

## **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 .....	12
4.	Faits saillants de l'exercice .....	13
5.	Aperçu .....	14
6.	Activités consolidées.....	18
7.	Situation financière, trésorerie et sources de financement.....	25
8.	Autres .....	33
9.	Comptabilité.....	34
10.	Risques et incertitudes .....	40
11.	Contrôles et procédures .....	48
12.	Perspectives .....	48
	Rapport de la direction.....	49
	Rapport de l'auditeur indépendant.....	50

---

## 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 2023 par rapport à l'exercice clos le 31 octobre 2022 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 13 décembre 2023. Vous trouverez de plus amples renseignements à notre sujet dans le site Web de Transat à l'adresse [www.transat.com](http://www.transat.com) et dans le site SEDAR+ à l'adresse [www.sedarplus.ca](http://www.sedarplus.ca), dont les lettres d'attestation pour l'exercice clos le 31 octobre 2023 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 et ses perspectives futures. Ces déclarations prospectives se reconnaissent à l'emploi de termes et d'expressions comme « s'attendre à », « anticiper », « planifier », « croire », « estimer », « avoir l'intention de », « viser », « projeter », « prévoir », ainsi que des formes négatives de ces termes et d'autres expressions semblables, y compris les renvois à des hypothèses. Toutes ces déclarations sont faites conformément aux lois sur les valeurs mobilières canadiennes en vigueur. Ces déclarations peuvent porter, sans toutefois s'y limiter, sur des observations concernant les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir. Les déclarations prospectives sont, de par leur nature, assujetties à des risques et incertitudes qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent grandement de ceux envisagés dans ces déclarations prospectives.

Les 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 et les effets rémanents de la pandémie de COVID-19, 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 à atténuer de manière adéquate les problèmes liés aux moteurs Pratt & Whitney, 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 avions, les technologies de l'information et les télécommunications, les risques liés à la cybersécurité, 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 la Société sera en mesure de s'acquitter de ses obligations au moyen des fonds dont elle dispose, des flux de trésorerie provenant de l'exploitation et d'emprunts sur ses facilités de crédit existantes.
- La perspective selon laquelle la tendance actuelle, en ce qui concerne la demande et les prix, devrait permettre à la Société de faire face à un contexte de coûts qui demeurent volatils et qui subissent des pressions inflationnistes.
- La perspective selon laquelle la Société rehausse la cible de sa marge de BAIIA ajusté de 7,5 % à 9 % pour l'exercice 2024.
- La perspective selon laquelle, pour l'exercice 2024, la Société prévoit augmenter la capacité disponible de 19 % grâce aux ajouts récents et planifiés d'appareils, ainsi qu'à une amélioration de l'utilisation de la flotte.

En faisant ces déclarations, la Société a supposé, entre autres, 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 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 et que les prix du carburant, les taux de change, les prix de vente, les coûts d'hôtels et autres coûts demeureront stables. Si ces hypothèses se révèlent incorrectes, les résultats réels et les développements pourraient différer considérablement de ceux envisagés dans les déclarations prospectives contenues dans le présent rapport de gestion.

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

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

## **2. MESURES FINANCIÈRES NON NORMALISÉES SELON LES IFRS**

---

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

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

En excluant de nos résultats les éléments qui découlent principalement de décisions stratégiques à long terme et/ou qui ne reflètent pas, à notre avis, notre rendement opérationnel de la période, dont la variation de la juste valeur des dérivés, les gains (pertes) à la cession d'actifs, les coûts 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 :

<b>Résultat d'exploitation ajusté (perte d'exploitation ajustée) ou BAIIA ajusté</b>	Résultat d'exploitation (perte d'exploitation) avant charge d'amortissement et dépréciation d'actifs, coûts de restructuration et de transaction 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.
<b>Résultat ajusté (perte ajustée) avant charge d'impôts ou BAI ajusté</b>	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) sur modification de la dette à long terme, gain (perte) à la cession d'entreprises, gain (perte) à la cession d'actifs, coûts de restructuration et de transaction, radiation 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.
<b>Résultat net ajusté (perte nette ajustée)</b>	Résultat net (perte nette) 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, coûts de restructuration et de transaction, radiation 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.
<b>Résultat net ajusté (perte nette ajustée) par action</b>	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.
<b>Dettes totales</b>	Dettes 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.
<b>Dettes totales nettes</b>	Dettes totales (décrites ci-haut) moins la trésorerie et équivalents de trésorerie. La dette totale nette est utilisée afin d'évaluer la situation de trésorerie par rapport au niveau d'endettement de la Société. La direction croit que cette mesure est utile afin d'évaluer la capacité de la Société à respecter ses engagements financiers actuels et futurs.

## Transat A.T. inc.

### Rapport de gestion

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

	2023	2022	2021
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	\$	\$	\$
Résultat (perte nette) d'exploitation	89 733	(303 420)	(401 222)
Coûts de restructuration et de transaction	3 626	847	(5 878)
Amortissement et dépréciation	186 355	154 212	193 215
Primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période	(16 450)	(8 391)	—
<b>Résultat d'exploitation ajusté (perte d'exploitation ajustée)</b>	<b>263 264</b>	<b>(156 752)</b>	<b>(213 885)</b>
Perte avant charge d'impôts	(24 679)	(449 473)	(389 415)
Dépréciation d'actifs	4 592	783	33 450
Coûts de restructuration et de transaction	3 626	847	(5 878)
Variation de la juste valeur des dérivés	4 434	9 685	(8 849)
Réévaluation du passif lié aux bons de souscription	(3 544)	(21 989)	(4 934)
Perte (gain) de change	23 378	92 150	(53 260)
Radiation de coûts de financement reportés	12 743	—	—
Perte sur cession d'une entreprise	341	—	—
Gain de change réalisé à la cession d'une entreprise	(7 275)	—	—
Gain sur cession d'actifs	(2 511)	(3 934)	(17 347)
Gain sur modification de la dette à long terme	(5 585)	(22 191)	—
Primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période	(16 450)	(8 391)	—
<b>Perte ajustée avant charge d'impôts</b>	<b>(10 930)</b>	<b>(402 513)</b>	<b>(446 235)</b>
Perte nette de l'exercice	(25 292)	(445 324)	(389 559)
Dépréciation d'actifs	4 592	783	33 450
Coûts de restructuration et de transaction	3 626	847	(5 878)
Variation de la juste valeur des dérivés	4 434	9 685	(8 849)
Réévaluation du passif lié aux bons de souscription	(3 544)	(21 989)	(4 934)
Perte (gain) de change	23 378	92 150	(53 260)
Radiation de coûts de financement reportés	12 743	—	—
Perte sur cession d'une entreprise	341	—	—
Gain de change réalisé à la cession d'une entreprise	(7 275)	—	—
Gain sur cession d'actifs	(2 511)	(3 934)	(17 347)
Gain sur modification de la dette à long terme	(5 585)	(22 191)	—
Primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période	(16 450)	(8 391)	—
Récupération d'impôts liée aux pertes relatives aux PCAA	—	(5 347)	—
<b>Perte nette ajustée</b>	<b>(11 543)</b>	<b>(403 711)</b>	<b>(446 377)</b>
Perte nette ajustée	(11 543)	(403 711)	(446 377)
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	38 278	37 838	37 747
<b>Perte nette ajustée par action</b>	<b>(0,30)</b>	<b>(10,67)</b>	<b>(11,83)</b>

## Transat A.T. inc.

### Rapport de gestion

	31 octobre 2023	31 octobre 2022	31 octobre 2021
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$
Dettes à long terme	669 145	664 160	463 180
Subvention publique différée	146 634	169 025	167 394
Passif lié aux bons de souscription	20 816	24 360	36 557
Coûts de financement reportés	—	(12 552)	(19 368)
Obligations locatives	1 221 451	1 087 908	956 358
<b>Dettes totales</b>	<b>2 058 046</b>	<b>1 932 901</b>	<b>1 604 121</b>
Dettes totales	2 058 046	1 932 901	1 604 121
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(435 647)	(322 535)	(433 195)
<b>Dettes totales nettes</b>	<b>1 622 399</b>	<b>1 610 366</b>	<b>1 170 926</b>

### 3. FAITS SAILLANTS FINANCIERS

(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	2023 \$	2022 \$	2021 \$	Variation	
				2023 %	2022 %
<b>États des résultats consolidés</b>					
Revenus	3 048 352	1 642 038	124 818	85,6	1 215,5
Résultat (perte) d'exploitation	89 733	(303 420)	(401 222)	129,6	24,4
Perte nette de l'exercice	(25 292)	(445 324)	(389 559)	94,3	(14,3)
Perte de base par action	(0,66)	(11,77)	(10,32)	94,4	(14,1)
Perte diluée par action	(0,66)	(11,77)	(10,32)	94,4	(14,1)
Résultat d'exploitation ajusté (perte d'exploitation ajustée) <sup>1</sup>	263 264	(156 752)	(213 885)	267,9	26,7
Perte nette ajustée <sup>1</sup>	(11 543)	(403 711)	(446 377)	97,1	9,6
Perte nette ajustée par action <sup>1</sup>	(0,30)	(10,67)	(11,83)	97,2	9,8
<b>États des flux de trésorerie consolidés</b>					
Activités opérationnelles	321 750	(177 854)	(518 444)	280,9	65,7
Activités d'investissement	(7 935)	(33 783)	4 542	76,5	(843,8)
Activités de financement	(203 021)	99 689	522 071	(303,7)	(80,9)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	2 318	1 288	(1 407)	80,0	191,5
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	113 112	(110 660)	6 762	202,2	(1 736,5)
<b>États de la situation financière consolidés</b>					
	31 octobre 2023 \$	31 octobre 2022 \$	31 octobre 2021 \$	Variation	
				2023 %	2022 %
Trésorerie et équivalents de trésorerie	435 647	322 535	433 195	35,1	(25,5)
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés (courant et non courant)	450 752	375 557	170 311	20,0	120,5
	886 399	698 092	603 506	27,0	15,7
Actif total	2 569 370	2 271 131	1 897 658	13,1	19,7
Dette (courant et non courant)	669 145	664 160	463 180	0,8	43,4
Dette totale <sup>1</sup>	2 058 046	1 932 901	1 604 121	6,5	20,5
Dette totale nette <sup>1</sup>	1 622 399	1 610 366	1 170 926	0,7	37,5

<sup>1</sup> Voir section Mesures financières non normalisées selon les IFRS



## **4. FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE**

---

### **CESSION D'ENTREPRISE**

Le 31 août 2023, la Société a clôturé l'accord de vente et d'achat de sa filiale à part entière Laminama, S.A. de C.V. ["Laminama"], dont le principal actif consiste en un terrain situé à Puerto Morelos au Mexique, à un prix de vente ferme de 38,0 millions \$ US [51,4 millions \$] réglé en espèces à cette date. La Société a utilisé le produit de cette transaction pour effectuer des remboursements totalisant 53,0 millions \$ sur ses facilités de crédit garanties.

### **EXPANSION DU SERVICE INTERLIGNE VIRTUEL**

En 2023, la Société a poursuivi l'expansion de son service d'interligne virtuel grâce à l'ajout des partenaires ASL Airlines France, Norwegian et Azul Airlines à sa plateforme connectair par Air Transat, permettant désormais aux voyageurs de combiner certains vols d'Air Transat et de ses partenaires vers l'Algérie, la Norvège et le Brésil, respectivement. Ces nouvelles ententes portent à 12 le nombre de partenaires disponibles via la plateforme et à plus de 300 le nombre total de destinations supplémentaires accessibles annuellement par ce biais.

Également, le 28 novembre 2023, la Société et Porter Airlines ont annoncé le renforcement de leur collaboration par la formation d'une coentreprise intégrant les réseaux complémentaires de Porter et d'Air Transat aux aéroports Pearson de Toronto (YYZ) et Montréal-Trudeau (YUL). Cette alliance stratégique permettra une plus grande connectivité entre l'Amérique du Nord, centrale et du Sud, en Europe et en Afrique du Nord.

### **NOUVEAUX AÉRONEFS**

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 novembre 2022, la Société a ratifié 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.

En juillet 2023, la Société a renouvelé une convention collective jusqu'en juillet 2027 avec les employés du groupe Gestion et planification des équipages.

## 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

Fondée à Montréal il y a 36 ans, Transat est un joueur phare du voyage loisir. Connu en tant que transporteur aérien sous la marque Air Transat, Transat regroupe aussi des entités spécialisées en tant que voyagistes et d'autres dans la distribution au détail de produits de voyages vacances. L'ensemble de son offre comprend des produits et des services pour découvrir une multitude de destinations internationales, principalement en Europe et les Caraïbes, avec des visées de croissance vers l'Amérique du Sud et l'Afrique du Nord.

Son siège social est situé à Montréal, avec des places d'affaires en France et au Royaume-Uni, ainsi que dans les Caraïbes. Sa ligne aérienne, Air Transat, occupe une place importante sur les plateformes aéroportuaires de l'Aéroport international Montréal-Trudeau (YUL) et de l'Aéroport Pearson (YYZ). Transat compte plus de 5 000 personnes à son emploi qui partagent la même raison d'être, soit de réduire les distances qui nous séparent.

Élué par la clientèle meilleure compagnie aérienne loisirs au monde aux World Airline Awards 2023 de Skytrax, Air Transat est reconnue pour l'excellence de son service à la clientèle.

#### Stratégie

Dans le cadre de son plan stratégique 2022-2026, Transat s'est donné pour objectif de ramener dans un premier temps la Société à la rentabilité, puis 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-Trudeau, à Toronto Pearson et dans l'Est du Canada;
- Le développement d'accords de partenariats, soit en interligne ou partage de codes, et leur mise en œuvre pour accroître et solidifier le réseau grâce à un afflux de trafic de passagers permettant l'optimisation de l'utilisation de sa flotte;
- 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 appréciée des voyageuses et 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 en responsabilité d'entreprise pour l'environnement et les sociétés depuis de nombreuses années;
- Des équipes engagées avec un fort attachement à l'entreprise;
- Un ancrage historique au Québec.

Pour l'exercice 2024, en lien avec son plan stratégique 2022-2026, les objectifs et les indicateurs de performance que Transat poursuivra sont les suivants :

1. Continuer à optimiser la trésorerie et la structure de capital;
2. Finaliser la stratégie de renouvellement de la flotte afin de soutenir la croissance à moyen et à long terme;
3. Développer et déployer un plan de transformation numérique afin d'améliorer l'expérience client et accroître la productivité des ressources internes;
4. Poursuivre le développement du réseau aérien par le renforcement des meilleures routes historiques et l'ouverture de nouvelles liaisons (Lima au Pérou et Marrakech au Maroc), le déploiement d'une entente commerciale élargie et à long terme avec Porter;
5. Optimiser les pratiques de la Société en gestion de la tarification et des revenus;
6. Compléter et déployer la stratégie globale de responsabilité d'entreprise incluant comme chantiers d'importance la livraison du plan de décarbonation de son activité et la formalisation de ses engagements en matière de diversité, équité et inclusion;
7. Continuer d'alimenter la culture d'entreprise pour favoriser une expérience des employé(e)s appréciée et enviable.

## REVUE DES OBJECTIFS ET RÉALISATIONS POUR 2023

Les principaux objectifs pour l'exercice 2023 ainsi que les réalisations se détaillaient comme suit :

### **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**

En 2023, la Société a poursuivi le développement de son service interligne virtuel en vertu de trois nouveaux partenariats dans le cadre du développement de sa plateforme connectair par Air Transat. Avec l'ajout de ASL Airlines France, Norwegian et Azul Airlines en 2023, les voyageurs pourront plus facilement combiner les vols d'Air Transat avec ceux de ses nouveaux partenaires à destination de l'Algérie, de la Norvège et du Brésil, respectivement. Ces ajouts portent à 12 le nombre de partenaires disponibles via la plateforme connectair par Air Transat et à plus de 300 le nombre total de destinations supplémentaires accessibles annuellement en Europe, en Afrique du Nord, au Moyen-Orient, en Amérique centrale et du Sud, ainsi qu'au Canada.

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 le réseau de routes et s'ouvrir à de nouveaux marchés plus rapidement en combinant ses forces de façon complémentaire avec celles de ses partenaires.

Par ailleurs, la Société poursuit le déploiement de solutions technologiques pour la tarification dynamique. Des progrès ont été accomplis pour améliorer et optimiser la contribution de la Classe Club par le biais d'une stratégie visant à maximiser les revenus par sièges-milles offerts. De plus, l'utilisation d'un outil d'optimisation des revenus permet un meilleur suivi des variations quotidiennes et de la performance des vols et des forfaits.

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

L'amélioration de la performance opérationnelle de la Société a permis d'accroître considérablement ses liquidités. Ainsi, au cours de l'exercice 2023, la Société a généré des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles (avant variations nettes des soldes sans effet de trésorerie du fonds de roulement opérationnel, de la provision pour conditions de retour et des autres actifs et passifs opérationnels) de 228,0 millions \$, en forte hausse par rapport à une sortie de fonds de 189,5 millions \$ pour l'exercice précédent.

Les activités de la Société lui ont permis de conclure l'exercice 2023 avec une trésorerie et des équivalents de trésorerie de 435,6 millions \$, en hausse comparativement à 322,5 millions \$ à la fin de l'exercice précédent. Par ailleurs, la trésorerie et les équivalents de trésorerie détenus en fiducie ou autrement réservés se chiffraient à 450,8 millions \$ à la fin de l'exercice 2023, comparativement à 375,6 millions \$ à la fin de l'exercice 2022.

## **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 »)**

Au cours de l'exercice, la Société a pris livraison d'un Airbus A330, de trois Airbus A321LR et d'un Airbus A321ceo. De plus, en novembre 2022, la Société a conclu une entente pour la livraison de deux Airbus A321LR additionnels, dont la livraison est prévue en 2024.

Les appareils de la famille Airbus A320 permettent une grande flexibilité opérationnelle et répondent bien aux besoins d'Air Transat, tant pour la saison d'hiver que pour la saison estivale.

Au 31 octobre 2023, la flotte d'Air Transat compte treize Airbus A330 (332 ou 345 sièges), quinze Airbus A321LR (199 sièges) et huit Airbus A321ceo (199 sièges). En vertu des ententes actuelles, la Société compte prendre possession de quatre Airbus A321LR au cours de l'exercice 2024.

Faisant suite à l'obtention, en août 2022, de 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, la Société procède depuis à l'adaptation et la mise en place de systèmes afin de déployer le programme et d'en tirer le plein potentiel. 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.

## **Optimiser la structure de capital**

Au cours de l'exercice 2023, la Société a poursuivi ses efforts en vue d'optimiser sa structure de capital. Tel que décrit à la section Financement, la Société a renégocié au cours de l'exercice trois de ses ententes de financement totalisant 198,0 millions \$, essentiellement en prolongeant d'un an la date d'échéance de ces emprunts, laquelle est désormais établie au 29 avril 2025 (précédemment au 29 avril 2024). Ces ententes de financement sont:

- Le financement garanti CUGE de 78,0 millions \$ avec le gouvernement du Canada par l'intermédiaire du Crédit d'urgence pour les grandes entreprises (CUGE);
- L'entente de crédit à terme rotatif de 50,0 millions \$ aux fins de ses opérations;
- L'entente de crédit subordonnée aux fins de ses opérations de 70,0 millions \$.

Par ailleurs, le 31 août 2023, la Société a clôturé l'accord de vente et d'achat de sa filiale Laminama, dont le principal actif consiste en un terrain situé à Puerto Morelos au Mexique, à un prix de vente ferme de 38,0 millions \$ US [51,4 millions \$] réglé en espèces à cette date. La Société a utilisé le produit de cette transaction pour effectuer des remboursements totalisant 53,0 millions \$ sur les facilités de crédit garanties de la Société.

## Accélérer la croissance des revenus accessoires

La Société a poursuivi l'implantation d'initiatives visant à accélérer la croissance de ses revenus accessoires. D'une part, ces initiatives comprennent des campagnes marketing afin d'optimiser la vente de bagages additionnels enregistrés, de sélections de sièges de l'Option Plus et de l'Option Flex. Par ailleurs, d'autres initiatives ont ciblé le lancement d'un programme de surclassement via l'enregistrement en ligne, incluant la mise en place d'enchères pour l'obtention d'un surclassement en classe Club, ainsi que la mise en place d'une tarification raffinée pour la sélection des sièges.

## Améliorer la performance du centre d'appels

En 2023, la Société a progressivement amélioré la performance de son centre d'appels, alors que le temps d'attente moyen a diminué tout au cours de l'exercice. Pour ce faire, la Société a procédé à l'ajout de centaines de nouvelles personnes au centre d'appels, procuré de la formation et de l'accompagnement additionnels à ces ressources pour être en mesure d'offrir un service répondant aux objectifs d'efficacité ciblés.

Toujours dans l'optique d'améliorer l'expérience client, la Société poursuit assidûment le déploiement d'un plus grand nombre de solutions en libre-service, ce qui devrait se traduire par une réduction du nombre d'appels traités et une amélioration du délai de traitement de chaque requête.

## 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 435,6 millions \$ au 31 octobre 2023.

---

### 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 46,0 millions \$ venant à échéance le 29 avril 2025 aux fins de nos opérations. De plus, tel que décrit à la section Financement, la Société bénéficie d'un accord avec le gouvernement du Canada qui lui a permis d'emprunter des liquidités de 717,7 millions \$, 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 contient 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.

---

### 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 de la clientèle et à participer à l'amélioration de l'efficacité de la Société. En outre, nous croyons que la Société bénéficie d'une solide équipe de direction.

---

### Relations avec les fournisseurs

La Société entretient depuis plus de 36 ans des relations privilégiées avec de nombreux fournisseurs locaux et à destination.

---

Transat dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour 2024 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.

## 6. ACTIVITÉS CONSOLIDÉES

(en milliers de dollars)	2023 \$	2022 \$	2021 \$	Variation	
				2023 %	2022 %
<b>Revenus</b>	<b>3 048 352</b>	<b>1 642 038</b>	<b>124 818</b>	<b>85,6</b>	<b>1 215,5</b>
<b>Charges d'exploitation</b>					
Coûts liés à la prestation de services touristiques	707 023	355 250	31 958	99,0	1 011,6
Carburant d'aéronefs	647 795	526 152	22 373	23,1	2 251,7
Salaires et avantages du personnel	442 623	288 889	122 770	53,2	135,3
Frais de vente et de distribution	214 076	116 105	13 020	84,4	791,7
Frais d'aéroports et de navigation	191 283	128 318	13 032	49,1	884,6
Amortissement et dépréciation	186 355	154 212	193 215	20,8	(20,2)
Entretien d'aéronefs	172 812	114 159	48 832	51,4	133,8
Loyer d'aéronefs	12 254	6 018	—	103,6	—
Autres coûts aériens	272 761	162 082	24 643	68,3	557,7
Autres	110 769	90 949	57 371	21,8	58,5
Quote-part du résultat net d'une coentreprise	(2 758)	2 477	4 704	(211,3)	(47,3)
Coûts de restructuration et de transaction	3 626	847	(5 878)	328,1	114,4
	<b>2 958 619</b>	<b>1 945 458</b>	<b>526 040</b>	<b>52,1</b>	<b>269,8</b>
<b>Résultat (perte) d'exploitation</b>	<b>89 733</b>	<b>(303 420)</b>	<b>(401 222)</b>	<b>129,6</b>	<b>24,4</b>
Coûts de financement	135 397	105 314	77 024	28,6	36,7
Revenus du financement	(42 966)	(12 982)	(4 441)	231,0	192,3
Variation de la juste valeur des dérivés	4 434	9 685	(8 849)	54,2	(209,4)
Réévaluation du passif lié aux bons de souscription	(3 544)	(21 989)	(4 934)	(83,9)	345,7
Perte (gain) de change	23 378	92 150	(53 260)	74,6	(273,0)
Radiation de coûts de financement reportés	12 743	—	—	100,0	—
Perte sur cession d'une entreprise	341	—	—	100,0	—
Gain de change réalisé à la cession d'une entreprise	(7 275)	—	—	100,0	—
Gain sur cession d'actifs	(2 511)	(3 934)	(17 347)	(36,2)	(77,3)
Gain sur modification de la dette à long terme	(5 585)	(22 191)	—	(74,8)	100,0
<b>Perte avant charge d'impôts</b>	<b>(24 679)</b>	<b>(449 473)</b>	<b>(389 415)</b>	<b>94,5</b>	<b>(15,4)</b>
<b>Impôts sur le résultat (récupération)</b>					
Exigibles	528	(3 174)	(52)	116,6	(6 003,8)
Différés	85	(975)	75	108,7	(1 400,0)
	<b>613</b>	<b>(4 149)</b>	<b>23</b>	<b>114,8</b>	<b>(18 139,1)</b>
<b>Perte nette de l'exercice</b>	<b>(25 292)</b>	<b>(445 324)</b>	<b>(389 438)</b>	<b>94,3</b>	<b>(14,4)</b>
Perte par action :					
De base	(0,66)	(11,77)	(10,32)	94,4	(14,1)
Dilué	(0,66)	(11,77)	(10,32)	94,4	(14,1)

## REVENUS

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

Pour l'exercice clos le 31 octobre 2023, nos revenus ont augmenté de 1 406,3 millions \$ (85,6 %). Cette hausse importante découle de la reprise des activités et de la vigueur de la demande. En 2022, les revenus de la Société, principalement au cours du premier semestre, avaient été freinés par la chute drastique de la demande et par des annulations massives de réservations à la suite de l'apparition du variant Omicron. La Société avait ainsi réduit la capacité totale de la saison d'hiver d'environ 22 % de celle initialement déployée. Depuis, la Société a déployé une capacité pour la saison d'hiver équivalente à 95 % de celle pré-pandémique et de 90 % pour la saison d'été. Comparativement à la période correspondante de 2019, les revenus de l'exercice clos le 31 octobre 2023 ont augmentés de 3,8 %.

Pour la saison d'hiver 2023, le nombre de voyageurs a été inférieur de 8 % au nombre de voyageurs pour la période correspondante de 2019 tandis que les revenus aériens unitaires, exprimés en revenu par passager-mille (ou « yield ») ont affiché une hausse de 21,0 %. Pour le réseau Sud, les prix de vente ont affiché une hausse moyenne de 21,8 %. Pour l'ensemble de nos marchés, nous avons affiché un coefficient d'occupation de 85,0 %, comparativement à 88,3 % en 2019.

Pour la saison d'été 2023, dans l'ensemble, le nombre de voyageurs pour la saison estivale 2023 a été inférieur de 7 % au nombre de voyageurs pour la période correspondante de 2019 tandis que les revenus aériens unitaires ont affiché une hausse de 27,0 % comparativement à 2019. Pour les lignes transatlantiques, le revenu aérien unitaire a connu une hausse de 30,6 %. Pour l'ensemble de nos marchés, nous avons affiché un coefficient d'occupation de 88,4 %, comparativement à 88,6 % en 2019.

## CHARGES D'EXPLOITATION

Nos charges d'exploitation totales ont augmenté de 1 013,2 millions \$ (52,1 %) au cours de l'exercice par rapport à 2022. Cette augmentation est attribuable à la hausse de notre capacité mise en marché par rapport à la période correspondante de 2022.

### Coûts liés à la prestation de services touristiques

Les coûts liés à la prestation de services touristiques sont engagés par nos voyagistes. 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 351,8 millions \$ (99,0 %) résulte principalement de la hausse du nombre de forfaits vendus par rapport à 2022.

### Carburant d'aéronefs

La dépense de carburant d'aéronefs a augmenté de 121,6 millions \$ (23,1 %) au cours de l'exercice. Cette augmentation résulte principalement de l'augmentation du volume de litres consommés en raison de la hausse de la capacité ainsi qu'à la dépréciation du dollar par rapport au dollar américain, partiellement compensée par la baisse des prix du carburant de 19 %, comparativement à la période correspondante de 2022.

### Salaires et avantages du personnel

Les salaires et avantages du personnel ont augmenté de 153,7 millions \$ (53,2 %) pour s'établir à 442,6 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 octobre 2023. L'augmentation est principalement attribuable à l'accroissement du nombre d'employés afin de soutenir la reprise des activités aériennes. Par ailleurs, au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2022, la Société s'était prévalu du Programme de Relance pour le Tourisme et l'Accueil (« PRTA ») et du Programme de Relance pour les Entreprises les Plus Durement Touchées (« PREPDT »); ainsi, un montant de 24,4 millions \$ avaient été comptabilisé en lien avec ces programmes. Le PRTA et le PREPDT se sont terminés le 7 mai 2022.

### Frais de vente et de distribution

Les frais de vente et de distribution comprennent les commissions (soit les frais payés par les voyagistes aux agences de voyages pour leurs services à titre d'intermédiaires entre le voyagiste 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 214,1 millions \$, soit une augmentation de 98,0 millions \$ (84,4 %) par rapport à l'exercice 2022. Cette augmentation découle principalement de la hausse des revenus et des dépenses de publicité à la suite de la reprise de nos activités.

## 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 63,0 millions \$ (49,1 %), comparativement à 2022. Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation de la capacité mise en marché comparativement à 2022 ainsi qu'à la hausse des prix.

## 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 2022, ces dépenses ont augmenté de 58,7 millions \$ (51,4 %) au cours de l'exercice. Cette augmentation est principalement due à la hausse de la capacité mise en marché par rapport à 2022.

## Loyer d'aéronefs

Les loyers d'aéronefs correspondent aux loyers variables d'aéronefs ainsi qu'à ceux liés à des baux à court terme. Comparativement à 2022, ces dépenses ont augmenté de 6,2 millions \$ (103,6 %) au cours de l'exercice. Cette augmentation résulte de la location de deux aéronefs pour la saison d'hiver et deux aéronefs pour la saison d'été en raison du retard dans la livraison des Airbus A321LR.

## 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 110,7 millions \$ (68,3 %) au cours de l'exercice, comparativement à 2022. Cette augmentation est principalement due à une hausse de notre capacité par rapport à 2022.

## Autres

Les autres frais ont augmenté de 19,8 millions \$ (21,8 %) au cours de l'exercice, comparativement à 2022. Cette augmentation découle de la hausse de notre volume d'activités par rapport à 2022.

## 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 du résultat net s'élève à 2,8 millions \$, comparativement à une quote-part de la perte nette de 2,5 millions \$ pour 2022, reflétant une reprise des activités plus soutenue par rapport à 2022.

## 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 augmenté de 32,1 millions \$ (20,8 %) au cours de l'exercice 2023. Cette augmentation est principalement attribuable à l'entrée en service de deux Airbus A321LR en 2022 et d'un Airbus A330, trois Airbus A321LR et d'un A321ceo en 2023.

De plus, préalablement à la signature de l'accord d'achat et de vente de sa filiale Laminama conclu au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2023, la Société a procédé à une évaluation de la valeur recouvrable de ses actifs non courants comparativement à leur valeur comptable. La valeur recouvrable du terrain au Mexique établie s'est avérée inférieure à sa valeur comptable. Ainsi, la Société a comptabilisé une charge de dépréciation de 4,6 millions \$ en lien avec son terrain au Mexique.

## Coûts de restructuration

Les coûts de restructuration correspondent principalement aux indemnités de cessation d'emploi liées à la fermeture de la base de Vancouver à compter du 30 juin 2023 ainsi qu'aux coûts de réinstallation du personnel. La Société a enregistré des coûts de restructuration de 3,6 millions \$ au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2023, comparativement à 0,8 million \$ en 2022.



## RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Compte tenu de ce qui précède, nous avons enregistré un résultat d'exploitation de 89,7 millions \$ au cours de l'exercice, comparativement à une perte d'exploitation de 303,4 millions \$ en 2022. Les résultats d'exploitation par saison se résument comme suit:

(en milliers de dollars)	2023 \$	2022 \$	2021 \$	Variation	
				2023 %	2022 %
<b>Saison d'hiver</b>					
Revenus	1 537 568	560 595	49 489	174,3	1 032,8
Charges d'exploitation	1 556 931	721 949	234 017	115,7	208,5
Perte d'exploitation	(19 363)	(161 354)	(184 528)	88,0	12,6
Perte d'exploitation (%)	(1,3)	(28,8)	(372,9)	95,6	92,3
<b>Saison d'été</b>					
Revenus	1 510 784	1 081 443	75 329	39,7	1 335,6
Charges d'exploitation	1 401 688	1 223 509	292 023	14,6	319,0
Résultat (perte) d'exploitation	109 096	(142 066)	(216 694)	176,8	34,4
Résultat (perte) d'exploitation (%)	7,2	(13,1)	(287,7)	155,0	95,4

Pour la saison d'hiver, nous avons enregistré une perte d'exploitation de 19,4 millions \$ (1,3 %), comparativement à 161,4 millions \$ (28,8 %) en 2022. La demande au cours de la saison d'hiver a été largement supérieure comparativement à celle de 2022. En 2022, la reprise progressive et partielle des opérations aériennes avaient été freinée par l'annulation de vols pour la saison d'hiver 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.

Durant l'été, le résultat d'exploitation s'établit à 109,1 millions \$ (7,2 %), par rapport à une perte d'exploitation de 142,1 millions \$ (13,1 %) pour l'année précédente. L'amélioration de notre résultat d'exploitation découle de la reprise des activités, le retour de la demande et à la hausse des prix de vente. La diminution des prix du carburant a également contribué à l'amélioration du résultat d'exploitation. En 2022, La hausse importante des prix du carburant ainsi que la détérioration du dollar par rapport au dollar américain avaient fortement atténuées l'amélioration de notre résultat d'exploitation pour la saison estivale.

Au cours de la saison d'hiver, nous avons affiché un résultat d'exploitation ajusté de 59,5 millions \$ (3,9 %), comparativement à une perte d'exploitation ajustée de 87,4 millions \$ (15,6 %) en 2022. Durant la saison d'été, nous avons enregistré un résultat d'exploitation ajusté de 203,8 millions \$ (13,5 %), par rapport à une perte d'exploitation ajustée de 69,4 millions \$ (6,4 %) en 2022. Globalement, pour l'exercice, nous avons affiché un résultat ajusté de 263,3 millions \$ (8,6 %), comparativement à une perte d'exploitation ajustée de 156,8 millions \$ (9,5 %) en 2022.

## 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 30,1 millions \$ (28,6 %) en 2023 comparativement à 2022. La hausse est due à l'augmentation des obligations locatives principalement en raison de l'ajout de sept nouveaux baux d'aéronefs et à l'augmentation des taux d'intérêt.

### Revenus de financement

Les revenus de financement ont augmenté de 30,0 millions \$ (231,0 %) au cours de l'exercice comparativement à 2022 en raison de la hausse des taux d'intérêt par rapport à 2022 et de la hausse des soldes moyens de la trésorerie et des équivalents de trésorerie.

## 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 terminé le 31 octobre 2023, la juste valeur des instruments financiers dérivés liés au carburant d'aéronefs et aux devises a diminué de 4,3 millions \$. La diminution est principalement attribuable à la baisse de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés au carburant d'aéronefs et aux devises. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2023, la juste valeur de l'option de prépaiement du financement non garanti CUGE a diminué de 0,1 million \$.

En 2022, la juste valeur des instruments financiers dérivés liés au carburant d'aéronefs et aux devises avait diminué de 7,9 millions \$. Cette diminution est principalement attribuable à la baisse de la juste valeur des dérivés liés au carburant, combinée à une diminution de la juste valeur de l'option de prépaiement du financement non garanti CUGE de 1.8 million \$.

## 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 l'exercice. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2023, la juste valeur des bons de souscription a diminué de 3,5 millions \$ en raison de l'annulation des 4 687 500 bons de souscription étant donné qu'aucun tirage n'a été effectué par la Société sur le montant additionnel de 80,0 millions \$ qui était disponible jusqu'au 29 octobre 2023 sur sa facilité de crédit non renouvelable et non garantie (Financement non garanti CUGE), partiellement compensée par l'augmentation du cours de clôture de l'action de 2,60 \$ à 3,01 \$ entre le 31 octobre 2022 et le 31 octobre 2023.

## Perte (gain) de change

Pour l'exercice, nous avons affiché une perte de change de 23,4 millions \$, comparativement à 92,2 millions \$ en 2022. Pour l'exercice, 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.

## Radiation de coûts de financement reportés

Les ententes de financement de la Société lui permettait d'emprunter, jusqu'au 29 octobre 2023, des liquidités supplémentaires totales de 100 millions \$. La Société avait comptabilisé des coûts de financement reportés constitués de la juste valeur initiale des 4 687 500 bons de souscription additionnels émis dans le cadre des amendements au montage financier associés au financement non garanti CUGE effectués le 29 juillet 2022 ainsi que des frais y afférents. Puisque la Société n'a effectué aucun tirage relatif à ces liquidités supplémentaires, la Société a radié le solde de 12,7 millions \$ de ses coûts de financement reportés.

## Perte sur cession d'une entreprise

Le 31 août 2023, la Société a clôturé l'accord de vente et d'achat de sa filiale à part entière Laminama dont le principal actif consiste en un terrain situé à Puerto Morelos au Mexique. À la suite de cette transaction, la Société a enregistré une perte sur cession d'entreprise de 0,3 million \$.

## Gain de change réalisé à la cession d'une entreprise

Le gain de change à la cession d'une entreprise de 7,3 millions \$ a été réalisé à la suite du reclassement aux résultats du montant cumulé des écarts de change lié à la vente de notre filiale à part entière Laminama.

## Gain sur cession d'actifs

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2023, le gain sur cession d'actif de 2,5 millions \$ est dû au retour au bailleur d'un Boeing 737-800. Ce gain résulte principalement du renversement du solde d'obligations locatives y afférent. 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 2020.

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2022, le gain 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.

## Gain sur modification de la dette à long terme

Le 31 octobre 2023, compte tenu des termes de son entente comparativement aux conditions actuelles du marché, la Société a revu ses estimations initiales de remboursements futurs liés à son financement non garanti CUGE. La Société prévoit maintenant rembourser sa facilité de crédit à sa date d'échéance, soit le 26 avril 2026. Ainsi, 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 5,6 millions \$ a été comptabilisé à titre de gain sur modification de la dette à long terme.

A cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2022, la Société avait renégocié certains termes de l'entente qui avait été conclu avec le gouvernement du Canada pour le financement non garanti CUGE. La Société avait conclu que les modifications liées au financement non garanti CUGE n'étaient pas substantielles tel que définies selon l'IFRS 9, *Instruments financiers*. Ainsi, la valeur comptable du financement non garanti CUGE avait 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 \$ avait été comptabilisé à titre de gain sur modification de la dette à long terme.

## IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Pour l'exercice, notre charge d'impôts sur le résultat s'élève à 0,6 million \$, en regard d'une récupération d'impôts sur le résultat de 4,1 millions \$ en 2022. Le taux d'imposition effectif s'est établi à 2,5 % pour l'exercice clos le 31 octobre 2023 et à 0,9 % pour l'exercice clos le 31 octobre 2022.

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. Ainsi, au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2023, les actifs d'impôts différés des filiales canadiennes n'ont donc pas été comptabilisés.

## RÉSULTAT NET ET RÉSULTAT NET AJUSTÉ

En tenant compte des éléments présentés dans la section Activités consolidées, pour l'exercice 2023, notre perte nette s'est établie à 25,3 millions \$, soit 0,66 \$ par action (de base et diluée), par rapport à 445,3 millions \$, soit 11,77 \$ par action (de base et diluée) lors de la période correspondante de l'exercice précédent. Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2023, le nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé pour calculer les résultats par action a été de 38 278 000 (de base et dilué), comparativement à 37 838 000 (de base et dilué) pour 2022.

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2023, notre perte nette ajustée s'est établie à 11,5 millions \$ (0,30 \$ par action) comparativement à 403,7 millions \$ (10,67 \$ par action) en 2022.

## 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 des activités ainsi qu'à une hausse des prix de vente. En 2022, les revenus de la Société, principalement au cours de l'hiver, avaient été freinés par la chute drastique de la demande et par des annulations massives de réservations à la suite de l'apparition du variant Omicron. La Société avait ainsi réduit la capacité totale de la saison d'hiver 2022.

Quant à nos résultats d'exploitation, l'amélioration de notre résultat d'exploitation découle de la reprise de nos activités, du retour de la demande et à la hausse des prix de vente; ainsi, nous notons une amélioration du résultat d'exploitation pour tous les trimestres présentés de 2023 par rapport à 2022. Pour la saison d'hiver 2023 (T1 et T2), la hausse des prix du carburant a atténué l'amélioration de notre résultat d'exploitation. Pour la saison d'été 2023 (T3 et T4), l'amélioration de notre résultat d'exploitation découle également de la diminution des prix du carburant, partiellement atténuée par la dépréciation du dollar par rapport au dollar américain. 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)	T1-2022	T2-2022	T3-2022	T4-2022	T1-2023	T2-2023	T3-2023	T4-2023
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus	202 438	358 157	508 304	573 139	<b>667 457</b>	<b>870 111</b>	<b>746 317</b>	<b>764 467</b>
Résultat (perte) d'exploitation	(73 841)	(87 513)	(93 218)	(48 848)	<b>(38 103)</b>	<b>18 740</b>	<b>64 375</b>	<b>44 721</b>
Résultat net (perte nette)	(114 345)	(98 276)	(106 472)	(126 231)	<b>(56 610)</b>	<b>(29 180)</b>	<b>57 303</b>	<b>3 195</b>
Résultat (perte) de base par action	(3,03)	(2,60)	(2,82)	(3,32)	<b>(1,49)</b>	<b>(0,76)</b>	<b>1,49</b>	<b>0,08</b>
Résultat (perte) dilué(e) par action	(3,03)	(2,60)	(2,82)	(3,32)	<b>(1,49)</b>	<b>(0,76)</b>	<b>1,49</b>	<b>0,08</b>
Résultat (perte) d'exploitation ajusté(e) <sup>1</sup>	(36 369)	(51 014)	(57 824)	(11 545)	<b>3 331</b>	<b>56 144</b>	<b>114 782</b>	<b>89 007</b>
Résultat net ajusté (perte nette ajustée) <sup>1</sup>	(95 317)	(111 563)	(120 901)	(75 930)	<b>(61 564)</b>	<b>(7 957)</b>	<b>42 302</b>	<b>15 676</b>
Résultat net ajusté (perte nette ajustée) par action <sup>1</sup>	(2,53)	(2,95)	(3,20)	(2,00)	<b>(1,62)</b>	<b>(0,21)</b>	<b>1,10</b>	<b>0,41</b>

<sup>1</sup> 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 764,5 millions \$, soit 191,3 millions \$ de plus que pour la période correspondante de 2022, alors qu'ils avaient atteint 573,1 millions \$. Cette augmentation est attribuable à la reprise des opérations aérienne, à une demande soutenue et à la hausse des prix de vente. Nos activités se sont soldées par un résultat d'exploitation de 44,7 millions \$, comparativement à une perte d'exploitation de 48,8 millions \$ en 2022. Le résultat d'exploitation présente une amélioration par rapport à 2022, toutefois, la hausse des prix du carburant ainsi que la détérioration du dollar par rapport au dollar américain ont atténuées l'amélioration de notre résultat d'exploitation.

Au cours du quatrième trimestre, nous avons enregistré un résultat net de 3,2 millions \$ (0,08 \$ par action de base et diluée), comparativement à une perte nette de 126,2 millions \$ (3,32 \$ par action de base et diluée) en 2022.

Pour le quatrième trimestre, notre résultat net ajusté s'est établie à 15,7 millions \$ (0,41 \$ par action) comparativement à une perte nette ajustée de 75,9 millions \$ (2,00 \$ par action) en 2022.

## 7. SITUATION FINANCIÈRE, TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

### SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Au 31 octobre 2023, la trésorerie et les équivalents de trésorerie s'établissaient à 435,6 millions \$, comparativement à 322,5 millions \$ au 31 octobre 2022. La trésorerie et les équivalents de trésorerie détenus en fiducie ou autrement réservés se chiffraient à 450,8 millions \$ à la fin de l'exercice 2023, comparativement à 375,6 millions \$ au 31 octobre 2022. Notre état de la situation financière témoigne d'un fonds de roulement déficitaire de 57,7 millions \$, soit un ratio de 0,95, par rapport à un fonds de roulement déficitaire de 21,7 millions \$ et un ratio de 0,98 au 31 octobre 2022.

L'actif total a augmenté de 298,2 millions \$ (13,1 %), passant de 2 271,1 millions \$ le 31 octobre 2022 à 2 569,4 millions \$ le 31 octobre 2023. Cette hausse est expliquée dans le tableau de la situation financière présenté plus loin. Les capitaux propres ont diminué de 28,9 millions \$, passant de capitaux propres négatifs de 750,2 millions \$ au 31 octobre 2022 à 779,0 millions \$ au 31 octobre 2023. Cette baisse découle principalement de la perte nette de 25,3 millions \$.

(en milliers de dollars)	31 octobre 2023 \$	31 octobre 2022 \$	Écart \$	Principales sources d'explication des écarts importants
<b>Actif</b>				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>435 647</b>	322 535	113 112	Se reporter à la section Flux de trésorerie
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés	<b>450 752</b>	375 557	75 195	Augmentation du volume d'activités
Clients et autres débiteurs	<b>138 675</b>	265 050	(126 375)	Diminution des sommes à recevoir des processeurs de cartes de crédit
Impôts sur le résultat à recevoir	<b>598</b>	5 537	(4 939)	Encaissement d'impôts recouvrables liés aux PCAA
Stocks	<b>33 735</b>	26 725	7 010	Augmentation de l'inventaire de pièces d'aéronefs
Charges payées d'avance	<b>38 113</b>	26 428	11 685	Augmentation du volume d'activités
Dépôts	<b>322 805</b>	201 623	121 182	Nouveaux dépôts auprès de processeurs de cartes de crédit et augmentation des dépôts liés aux entretiens d'aéronefs
Actifs d'impôt différé	<b>1 047</b>	953	94	Comptabilisation d'actifs d'impôt différé par certaines filiales étrangères
Immobilisations corporelles	<b>1 083 109</b>	1 000 151	82 958	Principalement en raison de la prise de livraison de trois Airbus A321LR, d'un Airbus A321neo et d'un Airbus A330 et la capitalisation des travaux d'entretien d'aéronefs admissibles, partiellement compensées l'amortissement de la période et par la vente d'un terrain au Mexique
Immobilisations incorporelles	<b>14 771</b>	13 261	1 510	Acquisitions de logiciels partiellement compensées par l'amortissement de la période
Instruments financiers dérivés	<b>38 321</b>	11 939	26 382	Variation favorable des dérivés liés au carburant et aux devises contractés
Placement	<b>11 797</b>	8 820	2 977	Quote-part du résultat net d'une coentreprise
Coûts de financement reportés	<b>—</b>	12 552	(12 552)	Radiation des coûts de financements reportés

## Transat A.T. inc.

### Rapport de gestion

(en milliers de dollars)	31 octobre 2023	31 octobre 2022	Écart \$	Principales sources d'explication des écarts importants
	\$	\$	\$	
<b>Passif</b>				
Fournisseurs et autres créiteurs	319 764	289 897	29 867	Augmentation du volume des activités
Impôts sur le résultat à payer	416	1 054	(638)	Aucun écart important
Dépôts de clients et revenus différés	754 176	602 509	151 667	Augmentation du volume des activités
Instruments financiers dérivés	17 158	6 209	10 949	Variation défavorable des dérivés liés au carburant et aux devises contractés
Dette à long terme et obligations locatives	1 890 596	1 752 068	138 528	Principalement en raison de l'ajout de baux d'aéronefs soit de trois Airbus A321LR, d'un Airbus A321neo et d'un Airbus A330 et la dépréciation du dollar par rapport à la devise américaine, partiellement compensé par les remboursements de capital et le retour d'un aéronef
Provision pour conditions de retour	177 832	154 772	23 060	Augmentation principalement liée au passage du temps
Passif lié aux bons de souscription	20 816	24 360	(3 544)	Annulation des bons de souscription partiellement compensée par l'augmentation de la juste valeur de la période en raison de la variation du cours de l'action de la Société
Subvention publique différée	146 634	169 025	(22 391)	Produits tirés des subventions publiques de la période selon la méthode du taux d'intérêt effectif
Passif lié aux avantages du personnel	20 961	20 773	188	Aucun écart important
Passifs d'impôt différé	56	644	(588)	Aucun écart important
<b>Capitaux propres</b>				
Capital-actions	223 450	221 924	1 526	Émissions sur le capital autorisé
Provision pour paiements fondés sur des actions	16 329	16 092	237	Charge liée aux paiements fondés sur des actions
Déficit	(1 008 452)	(984 602)	(23 850)	Perte nette
Montant cumulé des écarts de change	(10 366)	(3 594)	(6 772)	Reclassement du gain de change réalisé à la cession d'une entreprise, partiellement compensé par le gain de change sur conversion des états financiers de filiales étrangères

## FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers de dollars)	2023	2022	2021	Variation	
				2023	2022
	\$	\$	\$	%	%
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	321 750	(177 854)	(518 444)	280,9	65,7
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(7 935)	(33 783)	4 542	76,5	(843,8)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(203 021)	99 689	522 071	(303,7)	(80,9)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie	2 318	1 288	(1 407)	80,0	191,5
<b>Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>113 112</b>	<b>(110 660)</b>	<b>6 762</b>	<b>202,2</b>	<b>(1 736,5)</b>

### Activités d'exploitation

Les activités d'exploitation ont généré des flux de trésorerie de 321,8 millions \$, par rapport à une utilisation de 177,9 millions \$ en 2022. L'augmentation de 499,6 millions \$ des flux de trésorerie générés par les activités opérationnelles est attribuable à la hausse de 417,5 millions \$ du résultat net avant éléments opérationnels ne nécessitant pas de sorties (rentrées) de fonds, à la hausse de 76,1 millions \$ des liquidités générées par la variation nette des soldes sans effet de trésorerie du fonds de roulement opérationnel, à l'augmentation de 5,7 millions \$ de la variation nette de la provision pour conditions de retour et à la hausse de 0,4 millions \$ de la variation nette des autres actifs et passifs opérationnels.

### Activités d'investissement

Les flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement se sont établis à 7,9 millions \$ pour l'exercice courant, par rapport à des flux de trésorerie utilisés de 33,8 millions \$ en 2022. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2023, les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles se sont élevées 57,6 millions \$, et consistent principalement en des entretiens d'aéronefs et en des pièces de rechange, comparativement 32,5 millions \$ pour 2022. De plus, en 2023, un montant de 48,1 millions \$ a été reçu à titre de contrepartie nette en lien avec la cession de Laminama, dont le principal actif consistait en un terrain.

### Activités de financement

Les flux de trésorerie utilisés par les activités de financement se sont établis à 203,0 millions \$ par rapport à des flux de trésorerie générés de 99,7 millions \$ en 2022. La Société a effectué des remboursements liés à ses obligations locatives de 151,4 millions \$, comparativement à 108,3 millions \$ en 2022. La Société a également procédé à des remboursements liés à ses facilités de crédit pour un montant total de 53,0 millions \$, comparativement à 3,3 millions \$ en 2022. Aucun tirage n'a été effectué au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2023, alors que la Société avait prélevé des montants sur ses facilités de crédit totalisant 213,2 millions \$ en 2022.

## FINANCEMENT

### Financement du gouvernement du Canada

La Société bénéficie d'un accord avec le gouvernement du Canada qui lui a permis d'emprunter des liquidités de 743,3 millions \$ par l'intermédiaire du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE). Le 29 juillet 2022, la Société avait renégoié son accord avec le gouvernement du Canada afin de lui permettre d'emprunter des liquidités supplémentaires de 100,0 millions \$. Ces liquidités supplémentaires étaient disponibles jusqu'au 29 octobre 2023 et n'ont pas été utilisées par la Société. L'accord amendé mettait également à la disposition de la Société une facilité de crédit additionnelle de 50,0 millions \$ jusqu'au 29 juillet 2023 sujette à certaines conditions, notamment l'obtention d'un financement supplémentaire d'une tierce partie. Cette facilité de crédit additionnelle n'a pas été utilisée par la Société. Les facilités de crédit entièrement remboursables mises à disposition par la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada au titre du CUGE, se décomposent comme suit :

#### Financement garanti CUGE

Le 28 avril 2023, la Société a renégoié son entente de financement garanti CUGE au montant initial de principal de 78,0 millions \$ afin, principalement, de prolonger la date d'échéance au 29 avril 2025 (précédemment 29 avril 2024). Le 29 juillet 2022, la Société avait également renégoié son entente afin de lui permettre d'emprunter des liquidités supplémentaires de 20,0 millions \$ qui étaient disponibles jusqu'au 29 octobre 2023, lesquelles n'ont pas été utilisées, et aussi afin de prolonger la date d'échéance au 29 avril 2024 (précédemment jusqu'au 29 avril 2023). La facilité de crédit est 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 porte 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. Selon les termes de l'entente, la Société est tenue de respecter certains ratios financiers et conditions financières. Au 31 octobre 2023, les ratios financiers et conditions financières étaient respectés. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2023, la Société a effectué un remboursement de 25,6 millions \$, portant ainsi le solde de principal à rembourser à 52,4 millions \$. Au 31 octobre 2023 la facilité de crédit était pleinement utilisée et la valeur comptable s'élève à 51,9 millions \$ [77,2 millions \$ au 31 octobre 2022].

#### Financement non garanti CUGE

Un montant de 312,0 millions \$, sous forme de facilité de crédit non renouvelable et non garantie qui vient à échéance le 29 avril 2026. La facilité de crédit a été renégoiée les 9 mars 2022 et 29 juillet 2022 afin d'obtenir l'accès à des liquidités supplémentaires de 80,0 millions \$ qui étaient disponibles jusqu'au 29 octobre 2023, lesquelles n'ont pas été utilisées, et afin de modifier les taux d'intérêt. La facilité de crédit porte 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). Dans l'éventualité d'un changement de contrôle, cette facilité de crédit devient immédiatement exigible. Au 31 octobre 2023, la facilité de crédit était pleinement utilisée et la valeur comptable s'élève à 317,2 millions \$ [284,8 millions \$ au 31 octobre 2022].

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. Le 29 octobre 2023, ces 4 687 500 bons de souscription ont été annulés puisque la Société n'a pas tiré sur le montant additionnel de 80,0 millions \$ de sa facilité de crédit non renouvelable et non garantie (Financement non garanti CUGE) qui était disponible jusqu'à cette date.

Selon les termes de l'entente du financement non garanti CUGE, dans l'éventualité où le prêt était remboursé avant le 31 décembre 2023, 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 détiennne, 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).

Aux 31 octobre 2023 et 2022, un total de 13 000 000 bons de souscription 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 13 000 000 bons de souscription émis étaient exercés :

- un maximum de 9 622 339 bons de souscription pourraient être exercés via l'émission d'actions;
- 3 377 661 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<sup>er</sup> 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.

Aux 31 octobre 2023 et 2022, la facilité de crédit était pleinement utilisée. Au 31 octobre 2023, la valeur comptable de la facilité de crédit s'élève à 205,2 millions \$ [182,5 millions \$ au 31 octobre 2022], et un montant de 146,6 millions \$ [169,0 millions \$ au 31 octobre 2022] 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<sup>er</sup> 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

Les 28 avril 2023 et 29 juillet 2022, la Société a renégocié son entente de crédit à terme rotatif de 50,0 millions \$ aux fins de ses opérations afin, principalement, de prolonger la date d'échéance au 29 avril 2025 (précédemment au 29 avril 2024) et 29 avril 2024 (précédemment au 29 avril 2023) respectivement. 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. Au 31 octobre 2023, les ratios financiers et conditions financières étaient respectés. Aux 31 octobre 2023 et 2022, la facilité était pleinement utilisée.

### Entente de crédit subordonnée

Les 28 avril 2023 et 29 juillet 2022, la Société a renégocié son entente de crédit subordonnée aux fins de ses opérations au montant initial de principal de 70,0 millions \$ afin, principalement, de prolonger la date d'échéance au 29 avril 2025 (précédemment au 29 avril 2024) et 29 avril 2024 (précédemment au 29 avril 2023) respectivement. 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, 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. Au 31 octobre 2023, les ratios financiers et conditions financières étaient respectés. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2023, la Société a effectué un remboursement de 27,4 millions \$, dont 3,4 millions \$ représentaient des intérêts capitalisés, portant ainsi le solde de principal à rembourser à 46,0 millions \$. Aux 31 octobre 2023 et 2022, la facilité 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 851,5 millions \$ au 31 octobre 2023 (978,0 millions \$ au 31 octobre 2022) et se résument comme suit :

<b>ENTENTES HORS BILAN</b> (en milliers de dollars)	<b>2023</b> \$	<b>2022</b> \$
<b>Garanties</b>		
Lettres de crédit irrévocables	1 350	978
Contrats de cautionnement	797	469
<b>Contrats de location</b>		
Obligations en vertu de contrats de location	849 320	976 510
	<b>851 467</b>	<b>977 957</b>
<b>Ententes avec des fournisseurs</b>	<b>54 407</b>	<b>17 352</b>
	<b>905 874</b>	<b>995 309</b>

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 2023, un montant de 69,9 millions \$ [55,9 millions \$ au 31 octobre 2022] était utilisé, dont 29,8 millions \$ [31,3 millions \$ au 31 octobre 2022] 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 1,1 million £ (1,9 millions \$) a été tiré.

Au 31 octobre 2023, le montant des ententes hors bilan, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, avait diminué de 126,5 millions \$ par rapport au 31 octobre 2022. Cette diminution découle principalement de la réception de trois Airbus A321LR et d'un Airbus 321ceo, partiellement compensée par la dépréciation du dollar vis-à-vis le dollar américain, la signature d'une entente pour la location d'un Airbus A321XLR et de l'incidence de la hausse des taux d'intérêt sur les loyers futurs.

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.

<b>OBLIGATIONS CONTRACTUELLES PAR EXERCICE</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029 et plus</b>	<b>Total</b>
Exercices clos les 31 octobre	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<b>Obligations contractuelles</b>							
Dette à long terme	21 449	189 507	406 061	4 309	355 377	—	976 703
Obligations locatives	217 974	213 284	188 744	177 034	161 524	618 829	1 577 389
Contrats de location (hors bilan)	17 857	36 440	55 839	67 629	70 581	600 974	849 320
Ententes avec des fournisseurs et autres obligations	30 112	13 544	7 403	7 283	3 152	31 814	93 308
	<b>287 392</b>	<b>452 775</b>	<b>658 047</b>	<b>256 255</b>	<b>590 634</b>	<b>1 251 617</b>	<b>3 496 720</b>

## Endettement

La Société affiche une dette à long terme de 669,1 millions \$ ainsi que des obligations locatives de 1 221,5 millions \$ à l'état consolidé de la situation financière.

La dette totale de la Société s'élève à 2 058,0 millions \$ au 31 octobre 2023, soit une hausse de 125,1 millions \$ comparativement au 31 octobre 2022. Cette hausse est principalement attribuable à l'ajout de trois Airbus A321LR, d'un Airbus A321neo et d'un Airbus A330 à notre flotte permanente, à l'appréciation du dollar américain vis-à-vis du dollar, partiellement compensée par les remboursements des obligations locatives et les remboursements de dettes à long terme.

La dette totale nette a augmenté de 12,0 millions \$, passant de 1 610,4 millions \$ au 31 octobre 2022 à 1 622,4 millions \$ au 31 octobre 2023. L'augmentation de notre dette totale nette est due à la hausse de notre dette totale, partiellement compensée par l'augmentation de notre solde de trésorerie et équivalents de trésorerie.

## Actions en circulation

Au 31 octobre 2023, il y avait trois catégories d'actions autorisées, soit un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A, un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B et un nombre illimité d'actions privilégiées. Les actions privilégiées ne comportent aucun droit de vote et elles peuvent être émises en séries, chaque série comportant le nombre d'actions, la désignation, les droits, privilèges, restrictions et conditions qui sont fixés par le conseil d'administration.

Au 8 décembre 2023, il y avait un total de 38 595 923 actions à droit de vote en circulation.

## Options d'achat d'actions

Au 8 décembre 2023, le nombre d'options d'achat d'actions en circulation s'élevait à 425 904, dont 75 904 pouvaient être exercées.

## Bons de souscription

Au 31 octobre 2023 et au 8 décembre 2023, un total de 13 000 000 bons de souscription étaient émis. Au 31 octobre 2023 et au 8 décembre 2023, 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, dans l'éventualité où le prêt était remboursé avant le 31 décembre 2023, 50 % des bons de souscription acquis seraient annulés.

## **8. AUTRES**

---

### **FLOTTE**

Au 31 octobre 2023, la flotte permanente d'Air Transat compte treize Airbus A330 (332 ou 345 sièges), quinze Airbus A321LR (199 sièges) et huit Airbus A321ceo (199 sièges). Au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2023, un Airbus A330, trois Airbus A321LR et un Airbus A321ceo sont entrés en service et un Boeing 737-800 a été retourné au bailleur.

### **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 reliées 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.

#### 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 2023, la Société a déterminé qu'il n'existait aucun indice qu'un actif a pu se déprécier.

Au 31 octobre 2022, la Société a déterminé que les chutes des revenus et de la demande, dues à la pandémie de COVID-19, constituaient des indications de dépréciation de ses UGT. Ainsi, la Société a effectué un test de dépréciation de ses UGT. La valeur recouvrable des UGT a été déterminée en fonction de la 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 ont été tirés des prévisions financières pour les 2023 à 2026, basées sur le plan stratégique 2022-2026 et le budget 2023 de la Société, qui correspondaient aux meilleures estimations de la direction et qui ont été approuvées par le conseil d'administration, et tenaient compte des conditions à ce moment 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 pouvaient 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 %, 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 la 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, 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, selon les meilleures estimations de la direction.

Au 31 octobre 2022, aucune dépréciation de la valeur comptable des deux UGT de la Société n'a été comptabilisée puisque leur valeur recouvrable était 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 requise advenant la modification de ces hypothèses.

### 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.

## 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 positifs et négatifs disponibles afin de déterminer si un résultat imposable suffisant pouvait être réalisé afin de comptabiliser les actifs d'impôts différés existants. Il existe des indications négatives liées aux pertes générées durant l'exercice terminé le 31 octobre 2023 et les exercices précédents. 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 2023. 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 78 % 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 17 % 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.

La Société peut documenter 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.

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 consolidé des résultats. 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 11,3 millions \$ au 31 octobre 2023 [9,5 millions \$ au 31 octobre 2022]. 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 2023 et 2022. Au 31 octobre 2023, environ 11 % [environ 14 % au 31 octobre 2022] des débiteurs étaient impayés depuis plus de 90 jours après la date exigible, tandis qu'environ 77 % [environ 78 % au 31 octobre 2022] 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 des processeurs de cartes de crédit et les dépôts auprès de ces derniers totalisent 46,9 millions \$ et 92,1 millions \$ respectivement au 31 octobre 2023 [196,9 millions \$ et 20,8 millions \$ respectivement au 31 octobre 2022]. Le risque de crédit pour ces montants est négligeable.

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 43,7 millions \$ au 31 octobre 2023 [37,9 millions \$ au 31 octobre 2022] 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 2023, les encaisses bailleurs ainsi réclamées totalisent 18,9 millions \$ [10,0 millions \$ au 31 octobre 2022] 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.

En vertu de certaines de ses ententes avec des fournisseurs de services la Société effectue des dépôts. Au 31 octobre 2023, ces dépôts totalisent 7,0 millions \$ [7,4 millions \$ au 31 octobre 2022]. Ces dépôts sont compensés par les achats chez ces fournisseurs. Le risque provient du fait que ces fournisseurs ne seraient pas en mesure d'honorer leurs obligations en fournissant les services ou biens requis. La Société tente de minimiser son risque en limitant les dépôts aux seuls fournisseurs qui sont reconnus et réputés dans les marchés visés. Ces dépôts sont répartis sur un grand nombre de fournisseurs et il n'est jamais arrivé que la Société doive radier un montant appréciable pour ses dépôts aux fournisseurs.

Pour les institutions financières, y compris les diverses contreparties, le risque maximum de crédit au 31 octobre 2023 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 2023.

### Risque de liquidité

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

### Risque de taux d'intérêt

La Société est exposée aux fluctuations des taux d'intérêt, principalement en raison de 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.

## **MODIFICATIONS COURANTES ET FUTURES DE MÉTHODES COMPTABLES**

### **Modifications d'IAS 12 – Impôts sur le résultat**

Le 23 mai 2023, l'IASB a publié des modifications à IAS 12, *Impôts sur le résultat*. Ces modifications instaurent une exception temporaire obligatoire à l'application des dispositions en ce qui concerne la comptabilisation de l'impôt différé rattaché à la mise en œuvre du modèle de règles du Pilier 2 et la présentation d'informations à son sujet. La Société a appliqué l'exception temporaire obligatoire, qui entre en vigueur immédiatement et qui doit être appliquée de façon rétrospective, dans les territoires où les règles ont été quasi adoptées. La Société a évalué que l'application rétrospective de ces modifications n'a aucune incidence immédiate sur les résultats consolidés de la Société pour l'exercice clos le 31 octobre 2023. Pour les exercices ouverts à compter du 1er novembre 2023, des informations supplémentaires sur la charge (le recouvrement) d'impôt et d'autres informations à l'égard des expositions fiscales découlant du Pilier 2 seront à fournir.

### **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<sup>er</sup> 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.

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 des contextes économique et socio-politique qui évoluent constamment, 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. Ces risques sont ensuite classés en fonction des impacts qui peuvent affecter le plan stratégique, la Société ou les opérations. Cet exercice annuel s'est conclu par un total de 30 risques, cotés par ordre d'importance : rouge pour les 6 risques hautement prioritaires, orange pour les 7 risques prioritaires, jaune pour les 11 risques modérés et vert pour les 6 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 FINANCIERS

En raison des risques 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.

Comme les conditions du marché actuel et la santé financière de l'entreprise ne sont pas optimales, la Société pourrait être confrontée à des difficultés pour refinancer sa dette et ainsi, répondre à ses besoins de financement futurs. La Société continue d'étudier différentes options afin de refinancer une partie de la dette existante, notamment celle du gouvernement du Canada, 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. Bien que la Société ait réussi à prolonger régulièrement la maturité de sa dette et ait mis en place des lignes de crédit, rien ne garantit qu'elle disposera des liquidités nécessaires pour répondre à ses obligations.

Les facilités de crédit actuelles de la Société sont assujetties à la conformité à l'égard de certains ratios financiers et conditions financières. Rien ne garantit que la Société respectera ces ratios financiers et conditions financières et qu'elle pourra continuer à utiliser ses facilités de crédit actuelles ou à obtenir du financement supplémentaire. 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 l'accès à du financement supplémentaire selon des modalités satisfaisantes. Conséquemment, nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation pourraient en subir les contrecoups.

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.

Transat est tout particulièrement exposée aux fluctuations des prix du carburant. Bien que la Société ait mis en place un programme de couverture sur le prix du carburant, 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 récentes hausses des taux d'intérêt pourraient également avoir une incidence sur les frais d'intérêt découlant des titres de créance à taux fixe et variable, ce qui aurait une incidence sur nos frais d'intérêt.

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. 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.

La Société déploie tous les efforts et demeure confiante de retrouver une rentabilité selon son plan stratégique, les conditions actuelles du marché et la reprise 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.

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.

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.

## 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 autorisés, 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 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.

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. Celle des agents de bord soit le « syndicat canadien de la fonction publique », division du transport aérien, est échue depuis le 31 octobre 2022 et représente un bassin important d'employés. Il est d'ailleurs possible que les négociations pour le renouvellement de cette convention collective 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.

De plus, l'industrie aéronautique fait face actuellement à une pression des syndicats de pilotes qui exigent des réajustements de leur rémunération, causée par une pénurie anticipée de cette main d'œuvre. Les récents accords conclus tant aux États-Unis qu'au Canada pourraient contribuer aux départs de pilotes. La Société pourrait devoir rouvrir la convention collective des pilotes, ce qui aurait pour effet d'augmenter considérablement les coûts de cette main d'œuvre spécialisée. À défaut de satisfaire aux demandes des pilotes, la Société s'expose à des départs massifs de ses pilotes, et par conséquent, elle pourrait devoir suspendre ses opérations aériennes.

## 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 récente problématique de fabrication des moteurs Pratt & Whitney sur les Airbus 320 soulève des préoccupations pour la Société qui détient ce type d'aéronefs. Ce problème touche toutes les compagnies aériennes qui exploitent également ce type d'appareils avec ce même moteur, ce qui va entraîner de nombreuses et longues opérations d'inspection et de maintenance au cours des prochaines années, de quoi immobiliser au sol certains appareils. D'ailleurs ces enjeux auront pour effet de clouer au sol trois A321LR sur les quinze actuellement opéré. La Société pourrait avoir des conséquences sur sa capacité d'opérer, ce qui peut mettre en péril ses opérations aériennes.

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 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 adopte des principes 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 entente avec le Consortium SAF+ pour la fabrication de carburant durable d'aviation, sa nouvelle flotte d'Airbus A321LR plus performante et écoénergétique, son implication dans les communautés au Canada et à destination, son approche de la gestion de ses ressources humaines en particulier le DEI (diversité, équité, inclusion) et de la gouvernance d'entreprise, son programme de certification Travelife, 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 LA CONCURRENCE

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

De plus, les besoins des voyageurs dictent l'évolution de notre industrie. Depuis ces dernières années, ceux-ci exigent une valeur accrue, un meilleur choix de produits et un service personnalisé, le tout à des prix compétitifs. En effet, l'engouement pour Internet permet 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. 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.

Il ne faut pas oublier les relents de la pandémie de la Covid. En effet, même si la Société a repris ses opérations aériennes en 2022, il y a toujours un risque que des restrictions quant aux déplacements hors frontières soient de nouveau imposées par les autorités gouvernementales locales et/ou 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.

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, le conflit israélo-palestinien, 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 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 un code de conduite des fournisseurs, 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, ou des recours collectifs, 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 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 problématique des moteurs Pratt & Whitney exposée plus haut dans la section des risques d'approvisionnement, est une situation actuelle qui touche la Société. 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 contrecoûts 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, la Société est assujettie à diverses réglementations. Il y a le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (« CORSIA »). En vertu du CORSIA, toute croissance des émissions au-delà du niveau de l'année de référence applicable devra être compensée par la Société par l'achat de crédits compensatoires ou par l'utilisation de carburants d'aviation durables. Bien qu'Air Transat ne prévoit pas devoir acheter des compensations avant 2024 à cause de la diminution du nombre de vols causée par la pandémie, 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.

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. De plus, pour respecter ses engagements en vertu de l'Accord de Paris, le gouvernement canadien a fixé un prix minimum pour le carbone dans le cadre de la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*. Le prix minimum fédéral a débuté à 20 \$ par tonne d'équivalent CO<sub>2</sub> en 2019, est passé à 40 \$ en 2021, s'établira à 50 \$ en 2022 et augmentera par la suite de 15 \$ par an pour atteindre 170 \$ en 2030. Il faut noter qu'uniquement l'aviation domestique est soumise à cette loi.

La société est également assujettie au règlement concernant l'application à l'aviation du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (« SEQE-UE ») et du Royaume-Uni (« UK-ETS »). Ce système n'inclut que les vols intra-AEE (Association économique européenne) dans le cadre du SEQE-UE et intrabritanniques dans le cadre du UK-ETS.

Bien que les coûts associés à ces réglementations actuelles ne sont actuellement pas jugés significatifs pour la Société, sachant que les divers règlements en lien avec le changement climatique s'ajustent continuellement, les obligations pourraient changer considérablement dans le futur. Par conséquent, ces changements pourraient avoir un impact significatif sur nos coûts et le cas échéant, la marge de la Société en souffrirait.

Finalement, 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. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

---

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

Conformément à ce règlement, la Société a produit des attestations signées par 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).

La 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 2023.

Finalement, il n'y a eu aucune modification significative des CIIF survenue au cours du trimestre clos le 31 octobre 2023 qui ait eu une incidence importante sur les CIIF de la Société.

---

## 12. PERSPECTIVES

---

À ce jour, les coefficients d'occupation pour la saison hivernale sont inférieurs de 1,3 point de pourcentage à ceux de l'exercice 2023, alors que les revenus aériens unitaires, exprimés en revenus par passager-mille (ou « yield »), sont 2,4 % plus élevés. La tendance actuelle, en ce qui concerne la demande et les prix, devrait permettre à la Société de faire face à un contexte de coûts qui demeurent volatils et qui subissent des pressions inflationnistes.

Compte tenu de l'environnement d'exploitation actuel, la Société rehausse la cible de sa marge de BAIIA ajusté de 7,5 % à 9 % pour l'exercice 2024, ce qui serait supérieur aux niveaux historiques de Transat. Pour l'exercice 2024, la Société prévoit augmenter la capacité disponible de 19 % grâce aux ajouts récents et planifiés d'appareils, ainsi qu'à une amélioration de l'utilisation de la flotte. Cette augmentation de la capacité permettra principalement d'accroître la fréquence de certaines routes, d'annualiser des liaisons parmi les plus rentables et de desservir de nouvelles destinations récemment annoncées.

Dans la formulation des énoncés prospectifs, la Société a établi les hypothèses suivantes pour l'exercice : une faible croissance du PIB canadien, un taux de change à 1,33 \$ CA pour 1 \$ US et un prix moyen du gallon de carburant d'aviation de 4,00 \$ CA. La société suppose également qu'il y aura une résolution satisfaisante des négociations visant à renouveler la convention collective avec les agents de bord et que l'enjeu des moteurs Pratt & Whitney suivra le calendrier prévu, soit trois avions présentement immobilisés et qui augmentera à cinq ou six avions d'ici la fin de l'exercice.

## RAPPORT DE LA DIRECTION

---

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

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

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

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



Annick Guérard  
Présidente et cheffe de la direction



Patrick Bui  
Chef de la direction financière

Le 13 décembre 2023