513)	(93 218)	(48 848)
Perte nette	(60 503)	(69 537)	(138 059)	(121 339)	(114 345)	(98 276)	(106 472)	(126 231)
Perte nette attribuable aux actionnaires	(60 534)	(69 561)	(138 125)	(121 339)	(114 345)	(98 276)	(106 472)	(126 231)
Perte de base par action	(1,60)	(1,84)	(3,66)	(3,21)	(3,03)	(2,60)	(2,82)	(3,32)
Perte diluée par action	(1,60)	(1,84)	(3,66)	(3,21)	(3,03)	(2,60)	(2,82)	(3,32)
Perte d'exploitation ajustée ¹	(53 632)	(50 963)	(50 928)	(58 362)	(36 369)	(51 014)	(57 824)	(11 545)
Perte nette ajustée ¹	(109 049)	(103 287)	(115 641)	(118 400)	(95 317)	(111 563)	(120 901)	(75 930)
Perte nette ajustée par action ¹	(2,89)	(2,74)	(3,06)	(3,14)	(2,53)	(2,95)	(3,20)	(2,00)

¹ Voir section Mesures financières non normalisées selon les IFRS

FAITS SAILLANTS DU QUATRIÈME TRIMESTRE

Pour le quatrième trimestre, la Société a affiché des revenus de 573,1 millions \$, soit 510,4 millions \$ de plus que pour la période correspondante de 2021, alors qu'ils avaient atteint 62,8 millions \$. Cette augmentation est attribuable à une reprise partielle des activités plus marquée en 2022 qu'en 2021 depuis la reprise des opérations aériennes le 30 juillet 2021. Nos activités se sont soldées par une perte d'exploitation de 48,8 millions \$, comparativement à une perte d'exploitation de 118,3 millions \$ en 2021. Le résultat d'exploitation présente une amélioration par rapport à 2021, toutefois, la hausse importante des prix du carburant ainsi que la détérioration du dollar par rapport au dollar américain ont fortement atténuées l'amélioration de notre résultat d'exploitation. En 2021, la perte d'exploitation a été accentuée par des éléments spéciaux totalisant 20,3 millions \$, incluant une charge de dépréciation d'aéronef de 9,1 millions \$, des indemnités de départ de 6,7 millions \$ et des charges de dépréciation des soldes des contrats de 4,5 millions \$.

Au cours du quatrième trimestre, nous avons enregistré une perte nette de 126,2 millions \$, comparativement à une perte nette de 121,3 millions \$ en 2021. La perte nette attribuable aux actionnaires a atteint 126,2 millions \$ (3,32 \$ par action de base et diluée) par rapport à une perte nette de 121,3 millions \$ (3,21 \$ par action de base et diluée) en 2021.

Pour le quatrième trimestre, notre perte nette ajustée s'est établie à 75,9 millions \$ (2,00 \$ par action) comparativement à une perte nette ajustée de 118,4 millions \$ (3,14 \$ par action) en 2021.

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 2022. 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 depuis le début de l'année 2020, les activités de l'entreprise ont été fortement perturbées et ses résultats financiers ont été lourdement affectés. La Société a, entre autres, dû suspendre la totalité de ses vols à deux reprises, soit du 1^{er} avril 2020 au 23 juillet 2020 et du 29 janvier 2021 au 30 juillet 2021, et aussi réduire son offre afin de s'ajuster à la demande. Malgré la reprise des opérations aériennes depuis le 30 juillet 2021, la Société a subi une perte nette de 445,3 millions \$ et généré des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles négatifs de 177,9 millions \$ au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2022. Toutefois, comme il est décrit à la note 14 et pour l'aider à surmonter les effets de la pandémie, la Société a renégocié son accord avec le gouvernement du Canada qui lui permet maintenant d'emprunter par l'intermédiaire du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE), des liquidités supplémentaires maximales de 843,3 millions \$, alors que les ratios applicables aux facilités de crédit sont maintenant suspendus jusqu'au 29 octobre 2023 (précédemment 30 octobre 2022). Au total, le financement disponible s'élève donc à un maximum de 963,3 millions \$, dont un montant de 863,2 millions \$ est utilisé au 31 octobre 2022.

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 accroître ses revenus afin de générer des flux de trésorerie des activités d'exploitation positifs, ainsi que du soutien continu accordé par ses institutions financières, ses fournisseurs, ses bailleurs, ses processeurs de cartes de crédit et autres créanciers. Tel que décrit plus haut, la Société a conclu un accord avec le gouvernement du Canada qui lui permet d'emprunter des liquidités supplémentaires maximales de 843,3 millions \$ par l'intermédiaire du CUGE, portant le financement disponible total à un maximum de 963,3 millions \$. Les facilités de crédit en place comprennent certaines conditions, dont des exigences relatives à l'encaisse minimale non affectée et certains ratios financiers à respecter qui seront à nouveau applicable à partir du 30 octobre 2023. En cas de défaut, la Société pourrait être confrontée à la déchéance du terme de ses emprunts. La direction évalue de façon continue ses besoins en liquidités et sa structure de capital. La Société n'écarte aucune option pouvant lui procurer davantage de flexibilité financière.

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

Rien ne garantit que la Société pourra, afin de répondre à ses besoins futurs, emprunter des montants additionnels suffisants, ou qu'elle pourra le faire à des conditions acceptables, ou que les institutions financières, les fournisseurs, les bailleurs, les processeurs de cartes de crédit et autres créanciers continueront de soutenir la Société. 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 12 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 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 2022 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 2022, la trésorerie et les équivalents de trésorerie s'établissaient à 322,5 millions \$, comparativement à 433,2 millions \$ au 31 octobre 2021. La trésorerie et les équivalents de trésorerie détenus en fiducie ou autrement réservés se chiffraient à 375,6 millions \$ à la fin de l'exercice 2022, comparativement à 170,3 millions \$ au 31 octobre 2021. Notre état de la situation financière témoigne d'un fonds de roulement déficitaire de 21,7 millions \$, soit un ratio de 0,98, par rapport à un fonds de roulement de 89,3 millions \$ et un ratio de 1,14 au 31 octobre 2021.

L'actif total a augmenté de 373,5 millions \$ (19,7 %), passant de 1 897,7 millions \$ le 31 octobre 2021 à 2 271,1 millions \$ le 31 octobre 2022. Cette hausse est expliquée dans le tableau de la situation financière présenté plus loin. Les capitaux propres ont diminué de 435,1 millions \$, passant de capitaux propres négatifs de 315,1 millions \$ au 31 octobre 2021 à 750,2 millions \$ au 31 octobre 2022. Cette baisse découle principalement de la perte nette attribuable aux actionnaires de 445,3 millions \$.

(en milliers de dollars)	31 octobre 2022 \$	31 octobre 2021 \$	Écart \$	Principales sources d'explication des écarts importants
Actif				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	322 535	433 195	(110 660)	Se reporter à la section Flux de trésorerie
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés	375 557	170 311	205 246	Augmentation du volume des activités
Clients et autres débiteurs	265 050	108 857	156 193	Augmentation des sommes à recevoir des processeurs de cartes de crédit
Impôts sur le résultat à recevoir	5 537	16 220	(10 683)	Encaissement d'impôts recouvrables liés aux PCAA
Stocks	26 725	10 514	16 211	Augmentation de l'inventaire de carburant et des pièces d'aéronefs
Charges payées d'avance	26 428	16 465	9 963	Augmentation du volume des activités
Dépôts	201 623	122 174	79 449	Augmentation des dépôts liés aux entretiens d'aéronefs
Actifs d'impôt différé	953	—	953	Comptabilisation d'actifs d'impôt différé par certaines filiales étrangères
Immobilisations corporelles	1 000 151	974 229	25 922	Prise de livraison de deux Airbus A321LR et capitalisation des travaux d'entretien d'aéronef admissibles partiellement compensées par l'amortissement de la période et par la dépréciation de stocks de pièces de rechange de Boeing 737
Immobilisations incorporelles	13 261	16 849	(3 588)	Amortissement de la période partiellement compensé par les acquisitions de logiciels
Instruments financiers dérivés	11 939	—	11 939	Variation favorable des dérivés liés au carburant et aux devises contractés et primes payées
Placement	8 820	9 476	(656)	Quote-part de la perte nette d'une coentreprise
Coûts de financement reportés	12 552	19 368	(6 816)	Coûts de financement reportés liés aux récents amendements du financement CUGE compensés par la pleine utilisation des coûts de financement reportés liés au financement CUGE initial

(en milliers de dollars)	31 octobre 2022 \$	31 octobre 2021 \$	Écart \$	Principales sources d'explication des écarts importants
Passif				
Fournisseurs et autres créditeurs	289 897	141 790	148 107	Augmentation du volume des activités
Impôts sur le résultat à payer	1 054	1 354	(300)	Diminution des soldes dus
Dépôts de clients et revenus différés	602 509	292 158	310 351	Augmentation du volume des activités
Instruments financiers dérivés	6 209	—	6 209	Variation défavorable des devises en regard des dérivés contractés
Dette à long terme et obligations locatives	1 752 068	1 419 538	332 530	Tirage sur les facilités de crédit, ajout de deux nouveaux baux d'aéronefs et dépréciation du dollar par rapport à la devise américaine, partiellement compensés par le gain sur modification de la dette à long terme et le retour anticipé d'un aéronef.
Provision pour conditions de retour	154 772	126 244	28 528	Augmentation principalement liée au passage du temps
Passif lié aux bons de souscription	24 360	36 557	(12 197)	Diminution de la juste valeur des bons de souscription de la période, partiellement compensée par l'émission de bons de souscription
Subvention publique différée	169 025	167 394	1 631	Tirage sur la facilité de crédit liée aux crédits voyage, partiellement compensé par les produits tirés des subventions publiques de la période
Passif lié aux avantages du personnel	20 773	27 120	(6 347)	Diminution de l'obligation au titre des prestations définies à la suite de l'augmentation du taux d'actualisation et des amendements
Passifs d'impôt différé	644	613	31	Aucun écart important
Capitaux propres				
Capital-actions	221 924	221 012	912	Émissions sur le capital autorisé
Provision pour paiements fondés sur des actions	16 092	15 948	144	Charge liée aux paiements fondés sur des actions
Déficit	(984 602)	(544 881)	(439 721)	Perte nette
Montant cumulé des écarts de change	(3 594)	(7 189)	3 595	Perte de change sur conversion des états financiers de filiales étrangères

FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers de dollars)	2022 \$	2021 \$	2020 \$	Variation	
				2022 %	2021 %
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(177 854)	(518 444)	(46 136)	65,7	(1 023,7)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(33 783)	4 542	(60 414)	(843,8)	107,5
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	99 689	522 071	(33 374)	(80,9)	1 664,3
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie	1 288	(1 407)	1 513	191,5	(193,0)
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	(110 660)	6 762	(138 411)	(1 736,5)	104,9

Activités d'exploitation

Les activités d'exploitation ont utilisé des flux de trésorerie de 177,9 millions \$, par rapport à 518,4 millions \$ en 2021. Cette diminution des flux de trésorerie utilisés et liés aux activités opérationnelles de 340,6 millions \$ est attribuable à la hausse de 313,6 millions \$ des liquidités générées par la variation nette des soldes sans effet de trésorerie du fonds de roulement opérationnel, à la baisse de 39,1 millions \$ de la perte nette avant éléments opérationnels ne nécessitant pas de sorties (entrées) de fonds et à l'augmentation de 21,0 millions \$ de la variation nette de la provision pour conditions de retour, partiellement compensées par la baisse de 33,1 millions \$ de la variation nette des autres actifs et passifs opérationnels.

En 2021, la diminution des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles était principalement attribuable à la baisse de 362,3 millions \$ de la variation nette des soldes sans effet de trésorerie du fonds de roulement opérationnel, combinée à la hausse de 70,0 millions \$ de notre perte nette avant éléments opérationnels ne nécessitant pas de sorties (rentrées) de fonds, à la baisse de 43,9 millions \$ de la variation nette des autres actifs et passifs opérationnels et à l'augmentation de 3,9 millions \$ de la variation nette de la provision pour conditions de retour. La détérioration des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation était principalement liée à la suspension de nos opérations aériennes pour les deuxième et troisième trimestres de 2021, combinée à une importante réduction de la capacité mise en marché durant la première moitié de l'hiver 2021, due à la demande qui était demeurée faible en raison de la pandémie de COVID-19, ainsi qu'aux remboursements de crédits voyage effectués durant l'été et aux remboursements de fournisseurs.

Activités d'investissement

Les flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement se sont établis à 33,8 millions \$ pour l'exercice courant, par rapport à des flux de trésorerie générés de 4,5 millions \$ en 2021. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2022, les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles se sont élevées à 32,5 millions \$ et consistent principalement en des entretiens d'aéronefs et à des pièces de rechange, comparativement à 5,6 millions \$ pour 2021. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2021, les flux de trésorerie furent générés par la diminution des soldes de trésorerie et équivalents de trésorerie réservés de 25,5 millions \$, partiellement compensée par la contrepartie de 15,0 millions \$ versée pour l'acquisition de la participation de 30 % détenue par l'actionnaire minoritaire de Trafictours Canada inc.

Activités de financement

Les flux de trésorerie générés par les activités de financement se sont établis à 99,7 millions \$ par rapport à 522,1 millions \$ en 2021. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2022, la Société a prélevé des montants sur ses facilités de crédit totalisant 213,2 millions \$, comparativement à 599,9 millions \$ en 2021. De plus, la Société a effectué des remboursements liés à ses obligations locatives de 108,3 millions \$, comparativement à 74,5 millions \$ en 2021. En 2021, la Société avait pu négocier le report de loyers avec certains bailleurs.

FINANCEMENT

Financement du gouvernement du Canada

Le 29 juillet 2022, la Société a renégocié son accord avec le gouvernement du Canada. La nouvelle entente lui permet d'emprunter des liquidités maximales de 843,3 millions \$ par l'intermédiaire du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE), soit 100,0 millions \$ de plus que l'entente initiale. La nouvelle entente met également à la disposition de Transat une facilité de crédit additionnelle d'un montant maximum de 50,0 millions \$ sujette à certaines conditions préalables devant être remplies au plus tard le 29 juillet 2023, notamment l'obtention d'un financement supplémentaire d'une tierce partie. Les facilités de crédit entièrement remboursables mises à disposition par la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada au titre du CUGE et dont la Société ne fait usage que selon ses besoins, se décomposent comme suit :

Financement garanti CUGE

Le 29 juillet 2022, la Société a renégocié son entente de financement garanti CUGE afin de lui permettre d'emprunter des liquidités supplémentaires de 20,0 millions \$, portant le total de la facilité de crédit à 98,0 millions \$. La date d'échéance a également été prolongée au 29 avril 2024 (précédemment au 29 avril 2023). Les autres termes de l'entente demeurent inchangés. La facilité de crédit est non renouvelable et garantie au moyen d'une charge de premier rang grevant les actifs des filiales canadiennes, mexicaines, caribéennes et européennes de la Société, sous réserve de certaines exceptions et continue de porter intérêt au taux des acceptations bancaires majoré d'une prime de 4,5 %, ou au taux préférentiel de l'institution financière, majoré d'une prime de 3,5 %. Dans l'éventualité d'un changement de contrôle, cette facilité de crédit devient immédiatement exigible. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2022, la Société a effectué des tirages pour un montant total de 34,0 millions \$. Selon les termes de l'entente, la Société est tenue de respecter certains ratios financiers et conditions financières. La Société bénéficie maintenant d'une suspension de l'application de certains ratios et conditions financières de la part de ses prêteurs jusqu'au 29 octobre 2023 (précédemment 30 octobre 2022). Au 31 octobre 2022, un montant de 78,0 millions \$ était utilisé [44,0 millions \$ au 31 octobre 2021], dont la valeur comptable est de 77,2 millions \$ [43,8 millions \$ au 31 octobre 2021].

Le montage financier met également à la disposition de Transat une facilité de crédit additionnelle d'un montant maximum de 10,0 millions \$ sujette à certaines conditions préalables devant être remplies au plus tard le 29 juillet 2023, notamment l'obtention d'un financement supplémentaire d'une tierce partie.

Financement non garanti CUGE

Les 9 mars 2022 et 29 juillet 2022, la Société a renégocié certains termes de l'entente qui avaient été conclus avec le gouvernement du Canada pour le financement non garanti CUGE. Le 29 juillet 2022, la Société a ainsi obtenu l'accès à des liquidités supplémentaires de 80,0 millions \$, portant le total de la facilité de crédit non renouvelable et non garantie à 392,0 millions \$. Selon l'entente amendée le 9 mars 2022, la facilité de crédit porte dorénavant intérêt au taux de 5,0 % jusqu'au 31 décembre 2023 (précédemment jusqu'au 29 avril 2022), augmentant à 8,0 % jusqu'au 31 décembre 2024 (précédemment jusqu'au 29 avril 2023), puis de 2,0 % par an par la suite, avec possibilité de capitalisation des intérêts jusqu'au 31 décembre 2024 (précédemment jusqu'au 29 avril 2023). La date d'échéance du montant initial de 312,0 millions \$ de la facilité de crédit demeure le 29 avril 2026 alors que la date d'échéance de la tranche additionnelle de 80,0 millions \$ sera le 29 juillet 2027. Dans l'éventualité d'un changement de contrôle, cette facilité de crédit devient immédiatement exigible. Au 31 octobre 2022, un montant de 312,0 millions \$ était utilisé [176,0 millions \$ au 31 octobre 2021] et sa valeur comptable est de 284,8 millions \$ [158,0 millions \$ au 31 octobre 2021]. Au cours de la période de l'exercice terminée le 31 octobre 2022, la Société a effectué des tirages pour un montant total de 136,0 millions \$.

La Société a conclu que les modifications liées aux intérêts selon l'entente amendée du 9 mars 2022 n'étaient pas substantielles telles que définies selon l'IFRS 9, *Instruments financiers*. Ainsi, au 9 mars 2022, la valeur comptable du financement non garantie CUGE a été ajustée à la baisse afin de correspondre au montant révisé des flux de trésorerie futurs actualisés au moyen du taux d'intérêt effectif initial. L'ajustement de 22,2 millions \$ a été comptabilisé à titre de gain sur modification de la dette à long terme.

Le montage financier met également à la disposition de Transat une facilité de crédit additionnelle d'un montant maximum de 40,0 millions \$ sujette à certaines conditions préalables devant être remplies au plus tard le 29 juillet 2023, notamment l'obtention d'un financement supplémentaire d'une tierce partie.

Dans le contexte du montage financier initial lié au financement non garanti CUGE, la Société a émis un total de 13 000 000 bons de souscription visant l'achat d'un nombre équivalent d'actions de la Société (sous réserve de certaines limites décrites ci-dessous), avec des clauses de rajustements habituels, à un prix d'exercice de 4,50 \$ par action (représentant le cours moyen pondéré en fonction du volume pour les cinq jours de bourse précédant l'émission des bons) au cours d'une période de 10 ans, ce qui représente 18,75% de l'engagement total disponible au titre du financement non garanti CUGE.

Le 29 juillet 2022, dans le cadre des amendements effectués au montage financier lié au financement non garanti CUGE, la Société a émis 4 687 500 bons de souscription additionnels visant l'achat d'un nombre équivalent d'actions de la Société (sous réserve de certaines limites décrites ci-dessous), avec des clauses de rajustements habituels, à un prix d'exercice de 3,20 \$ par action, exerçables au cours d'une période de 10 ans, ce qui représente 18,75 % de l'engagement additionnel disponible au titre du financement non garanti CUGE.

Les bons de souscription sont acquis en proportion des tirages qui seront effectués. Selon les termes de l'entente du financement non garanti CUGE, dans l'éventualité où le prêt était remboursé avant le 31 décembre 2023 (précédemment avant le 29 avril 2022), 50 % des bons de souscription acquis seraient annulés.

Le nombre d'actions pouvant être émis à la suite de l'exercice des bons de souscription ne pourra excéder 25 % des actions présentement émises et en circulation ni faire en sorte que le porteur détienne, à la suite de l'exercice des bons, 19,9 % ou plus des actions en circulation. Dans le cadre d'un exercice qui excéderait ces seuils, l'excédent sera payable en espèces sur la base du différentiel entre le cours au marché des actions de Transat et le prix d'exercice. Enfin, en cas de remboursement intégral du financement non garanti CUGE d'ici son échéance, Transat aura le droit de racheter la totalité des bons de souscription pour une contrepartie correspondant à leur juste valeur marchande. Les bons ne seront pas cessibles avant l'expiration de la période donnant lieu à l'exercice de ce droit de rachat. Par ailleurs, le détenteur des bons de souscription bénéficie également de droits d'inscription visant à faciliter la vente des actions sous-jacentes et des bons eux-mêmes (une fois la restriction au transfert tombée).

Au 31 octobre 2022, un total de 13 000 000 bons de souscription [7 333 333 bons de souscription au 31 octobre 2021] étaient acquis en vertu des tirages effectués sur le financement non garanti CUGE et aucun bon de souscription n'avait été exercé.

En vertu des limites énoncées précédemment, si les 17 687 500 bons de souscription émis étaient exercés :

- un maximum de 9 503 036 bons de souscription pourraient être exercés via l'émission d'actions;
- 8 184 464 seraient payables en espèces sur la base du différentiel entre le cours au marché des actions de Transat et le prix d'exercice.

Facilité de crédit non garantie liée aux crédits voyage

Le 9 mars 2022, la Société a renégocié l'accord conclu avec le gouvernement du Canada afin de lui permettre d'emprunter des liquidités supplémentaires maximales de 43,3 millions \$ sur la facilité de crédit non garantie liée aux crédits voyages, portant ainsi son total à 353,3 millions \$. Cette facilité de crédit non garantie a été accordée afin d'offrir un remboursement aux voyageurs dont le départ était prévu à compter du 1^{er} février 2020 et pour lesquels un crédit voyage a été émis en raison de la COVID-19. Cette facilité de crédit vient à échéance le 29 avril 2028 et porte intérêt au taux de 1,22 %. Dans la mesure où le financement garanti CUGE et le financement non garanti CUGE n'auront pas été remboursés, cette facilité de crédit pourrait devenir immédiatement exigible en cas de défaut en vertu du financement CUGE, y compris advenant un changement de contrôle et ce, en l'absence d'une renonciation par les prêteurs à en faire valoir l'exigibilité ou advenant un changement de contrôle sans le consentement des prêteurs.

Au 31 octobre 2022, la facilité de crédit était pleinement utilisée [310,0 millions \$ au 31 octobre 2021] et la valeur comptable de la facilité de crédit s'élève à 182,5 millions \$ [140,6 millions \$ au 31 octobre 2021], un montant de 169,0 millions \$ [167,4 millions \$ au 31 octobre 2021] est également comptabilisé à titre de subvention publique différée liée à ces prélèvements.

Dans le cadre de la mise en place de ces facilités de crédit, la Société a pris certains engagements, relatifs notamment :

- Au remboursement des voyageurs dont le départ était prévu à compter du 1^{er} février 2020, pour lequel un crédit voyage a été émis en raison de la COVID-19. Les remboursements ont commencé au début du mois de mai 2021. Conformément à l'accord conclu, pour être éligibles, les clients devaient faire connaître leur souhait d'être remboursés avant le 26 août 2021;
- À des restrictions s'appliquant aux dividendes, aux rachats d'actions et à la rémunération des hauts dirigeants;
- À un maintien du niveau d'emploi actif à hauteur de celui constaté au 28 avril 2021.

Autres facilités de crédit

Entente de crédit à terme rotatif

Le 29 juillet 2022, la Société a renégocié son entente de crédit à terme rotatif de 50,0 millions \$ aux fins de ses opérations. Selon l'entente amendée, la date d'échéance a été prolongée au 29 avril 2024 (précédemment au 29 avril 2023). Les autres termes de l'entente demeurent inchangés. Cette entente peut être prolongée d'un an à chaque date d'anniversaire sous réserve de 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 et en dollars américains. L'entente est garantie par une hypothèque mobilière de premier rang grevant l'universalité des actifs, présents et futurs, des filiales canadiennes, mexicaines, caribéennes et européennes de la Société, sous réserve de certaines exceptions. Le crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires ou au taux de financement à un jour garanti en \$US, majoré d'une prime de 4,5 %, ou au taux préférentiel de l'institution financière, majoré d'une prime de 3,5 %. Selon les termes de l'entente, la Société est tenue de respecter certains ratios financiers et conditions financières. La Société bénéficie maintenant d'une suspension de l'application de certains ratios et conditions financières de la part de ses prêteurs jusqu'au 29 octobre 2023 (précédemment 30 octobre 2022). Aux 31 octobre 2022 et 2021, la facilité de crédit était pleinement utilisée.

Entente de crédit subordonnée

Le 29 juillet 2022, la Société a renégocié son entente de crédit subordonnée aux fins de ses opérations de 70,0 millions \$. Selon l'entente amendée, la date d'échéance été prolongée au 29 avril 2024 (précédemment au 29 avril 2023). Les autres termes de l'entente demeurent inchangés. L'entente devient immédiatement exigible dans l'éventualité d'un changement de contrôle. L'entente est garantie par une hypothèque mobilière de deuxième rang grevant l'universalité des actifs, présents et futurs, des filiales canadiennes, mexicaines, caribéennes et européennes de la Société, sous réserve de certaines exceptions. Le crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires, majoré d'une prime de 6,0 %, ou au taux préférentiel de l'institution financière, majoré d'une prime de 5,0 %. Jusqu'au 29 octobre 2023 (précédemment 31 octobre 2022), une prime additionnelle de 3,75 % capitalisable s'ajoute aux intérêts. Selon les termes de l'entente, la Société est tenue de respecter certains ratios financiers et conditions financières. La Société bénéficie maintenant d'une suspension de l'application de certains ratios et conditions financières de la part de ses prêteurs jusqu'au 29 octobre 2023 (précédemment 30 octobre 2022). Aux 31 octobre 2022 et 2021, la facilité de crédit était pleinement 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 consolidés.

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
- 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
- Obligations d'achat

Les ententes hors bilan qui peuvent être estimées, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, s'élevaient à environ 978,0 millions \$ au 31 octobre 2022 (549,8 millions \$ au 31 octobre 2021) et se résument comme suit :

ENTENTES HORS BILAN (en milliers de dollars)	2022 \$	2021 \$
Garanties		
Lettres de crédit irrévocables	978	6 951
Contrats de cautionnement	469	425
Contrats de location		
Obligations en vertu de contrats de location	976 510	542 397
	977 957	549 773
Ententes avec des fournisseurs	17 352	21 344
	995 309	571 117

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'émissions de lettres de crédit, d'un crédit rotatif renouvelable annuellement, dont le montant s'élève à 74,0 millions \$. En vertu de cette entente, la Société doit céder en nantissement de la trésorerie égale à 100 % du montant des lettres de crédit émises. Au 31 octobre 2022, un montant de 55,9 millions \$ [38,2 millions \$ au 31 octobre 2021] était utilisé, dont 31,3 millions \$ [30,7 millions \$ au 31 octobre 2021] 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 tirée.

La Société dispose également, aux fins d'émission de lettres de crédit pour ses opérations anglaises, d'une ligne de crédit bancaire garantie par des dépôts de laquelle un montant de 0,2 million £ (0,3 million \$) a été tiré.

Au 31 octobre 2022, le montant des ententes hors bilan, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, avait augmenté de 428,2 millions \$ par rapport au 31 octobre 2021. Cette augmentation découle principalement de la signature d'une entente pour la location de trois Airbus A321XLR et d'un Airbus A321ceo (entente qui inclut l'option pour la Société de louer un Airbus A321XLR supplémentaire), de l'incidence de la hausse des taux d'intérêt sur les loyers futurs et de la dépréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain.

Sous réserve de l'incertitude relative à la continuité d'exploitation décrite 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	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et plus	Total
Exercices clos les 31 octobre	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Obligations contractuelles							
Dette à long terme	25 220	215 783	32 662	406 290	4 309	355 377	1 039 641
Obligations locatives	191 166	171 474	177 080	156 799	141 893	533 565	1 371 977
Contrats de location (hors bilan)	7 822	46 548	58 206	75 677	80 840	707 417	976 510
Ententes avec des fournisseurs et autres obligations	10 568	4 415	6 158	1 446	1 463	30 097	54 147
	234 776	438 220	274 106	640 212	228 505	1 626 456	3 442 275

Endettement

La Société affiche une dette à long terme de 664,2 millions \$ ainsi que des obligations locatives de 1 087,9 millions \$ à l'état consolidé de la situation financière.

La dette totale de la Société s'élève à 1 932,9 millions \$ au 31 octobre 2022, soit une hausse de 328,8 millions \$ comparativement au 31 octobre 2021. Cette hausse est principalement attribuable au tirage de 213,2 millions \$ sur les facilités de crédit, à l'ajout de deux Airbus A321LR à notre flotte et à l'appréciation du dollar américain vis-à-vis du dollar, partiellement compensée par les remboursements de la dette à long terme et des obligations locatives et par le gain sur modification de la dette à long terme de 22,2 millions \$ lié à la modification du financement non garanti CUGE.

La dette totale nette a augmenté de 439,4 millions \$, passant de 1 170,9 millions \$ au 31 octobre 2021 à 1 610,4 millions \$ au 31 octobre 2022. L'augmentation de notre dette totale nette est due à la hausse de notre dette totale et de la diminution de notre solde de trésorerie et équivalents de trésorerie.

Actions en circulation

Au 31 octobre 2022, 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 9 décembre 2022, il y avait un total de 38 090 534 actions à droit de vote en circulation.

Options d'achat d'actions

Au 9 décembre 2022, le nombre d'options d'achat d'actions en circulation s'élevait à 480 847, dont 180 847 pouvaient être exercées.

Bons de souscription

Au 31 octobre 2022 et au 9 décembre 2022, un total de 17 687 500 bons de souscription étaient émis. Au 31 octobre 2022 et au 9 décembre 2022, un total de 13 000 000 étaient acquis en vertu des tirages effectués sur la facilité de crédit et aucun bon de souscription n'avait été exercé. Selon les termes de l'entente de financement non garanti CUGE amendée le 9 mars 2022, dans l'éventualité où le prêt était remboursé avant le 31 décembre 2023 (précédemment avant le 29 avril 2022), 50 % des bons de souscription acquis seraient annulés.

8. AUTRES

FLOTTE

Au 31 octobre 2022, la flotte d'Air Transat compte douze Airbus A330 (332 ou 345 sièges), douze Airbus A321LR (199 sièges), sept Airbus A321neo (199 sièges) et un Boeing 737-800 (189 sièges). En raison de la pandémie de COVID-19 et des importantes réductions de capacité qui en ont découlé, un Airbus A330 a été retourné au bailleur de façon anticipée au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2022. De plus, un Boeing 737-800 loué ne sera plus utilisé jusqu'à son retour au bailleur; la valeur comptable de cet aéronef loué est entièrement dépréciée.

La Société a pris livraison de deux Airbus A321LR au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2022.

LITIGES

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

Depuis la pandémie de la COVID-19, la Société a fait l'objet d'un certain nombre de demandes d'autorisation d'exercer une action collective en lien avec le remboursement des dépôts clients pour les billets d'avion et des forfaits qui ont dû être annulés. Quoique certaines d'entre elles n'ont pas encore été résolues de manière définitive, la Société a procédé au remboursement de la presque totalité des clients, notamment depuis le mois d'avril 2021, grâce à la facilité de crédit non garantie liée aux crédits voyage. Ainsi, les demandes d'autorisation d'exercer une action collective encore en cours pourraient devenir sans objet. Nonobstant ce qui précède, la Société continuera à se défendre vigoureusement dans le cadre de ces dossiers. S'il advenait que la Société doive verser un montant en lien avec les actions collectives, l'effet défavorable du règlement serait comptabilisé à l'état consolidé des résultats et pourrait avoir un effet défavorable sur la trésorerie.

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 des incidences découlant de la pandémie de COVID-19, dont celle sur la demande, 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. En général, ces changements sont comptabilisés de façon prospective et inclus dans la charge d'amortissement. Les immobilisations corporelles 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 2022, la Société a déterminé que les chutes des revenus et de la demande, dues à la pandémie de COVID-19, constituent des indications de dépréciation de ses UGT. Ainsi, la Société a effectué un nouveau test de dépréciation de ses UGT. La valeur recouvrable des UGT a été déterminée en fonction de la valeur d'utilité, en utilisant un modèle de flux de trésorerie actualisés. Ce modèle est basé sur des données d'entrée de niveau 3 dans la hiérarchie de juste valeur. Les flux de trésorerie sont tirés des prévisions financières pour les quatre prochains exercices, basées sur le plan stratégique 2022-2026 et le budget 2023 de la Société, qui correspondent aux meilleures estimations de la direction et qui ont été approuvées par le conseil d'administration, et tiennent compte des conditions actuelles et prévues du marché, en incluant les effets de la pandémie de COVID-19. La Société a eu recours à diverses hypothèses pour établir ces projections qui sont, de par leur nature, incertaines et peuvent évoluer de manière imprévisible; il est donc possible que ces projections ne se réalisent pas, notamment si la demande demeure à des niveaux plus faibles que ceux attendus et que les restrictions de voyage persistent dans le temps.

Les principales hypothèses utilisées dans le cadre du test de dépréciation sont les suivantes :

- Un taux d'actualisation moyen de 15,70 % [14,75 % en 2021], soit le coût moyen pondéré du capital de la Société. Ce taux a été déterminé en tenant compte d'un certain nombre de facteurs tels que le taux d'intérêt sans risque, le rendement requis sur les investissements en actions, les facteurs de risque propres à l'industrie du transport aérien et les facteurs de risque propres aux UGT de la Société;
- Un taux de croissance à long terme de 2,0% au-delà de la période de 5 ans [2,0% en 2021], basé sur le taux d'inflation cible de la Banque du Canada;
- Un prix du gallon de carburant entre 2,24 \$US et 3,79 \$US [entre 1,93 \$US et 2,53 \$US en 2021], selon les meilleures estimations de la direction.

Au 31 octobre 2022 et 2021, aucune dépréciation de la valeur comptable des deux UGT de la Société n'a été comptabilisée puisque leur valeur recouvrable demeure supérieure à leur valeur comptable. Des analyses de sensibilité ont été effectuées sur les principales hypothèses utilisées dans le modèle de flux de trésorerie actualisés et aucune dépréciation n'aurait été requises advenant la modification de ces hypothèses.

Immobilisations corporelles

Au 31 octobre 2021, un Airbus A330 loué ne sera plus utilisé jusqu'à son retour au bailleur. 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 cet aéronef a été comptabilisée à l'état consolidé des résultats sous le poste Éléments spéciaux; ces charges de dépréciation totalisent 9,1 millions \$.

Le 20 mai 2021, étant donnée la modification des objectifs stratégiques et la baisse des liquidités en lien avec la pandémie de COVID-19, le conseil d'administration de la Société a approuvé la cessation des activités de la division hôtelière. Aux 31 octobre 2022 et 2021, le terrain détenu au Mexique ne rencontre pas les critères nécessaires pour être présenté à titre d'actif détenu en vue de la vente. Étant donné les facteurs pré-cités et l'incertitude concernant l'utilisation future du terrain détenu au Mexique, des évaluations de sa valeur recouvrable comparativement à sa valeur comptable ont été effectuées aux 31 octobre 2022 et 2021. La valeur recouvrable du terrain à chacune des dates 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 basée sur des données d'entrée de niveau 3, soit des évaluations préparées par un évaluateur externe et indépendant en date du 13 octobre 2022 et du 19 octobre 2021, respectivement. Aux 31 octobre 2022 et 2021, la valeur recouvrable du terrain au Mexique établie correspond à sa valeur comptable; ainsi, aucune charge de dépréciation n'est requise.

Placement

Aux 31 octobre 2022 et 2021, la Société a déterminé qu'il n'existait pas d'indications objectives de dépréciation de son placement dans une coentreprise, ni de reprise de valeur du placement.

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 actuels des travaux et l'inflation de ces coûts, 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.

Passif lié aux bons de souscription

Étant donnée l'existence des mécanismes de règlement nets en trésorerie ou en actions, les bons de souscription sont comptabilisés à titre d'instruments financiers dérivés au passif de la Société. À leur date d'émission, le passif lié aux bons de souscription, totalisant 51,3 millions \$, a été évalué selon le modèle d'évaluation de Black-Scholes. La juste valeur initiale des bons de souscription a également été comptabilisée sous les autres actifs comme coûts de financement reportés associés au financement non garanti CUGE.

Le passif lié aux bons de souscription est réévalué à la fin de chaque période à la juste valeur par le biais du résultat net. Il est classé au niveau 3 dans la hiérarchie de juste valeur. À chaque date de clôture, la juste valeur du passif lié aux bons de souscription est déterminée en utilisant le modèle d'évaluation de Black-Scholes, qui utilise des données importantes non basées sur des données de marché observables, d'où leur considération au niveau 3.

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 2022	Obligations liées aux avantages de retraite au 31 octobre 2022
Augmentation (diminution)	\$	\$
Taux d'actualisation	(32)	(594)
Taux de croissance des gains admissibles	22	51

Impôts

En raison des incidences défavorables de la pandémie de la COVID-19 sur ses résultats, la Société a cessé de comptabiliser les actifs d'impôts différés de ses filiales canadiennes 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. La Société a évalué les indicateurs disponibles afin de déterminer si un résultat imposable suffisant pouvait être réalisé afin d'utiliser les actifs d'impôts différés existants. 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 2022 et 2021 et l'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 des exercices terminés les 31 octobre 2022 et 2021, ces indications négatives l'emportent sur les indications positives historiques; ainsi, la Société n'a pas comptabilisé d'actifs d'impôts différés pour ses filiales canadiennes au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2022. 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.

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 charges 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 66 % 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 21 % des revenus sont réalisés 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 certains types d'instruments financiers dérivés liés aux devises en fonction de l'évolution anticipée des taux de change, dont l'échéance est généralement de moins de dix-huit mois. Au cours de l'exercice 2022, la Société a recommencé à utiliser des dérivés liés aux devises afin de mitiger les fluctuations des taux de change.

La Société documente à titre d'instruments de couverture certains de ses dérivés de change et, le cas échéant, 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. La Société a défini un ratio de couverture de 1/1 pour ses relations de couverture. Pour les instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie, les variations de la juste valeur de la tranche efficace sont comptabilisées au poste « Autres éléments du résultat global » à l'état consolidé du résultat global. Toute inefficacité d'une couverture de flux de trésorerie est comptabilisée au résultat net, au moment où elle se produit, au poste « Variation de la juste valeur des dérivés ». Si la couverture d'une relation de couverture de flux de trésorerie devient inefficace, les gains et les pertes non réalisés demeurent inscrits dans le cumul des autres éléments du résultat global en tant que profit latent (perte latente) sur les couvertures de flux de trésorerie jusqu'au moment du règlement de l'élément couvert, et les variations futures de la valeur de l'instrument dérivé sont comptabilisées de manière prospective en résultat. Les variations de la valeur de la tranche efficace d'une couverture de flux de trésorerie demeurent inscrites dans le cumul des autres éléments du résultat global en tant que « Profit latent (perte latente) sur les couvertures de flux de trésorerie » jusqu'au règlement de l'élément couvert connexe, auquel moment les montants comptabilisés au poste « Profit latent (perte latente) sur les couvertures de flux de trésorerie » sont reclassés au même poste de l'état des résultats consolidés que l'élément couvert.

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 certains types d'instruments financiers dérivés liés au carburant, dont l'échéance est généralement de moins douze mois. Au cours de l'exercice 2022, la Société a recommencé à utiliser des dérivés liés au carburant afin de mitiger les fluctuations des prix du carburant.

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 latents résultant de la réévaluation sont comptabilisés et présentés au poste « Variation de la juste valeur des 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 au poste « 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 créances-clients compris avec les clients et autres débiteurs à l'état consolidé de la situation financière totalisent 9,5 millions \$ au 31 octobre 2022 [9,8 millions \$ au 31 octobre 2021]. 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 client ne représente plus de 10 % du solde des débiteurs aux 31 octobre 2022 et 2021. Au 31 octobre 2022, environ 14 % [environ 11 % au 31 octobre 2021] des débiteurs étaient impayés depuis plus de 90 jours après la date exigible, tandis qu'environ 78 % [environ 85 % au 31 octobre 2021] étaient en règle, à moins de 30 jours. Il n'est jamais arrivé que la Société encoure des pertes importantes pour ses comptes clients. À ce titre, la provision pour créances douteuses à la fin de chaque période, de même que la variation pour chacune des périodes, est négligeable.

Les soldes à recevoir de deux processeurs de cartes de crédit totalisent 196,9 millions \$ [77,7 millions \$ au 31 octobre 2021]. Le risque de crédit pour ces montants à recevoir est négligeable.

En vertu de certaines de ses ententes avec des fournisseurs de services, notamment des hôteliers, la Société effectue des dépôts afin de bénéficier d'avantages, entre autres relativement au prix, à l'exclusivité et à l'attribution de chambres. Au 31 octobre 2022, ces dépôts totalisent 28,1 millions \$ [7,5 millions \$ au 31 octobre 2021]. Ces dépôts sont compensés par les achats de nuitées dans ces hôtels et les achats chez ces fournisseurs. Le risque provient du fait que ces hôtels ne seraient pas en mesure d'honorer leurs obligations en fournissant les nuitées entendues, et que les fournisseurs ne seraient pas en mesure de fournir le service requis. La Société tente de minimiser son risque en limitant les dépôts aux seuls hôteliers et fournisseurs 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 37,9 millions \$ au 31 octobre 2022 [33,9 millions \$ au 31 octobre 2021] et seront remboursés à l'échéance des baux. La Société est également tenue de verser des encaisses bailleurs sur la durée des baux afin de garantir le bon état des aéronefs. Ces encaisses bailleurs sont généralement remboursées à la Société sur dépôt de preuves que les entretiens afférents ont été effectués par la Société. Au 31 octobre 2022, les encaisses bailleurs ainsi réclamées totalisent 10,0 millions \$ [1,6 millions \$ au 31 octobre 2021] 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 2022 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]], A2 [selon Standard & Poor's] ou P2 [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 2022.

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 ses facilités 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.

Modification de méthodes comptables

Réforme des taux interbancaires offerts (TIO) – Phase 2

En août 2020, l'IASB a publié la phase 2 de son projet de réforme des taux d'intérêt de référence, qui modifie IFRS 9, *Instruments financiers*, IAS 39 *Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation*, IFRS 7, *Instruments financiers : Informations à fournir*, IFRS 4, *Contrats d'assurance* et IFRS 16, *Contrats de location*. Les modifications s'ajoutent à celles publiées en 2019 et se concentrent sur les effets sur les états financiers lorsqu'une société remplace le taux de référence existant par un autre aux termes de la réforme.

Pour les instruments financiers au coût amorti, les modifications introduisent une mesure de simplification à l'effet que que si un changement des flux de trésorerie contractuels se produit comme une conséquence directe de la réforme des TIO et sur la base de détermination économiquement équivalente à l'ancienne, cela ne donnera pas lieu à la comptabilisation immédiate d'un gain ou d'une perte. Pour la comptabilité de couverture, la mesure de simplification permet le maintien des relations de couverture qui sont directement touchées par la réforme. Toutefois, il pourrait être nécessaire de comptabiliser des inefficacités supplémentaires.

La Société a adopté ces modifications le 1^{er} novembre 2021 en se prévalant de la mesure de simplification. L'adoption de ces modifications n'a pas eu d'incidence sur les états financiers consolidés de la Société à la date de la première application ou pour les périodes comparatives.

Dépôts à vue soumis à des restrictions d'utilisation découlant d'un contrat avec un tiers (IAS 7, Tableau des flux de trésorerie)

En avril 2022, l'IFRS Interpretations Committee a rendu définitive la décision intitulée *Dépôts à vue soumis à des restrictions d'utilisation découlant d'un contrat avec un tiers (IAS 7, Tableau des flux de trésorerie)*, qui précise que les restrictions à l'utilisation d'un dépôt à vue découlant d'un contrat conclu avec un tiers ne font pas en sorte que le dépôt ne soit plus de la trésorerie. Par conséquent, ces dépôts à vue devraient être présentés comme une composante de la trésorerie et des équivalents de trésorerie dans les tableaux des flux de trésorerie et les états de la situation financière, à moins que les restrictions ne modifient la nature du dépôt de telle sorte qu'il ne répondrait plus à la définition de la trésorerie selon IAS 7, *Tableau des flux de trésorerie*.

L'application de la décision n'a pas eu d'incidence sur les états financiers consolidés de la Société.

Améliorations annuelles des normes IFRS 2018-2020 – IFRS 9, Instruments financiers

Le *Cycle 2018-2020 des améliorations annuelles des IFRS* publié le 14 mai 2020 a apporté les modifications suivantes à la norme IFRS 9, *Instruments financiers*: la norme a été modifiée afin de préciser les honoraires dont une entité doit tenir compte dans le critère des 10% relatif à la décomptabilisation de passifs financiers dans le cadre de modifications et de règlements de dettes. Une entité inclut uniquement les honoraires payés ou reçus entre l'entité (emprunteur) et le prêteur, y compris les honoraires payés ou reçus par l'emprunteur ou le prêteur pour le compte de l'autre partie. Cette modification s'applique pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2022.

La société a choisi d'adopter cette modification par anticipation. L'application de cet amendement n'a pas eu d'impact significatif sur les états financiers consolidés de la société.

Modifications d'IAS 1 – Présentation des états financiers

En janvier 2020, l'IASB a publié le document *Classement des passifs en tant que passifs courants ou passifs non courants* qui apportait des modifications à IAS 1, *Présentation des états financiers*. Les modifications visent à clarifier la manière dont une entité classe ses instruments d'emprunt et d'autres passifs financiers dont la date de règlement est incertaine en tant que courants ou non courants dans des circonstances particulières. Le 31 octobre 2022, l'IASB a publié des amendements au document *Classement des passifs en tant que passifs courants ou passifs non courants*. Les amendements visent notamment à améliorer les informations qu'une entité fournit lorsque son droit de différer le règlement d'un passif est soumis au respect de clauses restrictives dans les douze mois suivant la date de clôture. Plus particulièrement, les amendements précisent que les clauses restrictives à respecter après la date de clôture n'affectent pas le classement des instruments d'emprunt ou d'autres passifs financiers en tant que courant ou non courant à la date de clôture. Les modifications obligent une société à divulguer des informations sur ces clauses restrictives dans les notes aux états financiers.

Les modifications s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2024, et l'application anticipée est permise. Il est trop tôt pour déterminer si l'application de ces modifications pouvait avoir une incidence sur les états financiers consolidés de la Société à la date d'adoption.

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. Ceux-ci incluent les risques découlant directement de la pandémie de COVID-19, dont plusieurs risques se sont matérialisés.

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 de la Société 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 responsabilité 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 période pandémique 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 annuel s'est conclu par un total de 48 risques, cotés par ordre d'importance : rouge pour les 16 risques hautement prioritaires, orange pour les 7 risques prioritaires, jaune pour les 5 risques modérés et vert pour les 20 risques faibles. Ces risques sont ensuite regroupés selon le sujet traité et par responsable, pour en faciliter leur compréhension et s'assurer que les mesures de mitigation soient appliquées adéquatement, 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 section 7. Situation financière, trésorerie et sources de financement du présent rapport de gestion et 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 2022 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 2022 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 ramener une rentabilité dans son plan stratégique, selon les conditions actuelles du marché et la reprise graduelle de ses opérations. Toutefois, rien ne garantit que la Société sera apte à s'acquitter de ses dettes et de faire face à ses obligations dans le cours normal de ses activités. De plus, afin de financer les activités de la Société jusqu'à l'échéance des facilités de crédit, la Société pourrait devoir de nouveau emprunter des montants suffisants pour répondre à ses besoins, mais rien ne garantit 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. Quoique les signes de reprise des activités de la Société sont inspirants, 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 12 prochains mois.

D'autres facteurs socio-économiques et géopolitiques sont également présents et créent une incertitude additionnelle liée à la demande du voyage pour les prochains mois. Ces éléments sont davantage évoqués plus bas à la section des risques économiques et généraux.

RISQUE DE CYBER-ATTAQUES

Dans le cadre de ses opérations, 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 et comportent des pénalités de non-conformité onéreuses.

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 cyber-menaces, 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 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 qui perdure malgré certains signes encourageants que cette pandémie tend à disparaître graduellement. En effet, même si la Société a repris ses opérations aériennes, il y a toujours un risque que des restrictions quant aux déplacements hors frontières soient de nouveau imposées par les autorités gouvernementales locales et des pays que la Société dessert. Ceci entraînerait une fois de plus une réduction importante des flux de trésorerie provenant de l'exploitation malgré les mesures d'atténuation prises par la Société et considérant que la Société ne s'attend pas à ce qu'elle retrouve un niveau similaire de ses opérations à celui d'avant la pandémie avant 2024.

La crise entourant la pandémie de COVID-19 évolue constamment 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 demeure incertaine et ne peut être prédite avec précision. Les perspectives quant à la demande de voyages dans les destinations desservies par la Société pour les prochaines années demeurent très difficiles à déterminer. 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 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 d'un retour possible de restrictions gouvernementales au niveau des déplacements et des frontières, de l'inquiétude des voyageurs en raison de la COVID-19, de nouvelles contraintes imposées aux voyageurs au niveau des aéroports et des vols en raison de la COVID-19, de la baisse des montants de dépenses discrétionnaires des consommateurs causée par un niveau inflationniste élevé, de pertes d'emploi ou de réductions salariales découlant d'un déclin de l'activité économique, de perturbations de services, de modifications des habitudes de voyage des consommateurs, ce qui pourrait avoir des impacts défavorables importants sur les flux de trésorerie provenant de l'exploitation;
- l'impact de nouvelles lois, de nouveaux règlements et d'autres interventions gouvernementales découlant de la pandémie de COVID-19, incluant des mesures différentes de celles actuellement en place, liées au voyage, 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;
- le resserrement des conditions de crédit offertes par les partenaires commerciaux de la Société visant à gérer leurs propres liquidités;
- les montants pouvant être retenus par les processeurs de cartes de crédit qui retarderaient la disponibilité de ces fonds pour la Société, créant une pression additionnelle défavorable sur les flux de trésorerie de la Société;
- la volatilité prononcée des cours du carburant et des taux de change et l'effet défavorable qui pourrait en résulter au niveau des charges d'exploitation et des flux de trésorerie provenant de l'exploitation;
- des dévaluations d'éléments d'actifs et des dépenses non récurrentes liées aux ajustements des structures de coûts de la Société;
- les remboursements aux clients détenant un crédit voyage ont été effectués majoritairement au cours de l'exercice précédent, à la suite de l'obtention du financement du gouvernement du Canada, mais les délais jugés trop longs pour certains peuvent encore faire l'objet de nouveaux recours collectifs, avant la mise en place des remboursements. Ainsi, 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. 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.

Tant que la Société ne pourra reprendre ses activités à des niveaux suffisants, la situation pèsera sur sa trésorerie. La Société continue d'étudier différentes options afin de refinancer une partie de la dette existante à des conditions plus avantageuses à moyen terme que celles en place. 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.

RISQUES RELIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES

La capacité de la Société de mener à bien son plan de reprise des opérations 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. Dans le contexte économique actuel et celui de l'industrie touristique, il est difficile de retenir les ressources nécessaires à la reprise à cause de la capacité limitée de payer ses employés à leur juste valeur. Conséquemment, 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 sur notre capacité à attirer et conserver les ressources compétentes nécessaires pour reprendre le niveau d'activités prépandémique, soutenir la croissance éventuelle et le succès de la Société. Pour la reprise des activités de la Société, plusieurs embauches sont requises et représentent un sérieux défi étant donné le contexte de la rareté de main-d'œuvre dans l'économie en général au Québec et au Canada. Cette pénurie exige dorénavant des conditions salariales qui sont exigeantes pour la Société à cause de sa capacité limitée de rémunérer cette main d'œuvre selon les nouvelles tendances du marché de l'emploi. À certains égards, certains postes sont nécessaires pour permettre à la Société d'opérer ses activités normalement. À défaut de trouver cette main d'œuvre spécialisée, la Société pourrait devoir suspendre les activités y découlant.

Au 31 octobre 2022, l'effectif totalise près de 3 900 personnes, en hausse d'environ 1 800 personnes par rapport à l'an dernier, ce qui représente environ 75 % de l'effectif prépandémie. 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 filiale Air Transat de la Société est la seule avec des employés syndiqués, lesquels sont encadrés par cinq conventions collectives, dont deux viendront à échéance en 2023. La convention du bureau d'affectation des équipages sera échue au 31 décembre 2022 et concerne les employés s'occupant notamment de la planification des équipages. Celle des agents de bord soit le "syndicat canadien de la fonction publique, division du transport aérien" viendra à échéance le 31 janvier 2023 et représente un bassin important d'employés. Il est d'ailleurs possible que les négociations pour le renouvellement de ces conventions collectives, en particulier celle des agents de bord, puissent entraîner au cours des prochaines années des arrêts, des ralentissements de travail ou des augmentations substantives des coûts de main d'œuvre qui pourraient avoir un effet défavorable sur nos activités et notre résultat d'exploitation.

RISQUES FINANCIERS

En raison des risques en lien avec la COVID-19 décrits précédemment, ainsi que ceux évoqués plus bas dans la section des risques économiques et généraux, 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.

Les facilités de crédit actuelles de la Société sont assujetties à la conformité à l'égard de certains ratios financiers et conditions financières, qui sont suspendus jusqu'au 29 octobre 2023. Rien ne garantit que dans l'avenir, notre capacité à utiliser nos facilités de crédit actuelles ou à obtenir du financement supplémentaire, ne sera pas compromise. Par ailleurs, une volatilité des marchés financiers pourrait entraîner une diminution de l'accessibilité au crédit et une augmentation des coûts d'emprunt, rendant ainsi plus difficile d'accéder à un financement supplémentaire selon des modalités satisfaisantes. Conséquemment, nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation pourraient en subir les contrechocs.

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. 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 de fonctionnement plus onéreuses pour la Société ou une incapacité à renouveler ou remplacer ces contrats.

La Société négocie avec l'ensemble de 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.

Transat est tout particulièrement exposée aux fluctuations des prix du carburant qui ont été très importantes au cours de cet exercice. Bien que la Société ait mis en place un programme de couverture sur le 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 tenue à des obligations considérables non résiliables en vertu de contrats de location à l'égard de sa flotte aérienne. Si la Société ne reprend pas ses activités à des niveaux suffisants, 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 fixe et 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. De plus, la Société est exposée au risque que les institutions financières avec lesquelles elle détient des titres ou conclut des contrats, ne soient pas en mesure de respecter leurs engagements.

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 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. De plus, les processeurs de cartes de crédit ont déjà pris des mesures de mitigation telle que la retenue des fonds jusqu'à ce que le service soit rendu au client. 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.

Il est aussi 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.

Finalement, 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.

RISQUES DE LA CONCURRENCE

Transat évolue dans une industrie où la concurrence a toujours été vive, et ce malgré la reprise lente des activités de tous les joueurs de l'industrie. 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 dont notamment des subventions gouvernementales, 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 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 rentabilité de ses produits.

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

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

RISQUES ÉCONOMIQUES ET GÉNÉRAUX

Le secteur des voyages vacances est sensible aux conjonctures économiques mondiale, nationale, régionale et locale, particulièrement depuis la crise pandémique que nous subissons depuis mars 2020. 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. Tous ces facteurs créent un sentiment d'inquiétude auprès des clients de la Société, affectant la demande pour le voyage loisirs. Par conséquent, les revenus pourraient ne pas suffire pour couvrir les dépenses fixes associées à la reprise des opérations et amener une rentabilité à moyen terme.

Un autre 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. C'est d'autant plus difficile en cette période économique difficile. La mauvaise planification de ces besoins pourrait avoir une incidence défavorable sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Au-delà des facteurs précédents, nos résultats d'exploitation pourraient également être influencés par des facteurs externes à Transat, notamment l'instabilité socio-politique en Europe orientale voire la guerre en Ukraine, les conditions météorologiques extrêmes, les désastres climatiques ou géologiques, le terrorisme réel ou appréhendé, l'éclosion de nouvelles 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.

RISQUES DE ESG

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 et qu'elle adhère aux critères environnementaux, sociaux et de gouvernance ["ESG"], soit les facteurs ayant des répercussions sur l'environnement, ceux liés à l'implication sociale de la Société et ceux liés à la manière dont la Société conduit ses affaires et se gouverne. Dans ce cadre, au fil des années, la Société a adopté de multiples mesures liées à ces domaines, notamment son programme de certification Travelife, son entente avec le Consortium SAF+ pour la fabrication de carburant durable d'aviation, sa nouvelle flotte d'Airbus A321LR plus performante et écoénergétique, ses certifications ISO et LEED, son implication dans les communautés au Canada et à destination, son approche de la gestion de ses ressources humaines et de la gouvernance d'entreprise, et bien d'autres. Malgré ces initiatives, il est possible qu'aux yeux des clients actuels et futurs, 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 DE RÉPUTATION

Tous les risques évoqués dans cette section ont un impact sur la réputation de la Société. Si les mesures de mitigation ne sont pas adéquates, l'occurrence d'un risque peut alors affecter négativement la réputation de l'entreprise. De plus, 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 qu'une cyberattaque, n'entacheront sa réputation. La perte ou la réduction de sa réputation pourrait avoir un effet défavorable important sur les activités de la Société, ses perspectives, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

RISQUES 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, Pratt & Whitney, CFM, STS Aviation, Kelowna Flightcraft Aerospace, Lufthansa Technik, Sabena Technic, et A.J.Walter fait en sorte que nous pourrions subir les contrecoups de tous problèmes reliés aux aéronefs d'Airbus et aux moteurs Rolls-Royce ou Pratt & Whitney que nous utilisons, y compris des matériaux ou pièces 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 dont notamment une hausse généralisée de ces prix découlant des facteurs économiques actuels, 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 deux types d'aéronefs Airbus (A321 et A330) 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 à nouveau 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.

Au-delà des risques de cyber-attaques exposés antérieurement, 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 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, diverses mesures sont en place. La Société est assujettie au CORSIA (Programme de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale) pour la plupart des vols internationaux. Les compagnies aériennes commenceront à s'acquitter de leurs obligations au titre de CORSIA lorsque l'industrie aéronautique, dans son ensemble, retrouvera et dépassera ses niveaux d'émissions de 2019. En raison de la diminution du nombre des vols causée par la pandémie, la Société ne prévoit pas pour l'instant devoir acheter des compensations pour les premières années du régime. Il est à noter cependant que l'établissement des coûts liés à cette obligation dépendra des pays participants, de la croissance sur les liaisons admissibles et du type de compensations carbone éligibles. S'il advenait des changements au niveau de ces réglementations, la Société pourrait devoir assumer des frais additionnels y découlant.

La Société est également assujettie au Règlement canadien sur les combustibles propres qui est un élément important du plan climatique du Canada visant à réduire les émissions, à accélérer l'utilisation de technologies et de combustibles propres et à favoriser des emplois durables à long terme dans une économie diversifiée. La version du règlement publiée le 6 juillet 2022 exclut le carburant d'aviation.

De plus, en vertu de la Loi sur la tarification des gaz à effet de serre, le Canada a établi une redevance minimale pour la pollution par le carbone. Cela peut prendre la forme d'une redevance sur les combustibles fossiles et d'un système réglementaire d'échange de droits d'émission appelé système de tarification fondé sur la production. Elle ne s'applique actuellement qu'aux vols intraprovinciaux dans certaines provinces, comme la Colombie-Britannique. La Société n'est actuellement pas touchée par cette loi. Cependant, le gouvernement fédéral a indiqué qu'il envisageait étendre cela aux voyages aériens interprovinciaux (intérieurs). Le gouvernement du Canada reconnaît, dans le plan d'action d'aviation canadien 2022, le besoin de travailler davantage pour établir une politique cohérente afin de traiter les émissions interprovinciales de l'aviation. Dans le futur, le gouvernement canadien pourrait décider de mettre en place un système d'échange de quotas d'émission pour les vols domestiques, ce qui aurait un impact sur nos coûts et le cas échéant, la marge de la Société en souffrirait.

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

RISQUES 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. CONTRÔLE 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 la Présidente et cheffe de la direction et le 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 Présidente et cheffe de la direction et le 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, la Présidente et cheffe de la direction et le 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 de la Présidente et cheffe de la direction et du 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 2022.

Finalement, il n'y a eu aucune modification significative des CIIF survenue au cours du trimestre clos le 31 octobre 2022 qui ait eu une incidence importante sur les CIIF de la Société.

12. PERSPECTIVES

Pour l'ensemble de 2023, la Société prévoit déployer une capacité équivalente à 90 % de celle de 2019. Ce niveau est en accord avec les projections de l'International Air Transport Association (IATA) sur les marchés principaux desservis par la Société.

À ce jour, pour l'hiver 2023, les coefficients d'occupation sont similaires à ceux de 2019, soit déjà plus de 55 % sur l'ensemble du réseau. Les revenus aériens unitaires, exprimés en revenu par passager-mille (ou « yield ») sont d'environ 15 % plus élevés qu'à l'hiver 2019. La combinaison de la demande et des prix à la hausse permettra à la Société de faire face à un contexte de coûts plus élevés.

Pour l'ensemble de 2023, la Société s'attend à une marge de résultat d'exploitation ajustée d'environ 4 % à 6 %. Dans la formulation des énoncés prospectifs, la Société s'est basée sur un ensemble d'hypothèses, notamment une croissance modérée du PIB canadien prenant en compte le risque d'une courte récession, un taux de change à 1,34 \$CA pour 1 \$US et un prix moyen du gallon de carburant d'aviation à 4,50 \$CA.

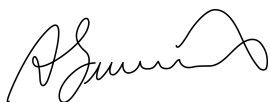
RAPPORT DE LA DIRECTION

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, révise 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.



Annick Guérard
Présidente et cheffe de la direction



Patrick Bui
Chef de la direction financière

Le 14 décembre 2022