



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 2013 par rapport à l'exercice clos le 31 octobre 2012 et doit être lu avec les états financiers consolidés audités et les notes y afférentes. L'information présentée dans ce rapport de gestion est datée du 11 décembre 2013. Vous trouverez de plus amples renseignements à notre sujet dans le site Web de Transat à l'adresse www.transat.com et dans le site SEDAR à l'adresse www.sedar.com, dont les lettres d'attestation pour l'exercice clos le 31 octobre 2013 et la notice annuelle.

Nos états financiers 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.

Le rapport de gestion comprend les sections suivantes :

AVERTISSEMENT EN CE QUI CONCERNE LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES.....	6
MESURES FINANCIÈRES NON NORMALISÉES SELON LES IFRS	7
FAITS SAILLANTS FINANCIERS	9
APERÇU.....	10
ACQUISITION D'ENTREPRISE	13
CESSION D'UNE FILIALE	13
ACTIVITÉS CONSOLIDÉES	14
SITUATION FINANCIÈRE, TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT	20
PLACEMENTS DANS DES PCAA	25
AUTRES	25
COMPTABILITÉ	25
RISQUES ET INCERTITUDES	32
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	38
PERSPECTIVES	39
RAPPORT DE LA DIRECTION	40
RAPPORT DES AUDITEURS INDÉPENDANTS	41

AVERTISSEMENT EN CE QUI CONCERNE LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

Le présent rapport de gestion contient certaines déclarations prospectives à l'égard de la Société. Ces déclarations prospectives se reconnaissent à l'emploi de termes et d'expressions comme « s'attendre à », « anticiper », « planifier », « croire », « estimer », « avoir l'intention de », « viser », « projeter », « prévoir », ainsi que des formes négatives de ces termes et d'autres expressions semblables, y compris les renvois à des hypothèses. Toutes ces déclarations sont faites conformément aux lois sur les valeurs mobilières canadiennes en vigueur. Ces déclarations peuvent porter, sans toutefois s'y limiter, sur des observations concernant les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir.

Les déclarations prospectives sont, de par leur nature, assujetties à des risques et incertitudes qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent grandement de ceux envisagés dans ces déclarations prospectives. Les résultats qui y sont présentés peuvent donc différer sensiblement des résultats réels pour diverses raisons comprenant, sans toutefois s'y limiter, les conditions météorologiques extrêmes, les prix du carburant, les conflits armés, les attentats terroristes, les conditions du secteur du marché et de l'économie en général, l'apparition de maladies, l'évolution de la demande compte tenu du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et les effectifs, les relations de travail, les négociations collectives et les conflits de travail, les questions de retraite, les taux de change et d'intérêt, la disponibilité du financement dans le futur, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables, les litiges en cours et les poursuites intentées par des tiers, ainsi que d'autres risques expliqués en détail de temps à autre dans les documents d'information de la Société.

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.

Lorsqu'elle a fait des déclarations prospectives dans le présent rapport de gestion, la Société a fait un certain nombre d'hypothèses sur l'économie, le marché, les activités, la situation financière, les opérations et les déclarations prospectives.

À titre d'exemples de déclarations prospectives citons, sans toutefois s'y limiter, les déclarations concernant :

- La perspective selon laquelle la Société dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour 2014 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.
- La perspective selon laquelle les revenus et le nombre de voyageurs devraient être semblables à ceux de 2013.
- La perspective selon laquelle la Société devrait générer des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation positifs en 2014.
- La perspective selon laquelle les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles pourraient s'élever à environ 70,0 millions de dollars.
- La perspective selon laquelle la Société sera en mesure de s'acquitter de ses obligations au moyen des fonds dont elle dispose, des flux de trésorerie provenant de l'exploitation et d'emprunts sur ses facilités de crédit existantes.
- La perspective selon laquelle la Société prévoit des résultats meilleurs que l'an dernier pour son premier semestre

En faisant cette déclaration, la Société a supposé, entre autres, que les voyageurs continueront de voyager, que les facilités de crédit continueront d'être disponibles comme par le passé, que la direction continuera de gérer les fluctuations de trésorerie pour financer ses besoins en fonds de roulement pour l'exercice complet et que les prix du carburant, les taux de changes, les coûts d'hôtels et autres coûts terrestres 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.

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. Nous présentons parfois des mesures financières non normalisées 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, ni n'est reconnue par les IFRS. Les mesures non normalisées selon les IFRS utilisées par la Société sont les suivantes :

Marge avant amortissement (perte d'exploitation avant amortissement)	Marge brute (perte d'exploitation) avant charge d'amortissement.
Bénéfice ajusté (perte ajustée)	Résultat avant charge d'impôt avant variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs, gain (perte) non monétaire sur des placements dans des PCAA, gain à la cession d'une filiale, charge de restructuration et dépréciation de goodwill.
Bénéfice ajusté (perte ajustée) après impôts	Résultat net attribuable aux actionnaires avant variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs, gain (perte) non monétaire sur des placements dans des PCAA, gain à la cession d'une filiale, charge de restructuration et dépréciation de goodwill, net des impôts y afférents.
Bénéfice (perte ajustée) après impôts par action	Bénéfice ajusté après impôts (perte ajustée après impôts) divisé par le nombre moyen pondéré d'actions en circulation ajusté servant au calcul du résultat dilué par action.
Dettes totales	Dettes à long terme plus le montant des contrats de location simple ajustés, qui correspond à la charge annualisée de loyers d'aéronefs multiplié par 5.
Dettes totales nettes	Dettes totales (décrites ci-haut) moins la trésorerie et équivalent de trésorerie et les placements dans des PCAA.

Les mesures financières décrites ci-haut n'ont pas de sens prescrit par les IFRS, et il est donc peu probable qu'on puisse les comparer avec des mesures du même type présentées par d'autres émetteurs ou celles utilisées par des analystes financiers. Ces mesures 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. La direction croit que ces mesures, ou certaines de ces mesures, sont utilisées par les utilisateurs de notre rapport de gestion pour analyser les résultats de la Société, sa performance financière ainsi que sa situation financière.

La direction utilise, en plus des mesures financières selon les IFRS, la marge avant amortissement (perte d'exploitation avant amortissement), le bénéfice ajusté (perte ajustée) et le bénéfice ajusté (perte ajustée) après impôts pour mesurer la performance opérationnelle continue et la performance opérationnelle récurrente de la Société. La direction croit que ces mesures sont importantes puisqu'elles excluent des résultats des éléments qui découlent principalement de décisions stratégiques à long terme, plutôt que le rendement des opérations quotidiennes de la Société. La direction croit que ces mesures sont utiles afin de mesurer la capacité de la Société de s'acquitter de ses obligations financières.

La direction utilise également la dette totale et la dette totale nette pour évaluer le niveau d'endettement, la situation de trésorerie, les besoins futurs de liquidités et le levier financier de la Société. La Direction utilise la dette totale et la dette totale nette car il s'agit d'un moyen utilisé couramment dans notre secteur afin d'attribuer une valeur aux obligations de contrats de location simple. La définition du montant de contrat de location simple utilisée par la Société est propre à celle-ci et pourrait ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés. La direction croit que ces mesures sont utiles afin de mesurer le levier financier de la Société.

Le tableau suivant présente les rapprochements des mesures financières non normalisées selon les IFRS avec les mesures financières les plus comparables des IFRS :

	2013	2012	2011
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$
Marge brute	71 838	(23 838)	(17 301)
Amortissement	39 068	40 793	43 814
Marge avant amortissement	110 906	16 955	26 513
Résultat avant charge d'impôt	80 712	(16 950)	(17 427)
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs	493	(701)	1 278
Gain sur des placements dans des PCAA	—	(7 936)	(8 113)
Gain sur cession d'une filiale	—	(5 655)	—
Dépréciation de goodwill	—	15 000	—
Charge de restructuration	5 740	—	16 543
Bénéfice ajusté (perte ajustée)	86 945	(16 242)	(7 719)
Résultat net (perte nette) attribuable aux actionnaires	57 955	(16 669)	(14 711)
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs	493	(701)	1 278
Gain sur des placements dans des PCAA	—	(7 936)	(8 113)
Gain sur cession d'une filiale	—	(5 655)	—
Dépréciation de goodwill	—	15 000	—
Charge de restructuration	5 740	—	16 543
Incidence fiscale	(1 621)	689	(4 699)
Bénéfice ajusté (perte ajustée) après impôts	62 567	(15 272)	(9 702)
Bénéfice ajusté (perte ajustée) après impôts	62 567	(15 272)	(9 702)
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation ajusté servant au calcul du bénéfice dilué par action	38 472	38 142	37 930
Bénéfice ajusté (perte ajustée) après impôts par action	1,63	(0,40)	(0,26)
	31 octobre	31 octobre	31 octobre
	2013	2012	2011
	\$	\$	\$
Dettes à long terme	—	—	—
Contrats de location simple ajustés	406 350	441 805	344 250
Dettes totales	406 350	441 805	344 250
Dettes totales	406 350	441 805	344 250
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(265 818)	(171 175)	(181 576)
Placements dans des PCAA	—	(27 350)	(78 751)
Dettes totales nettes	140 532	243 280	83 923

FAITS SAILLANTS FINANCIERS

(en milliers de dollars)	2013 \$	2012 \$	2011 \$	Variation	
				2013 %	2012 %
États des résultats consolidés					
Revenus	3 648 158	3 714 219	3 654 167	(1,8)	1,6
Marge avant amortissement ¹	110 906	16 955	26 513	554,1	(36,1)
Résultat net attribuable aux actionnaires	57 955	(16 669)	(14 711)	447,7	(13,3)
Résultat de base par action	1,51	(0,44)	(0,39)	443,2	(12,8)
Résultat dilué par action	1,51	(0,44)	(0,39)	443,2	(12,8)
Bénéfice ajusté (perte ajustée) après impôts ¹	62 567	(15 272)	(9 702)	509,7	(57,4)
Bénéfice ajusté (perte ajustée) après impôts par action	1,63	(0,40)	(0,26)	507,5	(53,8)
États des flux de trésorerie consolidés					
Activités opérationnelles	123 039	8 872	90 673	1 286,8	(90,2)
Activités d'investissement	(28 289)	(11 024)	(56 683)	(156,6)	80,6
Activités de financement	(1 817)	(4 361)	(29 470)	58,3	85,2
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	1 710	(3 888)	(3 571)	144,0	(8,9)
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	94 643	(10 401)	949	1 009,9	s.o.
États de la situation financière consolidés					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	265 818	171 175	181 576	55,3	(5,7)
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés (à court terme et à long terme)	403 468	370 291	359 545	9,0	3,0
Placements dans des PCAA	—	27 350	78 751	(100,0)	(65,3)
Actif total	1 290 073	1 163 301	1 226 570	10,9	(5,2)
Dette (à court terme et à long terme)	—	—	—	—	—
Dette totale ¹	406 350	441 805	344 250	(8,0)	28,3
Dette totale nette ¹	140 532	243 280	83 923	(42,2)	189,9

¹ VOIR SECTION MESURES FINANCIÈRES NON NORMALISÉES SELON LES IFRS

APERÇU

LE SECTEUR DES VOYAGES VACANCES

Le secteur dit des voyages vacances regroupe principalement des voyagistes, des agences de voyages (ayant pignon sur rue ou en ligne), des entreprises offrant des services à destination ou d'hôtellerie et des transporteurs aériens. Dans chacun de ces sous-secteurs, on retrouve des entreprises qui ont adopté différents modèles de fonctionnement.

En règle générale, les voyagistes dits expéditifs achètent localement ou à l'étranger les divers éléments constitutifs d'un voyage et les vendent à des consommateurs sur leurs marchés locaux par l'intermédiaire d'agences de voyages ou sur le web, soit sous forme de forfait voyage ou séparément. Les voyagistes dits réceptifs, pour leur part, élaborent des forfaits ou d'autres produits de voyage à partir de services qu'ils achètent sur leur marché local, pour les vendre sur les marchés étrangers, généralement par l'entremise d'autres voyagistes ou d'agences de voyages. Les entreprises de services à destination sont installées à destination et vendent aux voyageurs, sur place, des services optionnels variés pour consommation spontanée, comme des excursions ou des visites touristiques. Ces entreprises offrent également aux voyagistes expéditifs des services logistiques comme des transferts terrestres entre les aéroports et les hôtels. Les agences de voyages, indépendantes ou constituées en réseaux, sont des distributeurs qui servent d'intermédiaires entre le voyageur et le consommateur. Les transporteurs aériens vendent leurs sièges par l'entremise des agences de voyages ou directement aux voyagistes, qui les incluent alors dans leurs prestations, ou encore directement aux consommateurs.

ACTIVITÉ PRINCIPALE, VISION ET STRATÉGIE

ACTIVITÉ PRINCIPALE

Transat fait partie des plus grands voyagistes intégrés dans le monde. Nous exerçons nos activités uniquement dans le secteur des voyages vacances, et nous commercialisons principalement nos services en Amérique et en Europe. En tant que voyageur, Transat a pour activité principale l'élaboration et la commercialisation de services de voyages vacances, sous forme de forfaits ou non. Nous agissons à la fois comme voyageur expéditif et comme voyageur réceptif en regroupant des services achetés au Canada et à l'étranger pour les revendre principalement au Canada, en France, au Royaume-Uni et dans 10 autres pays européens, directement ou par le biais d'intermédiaires, dans le cadre d'une stratégie multicanal. Transat est aussi un distributeur au détail, aussi bien en ligne que par l'entremise d'agences de voyages, dont certaines lui appartenant. Transat a recours à de nombreuses compagnies aériennes, mais s'appuie sur sa filiale Air Transat pour une proportion importante de ses besoins. Transat offre des services à destination au Canada, au Mexique, en République dominicaine et en Grèce. Transat détient une participation dans une entreprise hôtelière qui possède et exploite des propriétés au Mexique et en République dominicaine.

VISION

Leader du voyage vacances, Transat entend poursuivre son développement en inspirant confiance aux voyageurs et en leur proposant une expérience à la fois exceptionnelle, chaleureuse et sûre. Nos clients sont notre raison d'être et le développement responsable du tourisme est notre passion. Nous voulons élargir nos activités dans d'autres pays où nous croyons qu'il existe un fort potentiel de croissance pour un voyageur intégré, spécialisé dans les voyages vacances.

STRATÉGIE

Pour concrétiser la vision qu'elle s'est donnée, la Société entend continuer de maximiser les bénéfices de l'intégration verticale, qui la distingue de plusieurs de ses concurrents; de renforcer sa position en France, où elle figure déjà parmi les plus grands voyagistes; et de pénétrer de nouveaux marchés ou d'affirmer sa présence dans des marchés où elle n'est que partiellement présente à l'heure actuelle. Quant aux nouveaux marchés éventuels, la priorité ira à des marchés où Transat est susceptible de recruter une clientèle pour ses destinations traditionnelles, afin d'augmenter son pouvoir d'achat sur lesdites destinations.

En parallèle, grâce à des investissements ciblés en technologie et à des gains d'efficacité qu'elle poursuit en modifiant sa gestion interne, Transat entend améliorer sa marge et maintenir ou accroître ses parts de marché sur tous ses marchés. La gestion des coûts demeure un élément important de la stratégie, étant donné la faiblesse des marges dans le tourisme.

En outre, Transat constate l'importance stratégique croissante des enjeux liés au développement durable dans l'industrie du voyage vacances et dans le monde du transport aérien. Ce phénomène, exacerbé par la croissance prévue du tourisme et du transport aérien, se manifeste de diverses manières, notamment les pressions réglementaires ou tarifaires liées aux émissions de gaz à effet de serre, les attentes plus grandes des clients et des investisseurs à cet égard, etc. Au vu et au su de cette tendance, et constatant qu'une entreprise de tourisme a un intérêt direct à voir l'environnement sauvegardé et les collectivités demeurer accueillantes face au phénomène touristique,

Transat a entrepris d'adopter des pratiques d'avant-garde en matière de responsabilité d'entreprise et de tourisme durable. Ce faisant, la Société vise entre autres les bénéfices suivants pour elle-même : une consommation moindre de ressources, avec une diminution équivalente de coûts; une marque différenciée et un attachement plus grand de la part de ses clients, ce qui pourrait se traduire par des avantages commerciaux; une loyauté et une mobilisation plus grande de la part de ses employés.

Pour l'exercice 2014, les objectifs que Transat poursuivra sont les suivants :

1. Transat est actuellement engagée dans un programme de réduction des coûts et d'amélioration de la marge, et vise en 2014 à améliorer ses résultats en hiver et à maintenir sa profitabilité en été.
2. En 2014, Transat effectuera des changements dans la flotte d'Air Transat : les petits porteurs seront internalisés, sauf pour les besoins d'appoint, et nous poursuivrons l'implantation de mesures en vue d'avoir une flotte modulable selon les besoins saisonniers qui nous sont propres.
3. Au chapitre du produit et de l'expérience-client, les projets visant à améliorer la performance, l'efficacité et les marges seront poursuivis, notamment une remise à niveau des centres d'appels canadiens et le raffinement des collections sur les destinations soleil.
4. En matière de distribution, Transat entend en 2014 raffiner sa stratégie, notamment dans le but d'accroître la proximité-client par l'entremise des technologies et des dispositifs commerciaux appropriés.
5. Transat procède à une réflexion stratégique et entend, en 2014, revoir l'architecture de l'organisation en fonction des perspectives de croissance qu'elle a identifiées.

REVUE DES OBJECTIFS ET DES RÉALISATIONS 2013

Les principaux objectifs pour l'exercice 2013 ainsi que les réalisations se détaillent comme suit :

1. Optimiser la performance financière et la stratégie de marché de l'organisation

En 2013, la Société a réussi à améliorer de manière sensible sa performance financière, réalisant un profit à la suite de deux exercices ayant généré une perte. Outre une amélioration des conditions de marché, ce retournement de situation est attribuable dans une large mesure aux initiatives prises par la Société, qui est engagée entre autres dans l'implantation d'un plan de réduction des coûts et d'amélioration des marges. La Société a ainsi revu ses manières de faire, réduit ses coûts d'exploitation, effectué des coupures de personnel, implanté un nouveau système de réservation pour les forfaits et amélioré son produit. Le programme a généré une amélioration de 20 millions de dollars en 2012, et de 35 millions (cumulatif) en 2013. La Société a pour objectif de dégager au moins 20 millions de dollars additionnels pour chacun des exercices 2014 et 2015.

La stratégie aérienne de la Société est un élément important du programme. La Société et ses employés syndiqués d'Air Transat en sont venus à des ententes qui ont permis de transformer une partie de la rémunération fixe en rémunération variable, et ont convenu de modifications à certaines manières de faire qui ont entraîné des économies substantielles sans concessions monétaires de la part du personnel. Dans la foulée, la Société a pris la décision d'internaliser les opérations petit porteur vers les destinations soleil, qui étaient externalisées depuis leur introduction en 2003. Cette opération, qui est en cours et qui sera complétée à l'été 2014, entraînera une diminution conséquente des coûts d'exploitation, prévue dans le programme de réduction des coûts et d'amélioration de la marge évoqué ci-haut. En outre, la Société a conclu et annoncé une entente pour le renouvellement des baux de six gros porteurs, dont les modalités vont également entraîner une amélioration de la structure de coûts. En définitive, ces changements majeurs auront tous un impact favorable sur les résultats, et si les premiers effets en ont été ressentis en 2013, leur plein effet ne sera atteint qu'en 2015.

2. Améliorer le produit et l'expérience-client.

De manière générale, la Société offre à ses clients un produit qui présente un excellent rapport qualité-prix et son offre est taillée sur mesure pour les touristes. Ainsi, sur le marché transatlantique, Transat offre une variété inégalée de liaisons directes, à des prix concurrentiels, assorties d'une offre terrestre (circuits, hôtels, voitures, croisières, etc.) de premier ordre. En outre, sur ce marché, Transat a constitué au fil des ans des réseaux de distribution qui sont bien établis, non seulement au Canada, mais également en Europe. Les cabines de ses gros porteurs ont été modernisées, rehaussant l'offre.

Sur les destinations soleil, une partie de l'amélioration des résultats en 2013 s'explique par le resserrement stratégique des partenariats hôteliers, un affinement des segments de marché et des collections, et l'amélioration de l'expérience-client. Ainsi, les positionnements des marques ont été précisés, et les produits proposés sont en phase avec les besoins de la clientèle. Ces efforts se poursuivent, et devraient entraîner des améliorations additionnelles à l'hiver 2014 et par la suite.

3. Augmenter l'efficacité de l'organisation et implanter une vision centrée sur le client et le développement durable.

De nombreux changements ont été apportés dans l'organisation en 2013. De nouveaux gestionnaires ont été nommés à la tête de trois entités majeures au Canada (Transat Distribution Canada, Air Transat, Transat Tours Canada et Canadian Affair). En France, nos entités ont été regroupées en une seule, le 1^{er} novembre 2013, mouvement qui s'est accompagné de réformes à l'interne qui toutes se traduiront par une efficacité accrue.

En matière de développement durable, la Société a poursuivi ses efforts en 2013, et notamment résumé ses réalisations en publiant son troisième rapport de responsabilité d'entreprise (www.resp.transat.com).

PRINCIPAUX INDUCTEURS DE PERFORMANCE

Les principaux inducteurs de performance suivants sont essentiels au succès de la mise en œuvre de notre stratégie et à la réalisation des objectifs que nous nous sommes fixés.

MARGE AVANT AMORTISSEMENT	Obtenir des marges supérieures à 3 %.
PART DE MARCHÉ	Demeurer le chef de file dans toutes les provinces canadiennes et élargir la part de marché en Ontario, au Canada et en Europe.
CROISSANCE DES REVENUS	Faire croître les revenus de plus de 3 %, exception faite des acquisitions.

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 détenues en fiducie ou autrement réservés) de 265,8 millions de dollars au 31 octobre 2013. De plus, nos efforts soutenus visant à réduire les dépenses et à augmenter nos marges devraient contribuer à maintenir ces soldes à des niveaux sains.
Facilités de crédit	Nous pouvons également compter sur une facilité de crédit rotatif de 50,0 millions de dollars et échéant jusqu'en 2015.

Nos ressources non financières comprennent :

Marque	La Société a pris les mesures nécessaires pour se donner une image de marque distincte et renforcer sa réputation, y compris par son approche en matière de tourisme durable.
Structure	Notre structure intégrée verticalement nous permet d'assurer un meilleur contrôle de la qualité de nos produits et services.
Ressources humaines	Au cours des dernières années, nous avons intensifié nos efforts visant la création d'une culture d'entreprise unifiée, fondée sur une vision claire et des valeurs communes. Grâce à ces efforts, nos employés travaillent en équipe et sont engagés à assurer la satisfaction globale de nos clients et à participer à l'amélioration de l'efficacité de la Société. En outre, nous croyons que la Société bénéficie d'un solide leadership.
Relations avec les fournisseurs	Nous avons un accès exclusif à certains hôtels dans des destinations soleil et entretenons depuis plus de 20 ans des relations privilégiées avec de nombreux hôtels dans ces destinations et en Europe.

Transat dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour 2014 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.

ACQUISITION D'ENTREPRISE

Le 1^{er} février 2012, la Société a acquis certains éléments d'actifs du voyageur Vacances Tours Mont-Royal (« TMR »), qui opère au Québec, pour une contrepartie au comptant de 5,8 millions de dollars. TMR est un voyageur qui se spécialise dans la vente de forfaits sud au départ du Canada, entre autres à Cuba, en République dominicaine et au Mexique, et dont une grande partie du transport aérien est effectuée par Transat. Avec cette acquisition, la Société renforce son offre et ses services auprès de sa clientèle dans des marchés où elle est déjà présente.

La Société a complété l'évaluation de la juste valeur des actifs identifiables acquis et des passifs identifiables pris en charge. L'excédent de la contrepartie totale sur la juste valeur de l'actif net acquis a été alloué à la marque de commerce et s'élève à 4,5 millions de dollars.

Les résultats de la Société acquise ont été consolidés à compter de la date d'acquisition. Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2012, TMR a enregistré des revenus de 97,2 millions de dollars et une perte avant charge d'impôts de 5,4 millions de dollars, lesquels figurent dans les résultats consolidés de la Société. Si TMR avait été consolidée à compter du 1^{er} novembre 2011, les résultats consolidés auraient tenu compte de revenus additionnels de 37,2 millions de dollars et d'une perte avant charge d'impôt de 0,9 million de dollars.

CESSION D'UNE FILIALE

Le 12 juin 2012, la Société a conclu la vente de sa filiale Handlex, qui offre des services aéroportuaires au sol aux aéroports internationaux de Montréal, de Toronto et de Vancouver, à Servisair Holding Canada Inc. pour une contrepartie totale en trésorerie de 9,0 millions de dollars, dont 6,0 millions de dollars est à recevoir en deux versements annuels égaux. Le solde de prix de vente à recevoir, qui est de 3,0 millions de dollars au 31 octobre 2013, porte intérêt au taux préférentiel et est garanti par une lettre de crédit irrévocable en faveur de la Société. La valeur comptable des actifs nets cédés le 12 juin 2012 s'établissait à 3,3 millions de dollars, ce qui a donné lieu à un gain à la cession d'une filiale de 5,7 millions de dollars. Cette transaction n'a entraîné aucune charge d'impôts puisque la Société a utilisé des pertes en capital, non enregistrées aux livres, pour éliminer l'imposition du gain en capital découlant de la transaction. La transaction prévoit une entente de services avec Air Transat, qui continuera de bénéficier des mêmes prestations de services de la part de Handlex dans ses trois bases d'opérations canadiennes.

ACTIVITÉS CONSOLIDÉES

REVENUS

Revenus par secteur géographique				Variation	
	2013	2012	2011	2013	2012
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Amérique	2 893 353	2 850 874	2 762 351	1,5	3,2
Europe	754 805	863 345	891 816	(12,6)	(3,2)
	3 648 158	3 714 219	3 654 167	(1,8)	1,6

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

Pour l'exercice clos le 31 octobre 2013, nos revenus ont diminué de 66,1 millions de dollars. Cette diminution découle de nos décisions de réduire notre offre sur tous nos marchés, et ce, tant pour la saison d'hiver que celle d'été. De manière générale, les prix de vente moyens au cours de l'exercice ont été supérieurs à ceux de 2012 alors que le nombre de voyageurs était en baisse de 9,2 %.

Pour 2014, nous prévoyons que les revenus et que le nombre total de voyageurs devraient être semblables à ceux de 2013.

CHARGES OPÉRATIONNELLES

Charges opérationnelles				En % des revenus			Variation	
	2013	2012	2011	2013	2012	2011	2013	2012
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%	%	%	%
Coûts liés à la prestation de services touristiques	1 951 329	1 975 892	1 999 935	53,5	53,2	54,7	(1,2)	(1,2)
Carburant d'aéronefs	417 891	505 422	447 625	11,5	13,6	12,2	(17,3)	12,9
Salaires et avantages du personnel	368 477	374 980	375 137	10,1	10,1	10,3	(1,7)	0,0
Commissions	163 606	158 357	166 813	4,5	4,3	4,6	3,3	(5,1)
Entretien d'aéronefs	106 732	119 613	108 399	2,9	3,2	3,0	(10,8)	10,3
Frais d'aéroports et de navigation	95 635	108 112	104 987	2,6	2,9	2,9	(11,5)	3,0
Loyer d'aéronefs	81 270	88 361	68 850	2,2	2,4	1,9	(8,0)	28,3
Autres	346 572	366 527	349 395	9,5	9,9	9,6	(5,4)	4,9
Amortissement	39 068	40 793	43 814	1,1	1,1	1,2	(4,2)	(6,9)
Charge de restructuration	5 740	—	6 513	0,2	—	0,2	—	(100,0)
Total	3 576 320	3 738 057	3 671 468	98,0	102,5	100,5	(4,3)	1,8

Nos charges opérationnelles totales ont diminué de 161,7 millions de dollars (4,3 %) au cours de l'exercice par rapport à 2012. Cette diminution découle principalement de notre décision de réduire notre offre sur tous nos marchés. Comparativement à l'exercice précédent, nous avons modifié notre flotte d'aéronefs avec le retrait de deux Airbus A310 (au cours du premier trimestre de 2012, 2 Airbus A330 ont été graduellement ajoutés à la flotte). De plus, les charges opérationnelles, principalement nos coûts liés à la prestation de services touristiques, tiennent compte d'augmentations à la suite de l'acquisition de TMR qui est survenue le 1^{er} février 2012.

COÛTS LIÉS À LA PRESTATION DE SERVICES TOURISTIQUES

Les coûts liés à la prestation de services touristiques sont engagés par nos voyageurs. Ils comprennent le coût des chambres d'hôtels ainsi que le coût des blocs de sièges ou de vols complets réservés auprès d'autres transporteurs aériens qu'Air Transat. Comparativement à l'exercice clos le 31 octobre 2012, les coûts liés à la prestation de services touristiques ont diminué de 24,6 millions de dollars (1,2 %). La diminution découle de la réduction de notre offre pendant la saison d'hiver, compensée, en partie, par une augmentation des coûts de chambres d'hôtels et par l'ajout des coûts découlant de l'acquisition de TMR. Compte tenu que la Société vend un nombre important de ses sièges sans autres produits connexes lors de la saison d'été, l'effet sur nos coûts liés à la prestation de services touristiques de notre décision de réduire notre offre n'a pas été important.

CARBURANT D'AÉRONEFS

La dépense de carburant d'aéronefs a diminué de 87,5 millions de dollars (17,3 %) au cours de l'exercice. Cette diminution résulte principalement de la baisse du nombre d'heures de vols effectués par notre flotte d'aéronefs et de celle des prix du carburant.

SALAIRES ET AVANTAGES DU PERSONNEL

Les salaires et avantages du personnel ont diminué de 6,5 millions de dollars pour s'établir à 368,5 millions de dollars. La diminution découle de la cession de notre filiale Handlex et, dans une moindre mesure, de la réduction de notre offre. La charge de salaires et avantages du personnel tient également compte de la comptabilisation de charges liées aux programmes d'intéressement à court et à long terme.

COMMISSIONS

Les commissions comprennent les frais payés par les voyageurs aux agences de voyages pour leurs services à titre d'intermédiaires entre le voyageur et le consommateur. Les commissions se sont élevées à 163,6 millions de dollars, soit une augmentation de 5,2 millions de dollars (3,3 %) par rapport à l'exercice de 2012. En termes de pourcentage de nos revenus, les commissions ont augmenté et représentent 4,5 % de nos revenus, comparativement à 4,3 % en 2012. Cette augmentation résulte principalement de la redéfinition du programme de commissions aux agences de voyages de la Société afin d'inclure dans les montants sur lesquels une commission est calculée les frais de surcharge de carburant et les frais de services pour les réservations de forfaits de certaines marques de la Société.

ENTRETIEN D'AÉRONEFS

Les coûts d'entretien d'aéronefs comprennent les frais engagés par Air Transat, principalement, pour le maintien en état des moteurs et des cellules. Comparativement à 2012, ces dépenses ont diminué de 12,9 millions de dollars (10,8 %) au cours de l'exercice. Cette diminution découle principalement de la baisse du nombre de vols effectués par notre flotte.

FRAIS D'AÉROPORTS ET DE NAVIGATION

Les frais d'aéroports et de navigation comprennent principalement les droits exigés par les aéroports et les exploitants de services de navigation aérienne. Au cours de l'exercice, ces frais ont diminué de 12,5 millions de dollars (11,5 %) comparativement à 2012, en ligne avec la diminution du nombre de vols effectués par les aéronefs de notre flotte.

LOYER D'AÉRONEFS

Les loyers d'aéronefs ont diminué de 7,1 millions de dollars (8,0 %) au cours de l'exercice. Cette baisse découle principalement du renouvellement, à de meilleures conditions, de deux baux d'Airbus A310 et au retrait de deux Airbus A310 au début de l'exercice.

AUTRES

Les autres frais ont diminué de 20,0 millions de dollars (5,4 %) au cours de l'exercice, comparativement à 2012. La diminution découle principalement de la baisse des autres coûts aériens à la suite de la diminution de notre offre de produits. Les autres frais tiennent également compte d'une hausse des autres coûts aériens à la suite de la cession, le 12 juin 2012, de notre filiale Handlex puisque nous devons désormais acheter ces services d'une tierce partie.

AMORTISSEMENT

L'amortissement inclut l'amortissement des immobilisations corporelles, des immobilisations incorporelles amortissables et des avantages incitatifs reportés. L'amortissement a diminué de 1,7 million de dollars au cours de l'exercice 2013. Cette diminution est attribuable à la diminution des acquisitions d'immobilisations corporelles et des actifs incorporelles au cours de l'exercice et par des immobilisations qui sont maintenant complètement amortis.

CHARGE DE RESTRUCTURATION

Au cours de l'exercice 2013, la Société a poursuivi son programme de restructuration qui porte sur la réduction des coûts et sur l'amélioration des marges qu'elle avait débutée à la fin de l'exercice 2011. La charge de restructuration de l'exercice 2013 est composée d'indemnités de départs et s'élève à 5,7 millions de dollars.

Au cours de l'exercice 2011, la Société a entrepris un programme de restructuration qui portait principalement sur la réduction des coûts directs et des dépenses d'exploitation, une augmentation de la marge brute et sur une révision de l'approche en matière de systèmes informatiques. Le plan prévoyait également des changements de solutions informatiques afin de favoriser le déploiement plus rapide, et à

moins de coûts, de solutions éprouvées. Conséquemment, la charge de restructuration totale s'est élevée à 16,5 millions de dollars. Ce montant est composé de prestations de cessations d'emploi de 6,5 millions de dollars, présenté dans les dépenses d'exploitation, et de dépréciations d'actifs incorporels de 10,0 millions de dollars, présenté dans les autres dépenses.

MARGE BRUTE

Compte tenu de ce qui précède, nous avons enregistré une marge brute de 71,8 millions de dollars au cours de l'exercice, qui tient compte d'une charge de restructuration de 5,7 millions de dollars, comparativement à une perte d'exploitation de 23,8 millions de dollars pour l'exercice précédent. En proportion de nos revenus, nos marges sont passées d'une perte d'exploitation de 0,6 % en 2012 à une marge brute de 2,0 % en 2013. L'amélioration de notre marge brute découle principalement de l'augmentation des prix de vente moyens.

Au cours de l'exercice, nous avons affiché une marge avant amortissement de 110,9 millions de dollars (3,0 %), qui tient compte d'une charge de restructuration de 5,7 millions de dollars, comparativement à une marge avant amortissement de 17,0 millions de dollars (0,5 %) en 2012. L'amélioration de notre marge avant amortissement découle principalement de l'augmentation des prix de vente moyens.

SECTEURS GÉOGRAPHIQUES

AMÉRIQUE

Amérique	Variation				
	2013	2012	2011	2013	2012
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Saison d'hiver					
Revenus	1 635 128	1 727 821	1 584 037	(5,4)	9,1
Charges opérationnelles	1 658 733	1 784 628	1 600 487	(7,1)	11,5
Marge brute (perte d'exploitation)	(23 605)	(56 807)	(16 450)	58,4	(245,3)
Marge (%)	(1,4)	(3,3)	(1,0)	56,1	(216,6)
Saison d'été					
Revenus	1 258 225	1 123 053	1 178 314	12,0	(4,7)
Charges opérationnelles	1 170 459	1 074 913	1 211 175	8,9	(11,3)
Marge brute (perte d'exploitation)	87 766	48 140	(32 861)	82,3	246,5
Marge (%)	7,0	4,3	(2,8)	62,7	253,7

Au cours de la saison d'hiver, les revenus de nos filiales nord-américaines, qui proviennent de ventes faites au Canada et à l'étranger, ont diminué de 92,7 millions de dollars (5,4 %), comparativement à 2012. Cette diminution découle principalement de notre décision de réduire notre capacité sur les destinations soleil et sur le marché transatlantique. Le tout s'est traduit par une diminution du nombre de voyageurs de 9,5 %. Toutefois, la baisse de nos revenus a été freinée par des hausses de nos prix de vente et par les revenus de 32,6 millions de dollars générés par TMR. Nous avons enregistré une perte d'exploitation de 23,6 millions de dollars (1,4 %) pour la saison d'hiver, comparativement à une perte d'exploitation de 56,8 millions de dollars (3,3 %) en 2012. La diminution de notre perte d'exploitation découle principalement de l'augmentation des prix de vente moyens, et aussi des efforts de réductions de coûts.

Au cours de la saison estivale, les revenus ont augmenté de 135,2 millions de dollars (12,0 %). L'augmentation de nos revenus découle principalement de l'attribution au secteur Amérique de certaines ventes effectuées sur le territoire européen. Le nombre de voyageurs a ainsi augmenté de 7,3 %. Pour la saison estivale, nos prix de vente moyens étaient supérieurs à ceux de 2012. Nous avons réalisé une marge brute de 87,8 millions de dollars (7,0 %), comparativement à 48,1 millions de dollars (4,3 %) en 2012. L'amélioration de notre marge brute découle principalement de l'augmentation des prix de vente moyens, et aussi des efforts de réductions de coûts.

EUROPE

Europe	Variation				
	2013	2012	2011	2013	2012
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Saison d'hiver					
Revenus	277 410	313 901	327 226	(11,6)	(4,1)
Charges opérationnelles	293 866	335 161	338 240	(12,3)	(0,9)
Marge brute (perte d'exploitation)	(16 456)	(21 260)	(11 014)	22,6	(93,0)
Marge brute (perte d'exploitation) (%)	(5,9)	(6,8)	(3,4)	(12,4)	(101,2)
Saison d'été					
Revenus	477 395	549 444	564 590	(13,1)	(2,7)
Charges opérationnelles	453 262	543 355	521 566	(16,6)	4,2
Marge brute	24 133	6 089	43 024	296,3	(85,8)
Marge brute(%)	5,1	1,1	7,6	356,2	(85,4)

Pour la saison d'hiver 2013, les revenus de nos filiales européennes ont diminué de 36,5 millions de dollars (11,6 %), principalement à la suite de notre décision de réduire la capacité. Le nombre de voyageurs a diminué de 13,4 %, comparativement à la saison 2012. Toujours pour la saison d'hiver, nos prix de vente moyens affichaient des hausses. Nos activités européennes ont affiché une perte d'exploitation de 16,5 millions de dollars (5,9 %) au cours du semestre, comparativement à 21,3 millions de dollars (6,8 %) en 2012.

Pour la saison estivale, les revenus de nos filiales européennes ont diminué de 72,0 millions de dollars (13,1 %), principalement à la suite de notre décision de réduire notre offre et à l'attribution de certaines ventes effectuées sur le territoire européen à notre secteur géographique Amérique et ce, à la suite de la réorganisation de certaines de nos activités. Auparavant, ces ventes étaient attribuées au secteur géographique Europe. Les ventes vers les destinations en Tunisie et l'Égypte, qui étaient des destinations prisées par les touristes français, demeurent toujours très faibles. Le nombre de voyageurs a ainsi diminué de 39,9 % pour la saison (7,1 % avant réattribution des ventes), comparativement à 2012. Nos prix de vente moyens affichaient des hausses comparativement à ceux de 2012. Nos activités européennes ont affiché une marge brute de 24,1 millions de dollars (5,1 %), comparativement à 6,1 millions de dollars (1,1 %) en 2012. L'amélioration de notre marge brute découle principalement de l'augmentation des prix de vente moyens, et aussi des efforts de réductions de coûts.

AUTRES CHARGES ET (REVENUS)

(en milliers de dollars)	Variation				
	2013	2012	2011	2013	2012
	\$	\$	\$	%	%
Coûts de financement	2 512	2 962	3 499	(15,2)	(15,3)
Revenus de financement	(7 357)	(6 693)	(7 395)	9,9	(9,5)
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs	493	(701)	1 278	170,3	(154,9)
Perte (gain) de change sur les éléments monétaires à long terme	(846)	(370)	1 654	(128,6)	(122,4)
Gain sur des placements dans des PCAA	—	(7 936)	(8 113)	(100,0)	2,2
Gain à la cession d'une filiale	—	(5 655)	—	(100,0)	s.o.
Dépréciation du goodwill	—	15 000	—	(100,0)	s.o.
Charge (gain) de restructuration	—	—	10 030	s.o.	(100,0)
Quote-part du bénéfice net d'une entreprise associée	(3 676)	(3 495)	(827)	5,2	(322,6)

COÛTS DE FINANCEMENT

Les coûts de financement incluent les intérêts sur la dette à long terme et autres intérêts ainsi que les frais financiers. Les coûts de financement ont diminué de 0,5 million de dollars en 2013 comparativement à 2012.

REVENUS DE FINANCEMENT

Les revenus de financement ont augmenté de 0,7 million de dollars au cours de l'exercice comparativement à 2012. Cette augmentation résulte principalement de soldes de trésorerie supérieurs à ceux de 2012.

VARIATION DE LA JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS LIÉS AUX ACHATS DE CARBURANT D'AÉRONEFS

La variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs correspond à la variation, au cours de la période, de la juste valeur du portefeuille de ces instruments financiers qui sont détenus et utilisés par la Société aux fins de la gestion du risque lié à la fluctuation des prix du carburant. Au cours de l'exercice, la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs a diminué de 0,5 million de dollars comparativement à une augmentation de la juste valeur de 0,7 million de dollars en 2012.

PERTE (GAIN) DE CHANGE SUR LES ÉLÉMENTS MONÉTAIRES À LONG TERME

Le gain de change sur les éléments monétaires à long terme de 0,8 million de dollars pour l'exercice est principalement attribuable à l'effet favorable des taux de change sur nos dépôts en devises.

GAIN SUR DES PLACEMENTS DANS DES PCAA

Le gain sur des placements dans des PCAA correspond à la variation, au cours de la période, de la juste valeur des placements dans des PCAA. Au cours du premier trimestre de 2013, la Société a vendu la totalité de ses placements dans des PCAA. Cette transaction n'a résulté en aucun gain ou perte. Pour l'exercice 2012, le gain sur des placements dans des PCAA a atteint 7,9 millions de dollars. *Se référer à la section Placements dans des PCAA pour plus de détails.*

GAIN À LA CESSION D'UNE FILIALE

Le 12 juin 2012, la Société a conclu la vente de sa filiale Handlex. Le gain à la cession d'une filiale a atteint 5,7 millions de dollars. (Se référer à la section *Cession d'une filiale* pour plus de détails).

DÉPRÉCIATION DU GOODWILL

La Société effectue annuellement un test de dépréciation afin de déterminer si la valeur comptable des unités génératrices de trésorerie (UGT) est supérieure à leur valeur recouvrable. Le 31 octobre 2013, la Société a conclu qu'aucune dépréciation n'était requise pour l'exercice 2013.

Le 31 octobre 2012, à la suite de ce test, la Société a comptabilisé une charge de dépréciation de son goodwill de 15,0 millions de dollars pour une de ses UGT en France. Cette UGT comprend des voyageurs expéditifs, qui génèrent un pourcentage important de leurs revenus de la vente de produits à destination de pays de l'Afrique du Nord, dont la Tunisie, le Maroc et l'Égypte, et un réseau d'agences de voyages. La charge de dépréciation découle principalement d'une baisse des revenus de produits à destination de pays de l'Afrique du Nord ainsi que d'une baisse de la rentabilité de l'UGT. Lors de son test, la direction a, entre autres, considéré les incidences sur ses résultats futurs que pourraient avoir le climat politique qui règne actuellement en Afrique du Nord ainsi que la conjoncture économique actuelle en Europe.

CHARGE (GAIN) DE RESTRUCTURATION

La charge de restructuration de 10,0 millions de dollars, enregistrée au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2011, est composée de radiations d'actifs incorporels. *Se référer à la section Charges opérationnelles pour plus de détails.*

QUOTE-PART DU BÉNÉFICE NET D'UNE ENTREPRISE ASSOCIÉE

Notre quote-part du bénéfice net d'une entreprise associée correspond à notre quote-part du résultat net de Caribbean Investments B.V. [«CIBV»], notre entreprise en hôtellerie. Notre quote-part du bénéfice net d'une entreprise associée pour le présent exercice s'élève à 3,7 millions de dollars comparativement à 3,5 millions de dollars pour 2012. L'augmentation de notre quote-part est principalement attribuable à une meilleure rentabilité opérationnelle, compensée par des écarts de change défavorables.

IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Pour l'exercice clos le 31 octobre 2013, la charge d'impôts sur les bénéfices a atteint 19,5 millions de dollars comparativement à une récupération d'impôts de 3,4 millions de dollars pour l'exercice précédent. Compte non tenu de la quote-part du bénéfice net d'une entreprise associée, le taux d'imposition réel s'est établi à 25,3 % pour l'exercice clos le 31 octobre 2013 et à 16,7 % pour l'exercice précédent.

La variation des taux d'imposition entre l'exercice 2013 et 2012 s'explique, principalement, par des taux statutaires par pays appliqués sur leurs bénéfices ou pertes imposables, le cas échéant.

RÉSULTAT NET ET RÉSULTAT NET ATTRIBUABLE AUX ACTIONNAIRES

En conséquence des éléments présentés dans la section Activités consolidées, notre résultat pour l'exercice clos le 31 octobre 2013 s'est établie à 61,2 millions de dollars comparativement à une perte nette de 13,5 millions de dollars en 2012. Le résultat net attribuable aux actionnaires s'est élevée à 58,0 million de dollars, soit 1,51 \$ par action (de base et diluée), par rapport à une perte nette attribuable aux actionnaires de 16,7 millions de dollars, soit 0,44 \$ par action (de base et diluée) lors de l'exercice précédent. Le nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé pour calculer les montants par action a été de 38 472 000 pour l'exercice 2013 et de 38 142 000 pour l'exercice 2012.

Pour l'exercice, notre bénéfice ajusté après impôts s'est établie à 62,6 millions de dollars (1,63 \$ par action) comparativement à une perte ajustée après impôts de 15,3 millions de dollars (0,40 \$ par action) pour l'exercice 2012.

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES

Les activités de la Société sont saisonnières, par conséquent les résultats d'exploitation des périodes intermédiaires ne reflètent pas proportionnellement les résultats de l'exercice entier. Par rapport aux périodes correspondantes des exercices précédents, dans l'ensemble, les revenus affichés des baisses pour la saison d'hiver, à la suite de notre décision de réduire notre offre sur tous nos marchés, et des hausses pour la saison estivale, en raison de prix de vente moyens supérieurs. Dans l'ensemble, les prix de vente moyens sont en hausses alors que le nombre de voyageur est en baisse. Quant à nos marges, elles ont augmenté au cours de chaque trimestre, principalement en raison de la hausse des prix de vente moyens et de nos efforts de réduction de coûts et d'amélioration de marges. 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)	T1-2012	T2-2012	T3-2012	T4-2012	T1-2013	T2-2013	T3-2013	T4-2013
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus	829 296	1 212 426	909 056	763 441	805 714	1 106 824	927 004	808 616
Marge brute (perte d'exploitation)	(41 747)	(36 320)	12 498	41 731	(29 936)	(10 125)	41 803	70 096
Marge (perte d'exploitation) avant amortissement	(31 839)	(26 226)	22 074	52 946	(21 017)	(1 185)	53 053	80 055
Résultat net	(28 580)	(11 774)	9 664	17 154	(13 940)	(21 556)	41 469	55 229
Résultat net attribuable aux actionnaires	(29 489)	(13 199)	9 405	16 614	(15 137)	(22 760)	41 149	54 723
Résultat par action de base	(0,77)	(0,35)	0,25	0,43	(0,39)	(0,59)	1,07	1,42
Résultat par action dilué	(0,77)	(0,35)	0,25	0,43	(0,39)	(0,59)	1,07	1,40
Bénéfice ajusté (perte ajustée) après impôts	(29 941)	(24 536)	10 521	13 684	(21 564)	(1 432)	30 759	54 804
Bénéfice ajusté (perte ajustée) après impôts par action	(0,79)	(0,64)	0,28	0,75	(0,56)	(0,04)	0,80	1,40

FAITS SAILLANTS DU QUATRIÈME TRIMESTRE

Pour le quatrième trimestre, la Société a affiché des revenus de 808,6 millions de dollars, soit 45,2 millions de dollars, ou 5,9 %, de plus que pour la période correspondante de 2012, alors qu'ils avaient atteint 763,4 millions de dollars. Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation des prix de vente moyens. Au cours du trimestre et comparativement à la même période en 2012, le nombre de voyageurs a diminué de 5,0 %, en ligne avec notre décision de réduire notre offre sur tous nos marchés.

En Amérique, les revenus des filiales ont augmenté de 55,9 millions de dollars (10,9 %), comparativement à la même période en 2012. L'augmentation de nos revenus découle principalement de l'attribution au secteur Amérique de certaines ventes effectuées sur le territoire européen et de l'augmentation de nos prix de vente moyens. Le nombre de voyageurs a ainsi augmenté de 8,3 %. Les activités nord-américaines se sont soldées par une marge brute de 59,6 millions de dollars, comparativement à 45,7 millions de dollars en 2012. L'amélioration de la marge est principalement due à des prix de vente plus élevés combinée à une baisse des coûts, comparativement au dernier trimestre de 2012.

En comparaison de 2012, les revenus des filiales européennes ont diminué de 10,7 millions de dollars (4,3 %), principalement à la suite de notre décision de réduire notre offre et à l'attribution de certaines ventes effectuées sur le territoire européen à notre secteur géographique Amérique. Au cours du trimestre, le nombre de voyageurs a diminué de 38,9 % (8,6 % avant réattribution des ventes). Les activités européennes se sont soldées par une marge brute de 10,5 millions de dollars pour le trimestre, comparativement à une perte d'exploitation de 3,9 millions de dollars en 2012. L'amélioration de notre marge brute découle principalement de l'augmentation des prix de vente moyens, et aussi des efforts de réductions de coûts.

Au cours du trimestre, la Société a réalisé une marge brute de 70,1 millions de dollars, ou 8,7 %, comparativement à 41,7 millions de dollars, ou 5,5 %, en 2012. L'amélioration de la marge est principalement due à des prix de vente plus élevés et aux efforts de réduction de coûts et d'amélioration des marges.

Au cours du quatrième trimestre, nous avons enregistré un résultat net de 55,2 millions de dollars comparativement à 17,2 millions de dollars en 2012. Le résultat net attribuable aux actionnaires a atteint 54,7 millions de dollars (1,40 \$ par action sur une base diluée) par rapport à 16,6 millions de dollars (0,43 \$ par action).

Pour le quatrième trimestre, notre bénéfice ajusté après impôts s'est établi à 54,8 millions de dollars (1,40 \$ par action) comparativement à 28,7 millions de dollars (0,75 \$ par action) en 2012.

SITUATION FINANCIÈRE, TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Aux 31 octobre 2013, la trésorerie et les équivalents de trésorerie s'établissaient à 265,8 millions de dollars, comparativement à 171,2 millions de dollars au 31 octobre 2012. La trésorerie et les équivalents de trésorerie détenus en fiducie ou autrement réservés se chiffraient à 403,5 millions de dollars à la fin de l'exercice 2013 comparativement à 370,3 millions de dollars en 2012. Notre état de la situation financière témoigne d'un fonds de roulement de 81,1 millions de dollars, soit un ratio de 1,1, par rapport à un fonds de roulement déficitaire de 1,2 million de dollars et un ratio de 1,00 au 31 octobre 2012.

L'actif total a augmenté de 126,8 millions de dollars (11,0 %), passant de 1 163,3 millions le 31 octobre 2012 à 1 290,1 millions de dollars le 31 octobre 2013. Cette hausse est principalement attribuable à l'augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie de 94,6 millions de dollars, dont 27,4 millions de dollars provient de la vente des placements dans des PCAA, et aussi à la suite de l'amélioration de notre rentabilité. Les capitaux propres ont augmenté de 75,1 millions de dollars, passant de 366,3 millions de dollars au 31 octobre 2012 à 441,4 millions de dollars au 31 octobre 2013. Cette hausse découle principalement de notre résultat net de 61,2 millions de dollars et du gain de change sur conversion des états financiers des filiales étrangères de 9,2 millions de dollars.

FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers de dollars)	Variation				
	2013	2012	2011	2013	2012
	\$	\$	\$	%	%
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	123 039	8 872	90 673	1 286,8	(90,2)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(28 289)	(11 024)	(56 683)	(156,6)	80,6
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(1 817)	(4 361)	(29 470)	58,3	85,2
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie	1 710	(3 888)	(3 571)	144,0	(8,9)
Variation nette de la trésorerie	94 643	(10 401)	949	1 009,9	s.o.

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

Les activités d'exploitation ont généré des flux de trésorerie de 123,0 millions de dollars, par rapport à 8,9 millions de dollars en 2012. L'augmentation de 114,2 millions de dollars survenue au cours de l'exercice est principalement attribuable à la hausse de notre rentabilité de 72,5 millions de dollars et de la variation nette des soldes hors caisse du fonds de roulement liés à l'exploitation de 33,0 millions de dollars, laquelle est principalement due à une augmentation plus importante au cours de l'exercice des créiteurs, comparativement à celle de 2012.

Nous nous attendons à continuer de générer des flux de trésorerie positifs de nos activités d'exploitation en 2014.

ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT

Les flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement ont atteint 28,3 millions de dollars pour l'exercice courant, une augmentation de 17,3 millions de dollars par rapport à 2012. Comparativement à 2012, nos acquisitions d'immobilisations corporelles et autres actifs incorporels ont diminué de 9,2 millions de dollars pour s'établir à 55,5 millions de dollars et sont principalement constitués d'acquisitions d'équipements et de logiciels informatiques et d'améliorations d'aéronefs à la suite de notre programme de rehaussement des cabines. Au cours de l'exercice, nous avons encaissé 27,4 millions de dollars à la suite de la vente de placements dans des PCAA et encaissé un montant de 3,0 millions de dollars à titre de solde de prix de vente à recevoir d'une filiale cédée en 2012. Finalement, nous avons reçu un dividende d'une entreprise associée de 0,7 million de dollars.

Au cours de l'exercice 2012, nous avons encaissé 57,4 millions de dollars à la suite de la vente de placements dans des PCAA et 1,9 million de dollars à titre de remboursement de capital. De plus, nous avons acquis certains éléments d'actifs et assumé certains éléments de passifs de TMR pour une contrepartie totale, nette de la trésorerie acquise, de 5,0 millions de dollars. Finalement, nous avons encaissé un montant net de la trésorerie cédée de 2,1 millions de dollars à la suite de la vente d'une de nos filiales.

En 2014, les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles pourraient s'élever à environ 70,0 millions de dollars.

ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Les flux de trésorerie utilisés par les activités de financement se sont élevés à 1,8 million de dollars par rapport à 4,4 millions de dollars en 2012, soit une baisse de 2,5 millions de dollars. Cette diminution découle principalement des dividendes versés à une participation ne donnant pas le contrôle qui ont été moins élevés au cours du présent trimestre comparativement à celui de 2012.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

(en milliers de dollars, sauf les données par action)	31 octobre 2013 \$	31 octobre 2012 \$	Écart \$	Principales sources d'explication des écarts importants
Actif				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	265 818	171 175	94 643	Se reporter à la section Flux de trésorerie ci-haut
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés	403 468	370 291	33 177	Augmentation des dépôts de clients et revenus différés et des soldes cédés en nantissement de lettres de crédit
Clients et autres débiteurs	112 738	111 525	1 213	Aucun écart important
Impôts sur le résultat à recevoir	5 645	14 690	(9 045)	Diminution des impôts recouvrables compte tenu des résultats imposables de filiales
Stocks	13 143	11 469	1 674	Aucun écart important
Charges payées d'avances	73 453	57 234	16 219	Augmentation des montants payés d'avance à certains fournisseurs de services
Instruments financiers dérivés	7 720	7 460	260	Aucun écart important
Dépôts	36 575	43 703	(7 128)	Diminution des montants versés à titre de dépôt à certains fournisseurs de services
Placement dans des PCAA	—	27 350	(27 350)	Cession des placements dans des PCAA
Actifs d'impôt différé	22 048	24 338	(2 290)	Aucun écart important
Immobilisations corporelles	115 025	96 415	18 610	Acquisitions au cours de la période compensées par l'amortissement
Goodwill	94 723	91 494	3 229	Écart de taux de change
Immobilisations incorporelles	67 333	66 531	802	Acquisitions de la période moins l'amortissement
Placements et autres actifs	72 384	69 626	2 758	Quote-part du résultat net d'une entreprise associée et écart de taux de change
Passif				
Fournisseurs et autres créditeurs	326 687	307 219	19 468	Augmentation de la rémunération variable et écart de taux de change
Provision pour remise en état des aéronefs loués	28 057	31 869	(3 812)	Diminution du nombre d'aéronefs et incidence du calendrier des réparations
Impôts sur le résultat à payer	19 729	932	18 797	Augmentation des impôts à payer compte tenu des résultats imposables de certaines filiales
Dépôts de clients et revenus différés	410 340	382 823	27 517	Augmentation des prix moyens de vente
Instruments financiers dérivés	4 675	8 416	(3 741)	Variation favorable des prix du carburant en regard des contrats à terme contractés et échéances de certains contrats
Autres passifs	48 096	54 448	(6 352)	Amortissement des incitatifs reportés et diminution de la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies
Passifs d'impôt différé	11 096	11 268	(172)	Aucun écart important
Capitaux propres				
Capital-actions	221 706	220 736	970	Émission sur le capital autorisé
Provision pour paiements fondés sur des actions	15 391	13 336	2 055	Charge liée aux paiements fondés sur des actions
Résultats non distribués	206 835	145 198	61 637	Résultat net
Profit latent (perte latente) sur les couvertures de flux de trésorerie	2 380	(475)	2 855	Gain net sur les instruments financiers désignés dans des couvertures de flux de trésorerie
Montant cumulé des écarts de change	(4 919)	(12 469)	7 550	Gain de change sur conversion des états financiers de filiales étrangères

FINANCEMENT

Au 31 octobre 2013, la Société dispose de plusieurs types de financement. Elle dispose principalement d'une facilité de crédit à terme rotatif ainsi que de lignes d'émissions de lettres de crédit.

La Société dispose d'un crédit à terme rotatif, pour les fins de ses opérations, de 50,0 millions de dollars, venant à échéance en 2015 et qui peut être prolongé, ou immédiatement exigible dans l'éventualité d'un changement de contrôle. Selon les termes de l'entente, les tirages peuvent être effectués sous la forme d'acceptations bancaires ou d'emprunts bancaires, en dollars canadiens, en dollars américains, en euros ou en livres sterling. L'entente est garantie par une hypothèque mobilière de premier rang grevant l'universalité des actifs, présents et futurs, des filiales canadiennes de la Société, sous réserve de certaines exceptions, et est aussi garantie par le nantissement de certaines valeurs mobilières des principales filiales européennes. Le crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires, au taux préférentiel de l'institution financière, ou au TIOL (taux interbancaire offert à Londres), majoré d'une prime. Selon les termes des ententes, la Société est tenue de respecter certains critères et ratios financiers. Au 31 octobre 2013, tous les ratios et critères financiers étaient respectés et la facilité de crédit n'était pas utilisée.

De plus, nous avons accès, pour nos opérations françaises, à des lignes de crédit non utilisées atteignant 11,5 millions d'euros [16,3 millions de dollars].

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. Au 31 octobre 2013, ainsi qu'au 31 octobre 2012, la Société n'avait aucune obligation de présentée à l'état de la situation financière.

Les obligations qui ne sont pas présentées au passif sont considérées comme des ententes hors bilan. Ces ententes contractuelles sont établies avec des entités dont les comptes ne sont pas consolidés avec ceux de la Société et incluent ce qui suit :

- Garanties (voir les notes 18 et 27 afférentes aux états financiers consolidés vérifiés)
- Contrats de location simple (voir la note 26 afférente aux états financiers consolidés vérifiés)
- Obligations d'achat (voir la note 26 afférente aux états financiers consolidés vérifiés)

Les ententes hors bilan qui peuvent être estimées s'élevaient à environ 883,8 millions de dollars au 31 octobre 2013 (710,8 millions au 31 octobre 2012) et se résument comme suit :

ENTENTES HORS BILAN	2013	2012
	\$	\$
Garanties		
Lettres de crédit irrévocables	21 850	25 118
Contrats de cautionnement	1 137	1 108
Contrats de location simple		
Obligations en vertu de contrats de location simple	745 310	530 907
	768 297	557 133
Ententes avec des fournisseurs	85 501	153 700
	853 798	710 833

Dans le cours normal des affaires, des garanties sont requises dans l'industrie du voyage afin d'offrir des indemnités et des garanties aux contreparties à certaines opérations, comme des contrats de location simple, des lettres de crédit irrévocables et des contrats de cautionnement. Jusqu'à maintenant, Transat n'a pas versé de paiements importants en vertu de telles garanties. Les contrats de location simple sont établis afin de permettre à la Société de louer certains éléments plutôt que de les acquérir.

La Société dispose, aux fins d'émission de lettres de crédit, d'un crédit rotatif au montant de 60,0 millions de dollars renouvelable annuellement, pour lequel la Société doit céder en nantissement de la trésorerie égale à 105 % du montant des lettres de crédit émises. Au 31 octobre 2013, un montant de 58,5 millions de dollars était utilisé.

La Société dispose d'une facilité de cautionnement renouvelable annuellement au montant de 35,0 millions de dollars. En vertu de cette entente, la Société peut faire émettre des contrats de cautionnement d'une durée maximale de trois ans. Au 31 octobre 2013, un

montant de 16,2 millions de dollars était utilisé en vertu de cette facilité, et ce aux fins de l'émission de lettres de crédit à certains de nos fournisseurs de services.

Pour ses opérations françaises, la Société dispose de facilités de cautionnement renouvelables annuellement au montant de 11,2 millions d'euros [15,9 millions de dollars], dont 3,8 millions d'euros étaient utilisés [5,4 millions de dollars].

Pour ses opérations françaises, la Société a aussi accès à des lignes de crédit bancaires afin d'émettre des lettres de crédit gagées par des dépôts. Au 31 octobre, nous avons émis pour 1,9 millions d'euros (2,7 millions de dollars).

La Société dispose également, aux fins d'émission de lettres de crédit pour ses opérations anglaises, d'une ligne de crédit bancaire gagées par des dépôts de 26,7 millions de pound sterling (44,7 millions de dollars), laquelle est pleinement utilisée.

Au 31 octobre 2013, le montant des ententes hors bilan avait augmenté de 143,0 millions de dollars. Cette augmentation découle de la signature d'ententes pour la location de quatre Boeing 737-800 et du prolongement des baux de six Airbus A330, compensée par les remboursements effectués au cours de l'exercice.

Nous croyons que la Société sera en mesure de s'acquitter de ses obligations au moyen des fonds dont elle dispose, des flux de trésorerie provenant de l'exploitation et d'emprunts sur ses facilités de crédit existantes.

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES PAR EXERCICE

	2014	2015	2016	2017	2018	2019 et plus	Total
Exercice se terminant le 31 octobre	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Obligations contractuelles							
Dette à long terme	—	—	—	—	—	—	—
Contrats de locations (aéronefs)	201 559	85 872	82 013	74 308	96 265	30 912	570 929
Contrats de locations (autres)	28 294	24 588	19 304	17 474	12 291	72 430	174 381
Ententes avec des fournisseurs et autres obligations	66 644	9 693	6 050	6 118	751	26 216	115 472
	296 497	120 153	107 367	97 900	109 307	129 558	860 782

ENDETTEMENT

La Société n'affiche aucune dette à l'état de la situation financière, celle-ci ayant été entièrement remboursée au cours de l'exercice 2011, alors que nos ententes hors bilan, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, ont augmenté de 211,2 millions de dollars, passant de 557,1 millions de dollars à 768,3 millions de dollars, le tout représentant une augmentation de 211,2 millions de dollars par rapport au 31 octobre 2012. Cette augmentation découle de la signature, au cours de l'exercice, d'ententes pour la location et le prolongement de baux d'aéronefs, compensée par les remboursements effectués au cours de l'exercice.

La dette totale de la Société s'élève à 406,4 millions de dollars, soit en baisse de 35,5 millions de dollars comparativement à 2012, alors que la dette totale nette a diminué de 225,7 millions de dollars, passant de 366,2 millions de dollars à 140,5 millions de dollars au 31 octobre 2013. La diminution de notre dette totale nette découle de soldes de trésorerie et équivalents de trésorerie plus élevés qu'en 2012 grâce, entre autres, à l'amélioration de notre rentabilité et du retrait de deux A310 au cours de l'exercice.

ACTIONS ÉMISES ET EN CIRCULATION

La Société a 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 30 novembre 2013, il y avait 698 804 actions à droit de vote variable de catégorie A et 37 778 955 actions à droit de vote de catégorie B en circulation.

OPTIONS D'ACHAT D'ACTIONS

Au 11 décembre 2013, le nombre d'options d'achat d'actions en circulation s'élevait à 2 683 042, dont 926 192 pouvaient être exercées.

PLACEMENTS DANS DES PCAA

Le 9 novembre 2012, la Société a vendu ses PCAA pour une contrepartie totale de 27,4 millions de dollars.

La variation des soldes de placements dans des PCAA à l'état de la situation financière et la composition de la rubrique *Gain sur des placements dans des PCAA* au résultat net se résument comme suit :

	Valeur nominale \$	Provision pour dévaluation \$	Placements \$	Gain \$
Solde au 1 ^{er} novembre 2011	116 414	(37 663)	78 751	
Appréciation des placements dans des PCAA	—	7 936	7 936	(7 936)
Remboursement de capital	(1 889)	—	(1 889)	—
Cession de placements dans des PCAA	(80 000)	22 552	(57 448)	—
Solde au 31 octobre 2012 / Incidence sur les résultats de l'exercice clos le 31 octobre 2012	34 525	(7 175)	27 350	(7 936)
Cession de placements dans des PCAA	(34 525)	7 175	(27 350)	—
Solde au 31 octobre 2013 / Incidence sur les résultats de l'exercice clos le 31 octobre 2013	—	—	—	—

Au début de la crise liée au PCAA en 2007, la Société détenait des PCAA ayant une valeur nominale de 154,5 millions de dollars. De ce montant, 121,7 millions de dollars ont été récupérés, soit 78,7 %.

AUTRES

FLOTTE

Au cours de la période de trois mois terminée le 31 janvier 2013, deux A310 ont été retirés de la flotte. Le 24 juillet 2013, nous avons annoncé la signature d'une entente pour la location, pour une durée de huit ans, de quatre petits porteurs Boeing 737-800 qui entreront en service à partir du printemps 2014 ainsi que le prolongement jusqu'en 2020 et 2021 des baux de six Airbus A330. De plus, le 13 septembre 2013, nous avons annoncé la signature d'une entente d'une durée de cinq ans pour la location saisonnière de Boeing 737-800 soit quatre aéronefs pour l'hiver 2015, cinq en 2016, six en 2017, sept en 2018 et huit en 2019.

La flotte d'Air Transat compte actuellement neuf Airbus A310 (250 sièges) et douze Airbus A330 (345 sièges).

COMPTABILITÉ

ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

La préparation des états financiers exige que la direction fasse certaines estimations et pose de jugements sur l'avenir. Nous évaluons périodiquement ces estimations, qui sont fondées sur les expériences antérieures, les changements survenus dans le secteur commercial et d'autres facteurs, y compris des prévisions à l'égard d'événements ultérieurs, que nous, la direction, croyons raisonnables dans les circonstances. Nos estimations font appel à notre jugement, lequel se fonde sur les informations qui nous sont accessibles. Cependant, les estimations comptables pourraient entraîner des dénouements nécessitant un ajustement significatif de la valeur comptable de l'actif ou du passif visé au cours de périodes ultérieures.

Les principales hypothèses portant sur l'avenir et sur les autres sources majeures d'incertitude relative aux estimations à la fin de la période de présentation de l'information financière, qui présentent un risque important d'entraîner un ajustement significatif des montants des actifs et des passifs au cours du prochain exercice, sont décrites plus loin. Les hypothèses et les estimations de la Société reposent sur les paramètres disponibles au moment de préparer les états financiers consolidés. Cependant, les circonstances actuelles et les hypothèses sur les événements futurs pourraient changer compte tenu du marché ou de circonstances hors du contrôle de la Société. Ces changements sont pris en compte dans les hypothèses lorsqu'ils surviennent.

Ces rubriques ne portent que sur les estimations que nous jugeons importantes en fonction du degré d'incertitude et de la vraisemblance de l'incidence marquée qu'elles pourraient avoir par rapport à d'autres. Nous utilisons des estimations dans de nombreux autres domaines pour traiter les questions incertaines.

AMORTISSEMENT ET DÉPRÉCIATION DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

GOODWILL ET IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Nous comptabilisons des sommes importantes sous les postes Goodwill et Immobilisations incorporelles à l'état de la situation financière, calculées selon la méthode du coût d'origine. Nous devons soumettre à un test de dépréciation le goodwill et les immobilisations incorporelles à durée de vie indéterminée, tels que les marques de commerce, annuellement ou lorsque des événements ou des circonstances indiquent que la valeur comptable a pu se déprécier.

Une perte de valeur existe lorsque la valeur comptable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie (UGT), dans le cas du goodwill, dépasse sa valeur recouvrable, laquelle correspond à la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente d'un actif ou d'une UGT et sa valeur d'utilité. L'identification des UGT exige que la direction porte un jugement sur les apports de chacune de ses filiales et du niveau d'interrelations entre elles compte tenu de l'intégration verticale de la Société et de l'objectif de proposer une offre complète de services touristiques dans les marchés desservies par la Société. Le calcul de la juste valeur diminuée du coût de la vente est fondé sur les données disponibles pour des transactions dans des conditions de pleine concurrence visant des actifs semblables, ou sur des prix observables sur le marché, moins les coûts de vente différentiels. Le calcul de la valeur d'utilité est fondé sur un modèle de flux de trésorerie actualisés. Les flux de trésorerie sont généralement tirés du budget et des prévisions financières pour les cinq prochains exercices et ne tiennent pas compte des activités de restructuration auxquelles la Société ne s'est pas encore engagée ou des investissements futurs importants qui amélioreront le rendement de l'actif ou de l'UGT faisant l'objet du test. La valeur recouvrable est sensible au taux d'actualisation utilisé dans le modèle des flux de trésorerie actualisés ainsi qu'aux rentrées de fonds futures prévues et au taux de croissance utilisé à des fins d'extrapolation. Ces analyses font appel à notre jugement car nous devons nous prononcer sur divers aspects de l'exploitation future. Les prévisions de trésorerie qui sont utilisées pour déterminer la valeur des actifs ou des UGT peuvent varier avec le temps en raison des conditions du marché, de la concurrence et d'autres facteurs de risques (voir section Risque et incertitudes).

La Société a effectué un test de dépréciation au 31 octobre 2013 afin de déterminer si la valeur comptable des UGT était supérieure à leur valeur recouvrable. La Société n'a relevé aucune dépréciation. La Société établit des prévisions de flux de trésorerie d'après les budgets annuels approuvés les plus récents et les plans triennaux des activités pertinentes. Les prévisions de flux de trésorerie tiennent compte du risque lié à chaque actif ou à chaque UGT. Les prévisions de flux de trésorerie pour une période supérieure à trois ans sont extrapolées selon des taux de croissance estimés qui ne dépassent pas les taux de croissance à long terme moyens des marchés visés.

Au 31 octobre 2013, le taux d'actualisation après impôts utilisé pour les tests de dépréciation des différents UGT était de 10,5 % [11,5 % au 31 octobre 2012]. Le taux de croissance perpétuel utilisé aux fins des tests de dépréciation s'établissait à 1 % au 31 octobre 2013 [1 % au 31 octobre 2012].

Le 31 octobre 2013, si le taux d'actualisation après impôts utilisé pour les tests de dépréciation avait été supérieur de 1 %, avec l'hypothèse que toutes les autres variables demeurent constantes, aucune charge de dépréciation n'aurait été requise.

Le 31 octobre 2013, si le taux de croissance à long terme utilisé pour les tests de dépréciation avait été inférieur de 1 %, avec l'hypothèse que toutes les autres variables demeurent constantes, aucune charge de dépréciation n'aurait été requise.

Le 31 octobre 2013, si les flux de trésorerie utilisés pour les tests de dépréciation avait été inférieur de 10 %, avec l'hypothèse que toutes les autres variables demeurent constantes, aucune charge de dépréciation n'aurait été requise.

IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET IMMOBILISATIONS INCORPORELLES À DURÉE DE VIE DÉFINIE

Des sommes importantes, établies au coût d'origine, figurent également sous le poste Immobilisations corporelles de l'état de la situation financière. Les immobilisations corporelles et les immobilisations incorporelles à durée de vie définie sont revues annuellement, ou lorsqu'il y a des événements ou des changements de situation indiquent que la valeur comptable d'un actif pourrait ne pas être recouvrable, afin de déterminer s'ils ont subi une réduction de valeur.

Les immobilisations corporelles sont amorties, compte tenu de la valeur résiduelle, sur la durée d'utilité estimée. Les aéronefs, et leurs composantes, constituent une catégorie importante des immobilisations corporelles. La charge d'amortissement est fonction de plusieurs hypothèses, notamment la période sur laquelle l'aéronef sera utilisé, le calendrier de renouvellement de la flotte et l'estimation de la valeur résiduelle des aéronefs et de leurs composantes au moment de leur disposition prévue. La période d'amortissement est déterminée

en fonction du calendrier prévu pour renouveler nos aéronefs qui s'échelonnent pour le moment jusqu'en 2016. L'estimé de la valeur résiduelle des aéronefs et de leurs composantes au moment de leur disposition prévue est supportée par des évaluations de source externe revue périodiquement. Notre calendrier pour renouveler nos aéronefs et la valeur de réalisation de nos aéronefs que nous pourrions obtenir lors du renouvellement de la flotte sont tributaires de nombreux facteurs dont l'offre et la demande pour des aéronefs au moment prévu du renouvellement de la flotte. Des changements dans la durée d'utilité estimée de la valeur résiduelle des aéronefs pourraient influencer grandement la charge d'amortissement. En général, il faudrait modifier défavorablement nos principales hypothèses dans une proportion de 10 % pour entraîner une réduction de valeur telle qu'elle aurait une incidence importante sur nos résultats et notre situation financière. Une telle réduction, cependant, n'entraînerait pas de sortie de fonds et ne toucherait pas nos flux de trésorerie.

Aucun événement ou changement de situation n'est survenu au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2013 qui aurait pu nécessiter une réduction de valeur des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles à durée de vie définie. Au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2011, la Société a enregistré, en vertu de son plan de restructuration, une radiation de 10,0 millions de dollars sur des logiciels en cours de développement.

JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La juste valeur des instruments financiers dérivés correspond au montant de la contrepartie dont conviendraient dans des conditions de concurrence normales des parties consentantes et bien informées. La Société établit la juste valeur de ses instruments financiers dérivés en utilisant le cours acheteur ou le cours vendeur, selon ce qui est approprié, sur le marché actif le plus avantageux auquel la Société a un accès immédiat. La Société tient également compte de son propre risque de crédit ainsi que du risque de crédit de la contrepartie lors de la détermination de la juste valeur de ses instruments financiers dérivés selon qu'il s'agit d'actifs financiers ou de passifs financiers. Si le marché d'un instrument financier dérivé n'est pas actif, la Société établit la juste valeur par l'application de techniques d'évaluation, telles l'utilisation des informations disponibles sur des transactions portant sur des instruments identiques en substance, par l'analyse des flux de trésorerie actualisés ou d'autres techniques, le cas échéant. La Société s'assure, dans la mesure du possible, d'intégrer les facteurs que des intervenants sur le marché prendraient en considération pour fixer un prix et que la technique d'évaluation est conforme aux méthodes économiques acceptées pour la fixation du prix d'instruments financiers, dont entre autres le risque de crédit de la partie en cause.

PROVISION POUR REMISE EN ÉTAT DES AÉRONEFS LOUÉS

En vertu des contrats de location simple pour des aéronefs et moteurs, la Société est tenue de maintenir ceux-ci en bon état et suivre le plan d'entretien. La Société comptabilise l'obligation d'entretien des aéronefs et des moteurs loués en fonction du degré d'utilisation jusqu'au prochain entretien. L'obligation est ajustée pour tout changement dans les coûts prévus de l'entretien afférent. Selon le type d'entretien, le degré d'utilisation est déterminé en fonction des cycles, des heures de vols ou du passage du temps entre chaque entretien. Les estimations utilisées pour déterminer le montant de la provision pour remise en état des aéronefs loués sont fondées sur l'expérience passée, les coûts historiques et les réparations, les informations obtenues des fournisseurs externes, l'utilisation prévue des aéronefs, le renouvellement prévu de la flotte d'aéronefs, les conditions de retour des aéronefs loués ainsi que d'autres faits et hypothèses raisonnables dans les circonstances. En général, il faudrait modifier défavorablement les principales hypothèses utilisées dans le calcul de cette provision dans une proportion de 5 % à 15 % pour entraîner des charges supplémentaires qui pourraient avoir un effet important sur nos résultats, notre situation financière et nos flux de trésorerie.

PARTICIPATIONS NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE

Les participations ne donnant pas le contrôle pour lesquelles les actionnaires qui n'exercent pas le contrôle peuvent exiger le rachat par la Société des actions qu'ils détiennent sont reclassées au passif à leur valeur de rachat estimative, présumant ainsi l'exercice de leur option. Lorsqu'elle n'est pas prédéterminée selon une formule de calcul, cette valeur de rachat estimative est déterminée selon sa juste valeur. Le calcul de la juste valeur est fondé sur un modèle de flux de trésorerie actualisés. Les flux de trésorerie sont tirés du budget et des projections financières pour les cinq prochains exercices et ne tiennent pas compte des activités de restructuration auxquelles la Société ne s'est pas encore engagée ou des investissements futurs importants qui amélioreront le rendement de la filiale. La juste valeur est sensible au taux d'actualisation utilisé dans le modèle des flux de trésorerie actualisés ainsi qu'aux rentrées de fonds futures prévues et au taux de croissance utilisé à des fins d'extrapolation. En général, il faudrait modifier défavorablement les principales hypothèses utilisées dans le calcul de cette provision dans une proportion de 25 % à 50 % pour entraîner des charges supplémentaires qui pourraient avoir un effet important sur notre résultat global, notre situation financière et nos flux de trésorerie.

AVANTAGES DU PERSONNEL FUTURS

La Société offre des ententes de retraite de type à prestations définies à l'intention de certains membres de la haute direction. La Société comptabilise la charge de retraite de ces employés d'après des calculs actuariels, effectués annuellement d'après la méthode des unités de crédit projetées. Le calcul de la charge de retraite est effectué selon les hypothèses les plus probables de la direction à l'égard du taux de croissance des gains admissibles et de l'âge de retraite des employés. Les obligations au titre des ententes de retraite sont

actualisées d'après les taux d'intérêt courants du marché. Étant donné le recours à diverses hypothèses pour déterminer le coût et les obligations liés aux avantages du personnel futurs, il existe une incertitude relative à la mesure inhérente au processus d'évaluation actuarielle. Les résultats réels seront différents des résultats estimés d'après les hypothèses.

Une augmentation de 0,25 point de pourcentage d'une des hypothèses actuarielles qui suivent aurait l'incidence suivante, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées :

	Coûts des avantages de retraite pour l'exercice clos le 31 octobre 2013	Obligations liées aux avantages de retraite au 31 octobre 2013
Augmentation (diminution)	\$	\$
Taux d'actualisation	(2)	(799)
Taux de croissance des gains admissibles	10	34

INSTRUMENTS FINANCIERS

Dans le cours normal de ses affaires, la Société est exposée au risque de crédit et de contrepartie, au risque de liquidité, au risque de marché découlant des variations de taux de change de certaines devises, des variations des prix du carburant et des variations des taux d'intérêt. La Société gère ces expositions au risque sur une base continue. Afin de limiter les incidences sur ses revenus, ses dépenses et ses flux de trésorerie, découlant de la fluctuation des taux de change, des prix du carburant et des taux d'intérêt, la Société peut recourir à l'utilisation de divers instruments financiers dérivés. La direction de la Société est responsable de l'établissement des niveaux de risques acceptables et elle n'utilise les instruments financiers dérivés qu'aux fins de gestion de ses risques, des engagements ou obligations existants ou prévus qu'elle prévoit effectuer compte tenu de son expérience passée.

GESTION DU RISQUE DE CHANGE

La Société est exposée au risque de change, principalement en raison de ses nombreuses ententes avec des fournisseurs étrangers, de ses baux d'aéronefs et de moteurs, de ses achats de carburant, de sa dette à long terme et de ses revenus en devises étrangères, et en raison des fluctuations des taux de change en ce qui concerne principalement le dollar américain, l'euro et la livre sterling par rapport au dollar canadien et à l'euro, le cas échéant. Environ 30 % 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 que moins de 10 % des revenus est réalisé avec une devise autre que la monnaie de mesure de l'unité d'exploitation qui effectue la vente. Afin de préserver la valeur des engagements et des transactions anticipées, la Société conclut des contrats de change à terme pour l'achat et/ou la vente de devises, en fonction de l'évolution anticipée des taux de change, dont l'échéance est généralement de moins de quinze mois, et ce, en conformité avec sa politique de gestion des risques de devises.

La Société documente à titre d'instruments de couverture ses instruments financiers dérivés liés aux devises et démontre régulièrement que ces instruments sont suffisamment efficaces pour qu'elle puisse continuer d'utiliser la comptabilité de couverture. Ces instruments financiers dérivés sont désignés comme couverture de flux de trésorerie.

Tous les instruments financiers dérivés sont inscrits à l'état de la situation financière à leur juste valeur. Pour les instruments financiers dérivés désignés comme couverture de flux de trésorerie, les variations de la valeur de la tranche efficace sont constatées au poste *Autres éléments du résultat global* à l'état du résultat global consolidé. Toute portion inefficace d'une couverture de flux de trésorerie est constatée au résultat net, au moment où elle se produit, au même poste de l'état des résultats consolidé que l'élément couvert au moment de la réalisation. Si la couverture d'une relation de couverture de flux de trésorerie perd son efficacité, les gains et les pertes non réalisés antérieurement demeureront inscrits au poste *Profit (perte) latent(e) sur les couvertures de flux de trésorerie* jusqu'au moment du règlement de l'élément couvert, et les variations futures de la valeur de l'instrument dérivé seront constatées de manière prospective dans les résultats. Les variations de la valeur de la tranche efficace d'une couverture de flux de trésorerie demeurent inscrites au poste *Cumul des autres éléments du résultat global* jusqu'au moment du règlement de l'élément couvert connexe, auquel moment les montants constatés sous le poste *Profit (perte) latent(e) sur les couvertures de flux de trésorerie* sont reclassés au même poste de l'état des résultats que l'élément couvert.

GESTION DU RISQUE LIÉ AUX PRIX DU CARBURANT

La Société est particulièrement exposée aux fluctuations des prix du carburant. Étant donné les pressions concurrentielles au sein de l'industrie, rien ne garantit que la Société serait en mesure de répercuter toute augmentation des prix du carburant à ses clients en augmentant les tarifs et, le cas échéant, qu'une augmentation de tarifs suffirait à contrebalancer les coûts accrus de carburant, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable sur ses activités, sur sa situation financière ou sur ses résultats d'exploitation. Afin de mitiger les fluctuations des prix du carburant, la Société s'est dotée d'une politique de gestion des risques de carburant qui autorise l'utilisation de contrats à terme, et d'autres types d'instruments financiers dérivés, dont l'échéance est généralement de moins de quinze mois.

Les instruments financiers dérivés liés à l'achat de carburant sont évalués à la juste valeur à la fin de chaque période et les gains ou pertes non réalisés résultant de la réévaluation sont comptabilisés et présentés dans la rubrique «Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs» à l'état des résultats consolidé. Lorsque réalisés à l'échéance des ces instruments financiers dérivés, les gains ou pertes sont alors reclassés à la rubrique «Carburant d'aéronefs».

RISQUE DE CRÉDIT ET DE CONTREPARTIE

Le risque de crédit provient principalement d'une éventuelle incapacité des clients, des fournisseurs de services, des bailleurs d'aéronefs et moteurs et des institutions financières, y compris les autres contreparties liés aux équivalents de trésorerie, aux instruments financiers dérivés et aux placements dans des PCAA, à satisfaire leurs obligations.

Les comptes clients compris avec les *Clients et autres débiteurs* à l'état de la situation financière totalisent 67,0 millions de dollars au 31 octobre 2013. Les comptes clients sont composés d'un grand nombre de clients, y compris des agences de voyages et autres fournisseurs de services. Les comptes clients proviennent de la vente de vacances à forfait à des particuliers par l'entremise d'agences de voyages et de la vente de sièges à des voyageurs géographiquement dispersés. Aucun client ne représente plus de 10 % du solde des débiteurs. Au 31 octobre 2013, environ 5 % des débiteurs était impayé depuis plus de 90 jours après la date exigible, tandis qu'environ 82 % était en règle, à moins de 30 jours. Il ne s'est jamais produit que la Société encours des pertes importantes pour ses comptes clients.

En vertu de certaines de ses ententes avec des fournisseurs de services et principalement des hôteliers, la Société effectue des dépôts afin de bénéficier d'avantages, entre autres relativement au prix, à l'exclusivité et à l'allotement de chambres. Au 31 octobre 2013, ces dépôts totalisent 24,2 millions de dollars. Ces dépôts sont généralement compensés par les achats de nuitées dans ces hôtels. Le risque provient du fait que ces hôtels ne seraient pas en mesure d'honorer leurs obligations en fournissant les nuitées entendues. La Société tente de minimiser son risque en limitant les dépôts aux seuls hôteliers qui sont reconnus et réputés dans les marchés visés. Ces dépôts sont répartis sur un grand nombre d'hôtels et il n'est jamais arrivé que la Société doive radier un montant appréciable pour ses dépôts aux fournisseurs.

En vertu de ses baux pour des aéronefs et des moteurs, la Société effectue des dépôts lors de la mise en place de ceux-ci, notamment pour garantir les loyers résiduels. Ces dépôts totalisent 12,4 millions de dollars au 31 octobre 2013 et seront remboursés à l'échéance des baux. La Société est également tenue de verser des encaisses bailleurs sur la durée des baux afin de garantir le bon état des aéronefs. Ces encaisses bailleurs sont généralement remboursées à la Société sur dépôt de preuve que les entretiens afférents ont été effectués par la Société. Au 31 octobre 2013, les encaisses bailleurs ainsi réclamées totalisent 9,5 millions de dollars et sont comprises avec les *Clients et autres débiteurs*. Il ne s'est jamais produit que la Société doive radier un montant appréciable de dépôts et de réclamations d'encaisses bailleurs auprès des bailleurs d'aéronefs et de moteurs.

Pour les institutions financières y compris les diverses contreparties, le risque maximum de crédit au 31 octobre 2013 est lié à la trésorerie et équivalents de trésorerie, y compris ceux en fiducie et autrement réservés et aux instruments financiers dérivés comptabilisés à l'actif. Ces actifs sont détenus ou transigés avec un nombre restreint d'institutions financières et autres diverses contreparties. La Société est exposée au risque que ces institutions financières et autres diverses contreparties avec lesquelles elle détient des titres ou conclut des contrats ne soient pas en mesure de respecter leurs engagements. La Société minimise son risque en ne concluant des contrats qu'avec des institutions financières et autres diverses contreparties de grande envergure ayant des cotes de crédit appropriées. La Société a pour politique de n'investir que dans des produits bénéficiant d'une cote de crédit minimale de R1-Mid ou mieux (selon Dominion Bond Rating Service (DBRS)), A1 (selon Standard & Poor's) ou P1 (selon Moody's) en plus d'être cotés par un minimum de deux firmes de cotation. L'exposition à ces risques est étroitement surveillée et contenue dans les limites dictées par les différentes politiques de la Société. La Société réexamine ses politiques de façon régulière.

La Société estime ne pas être soumise à une concentration importante du risque de crédit au 31 octobre 2013.

RISQUE DE LIQUIDITÉ

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

RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

La Société est exposée aux fluctuations des taux d'intérêt, principalement en raison de sa facilité de crédit à taux variables. La Société gère son exposition aux fluctuations de taux d'intérêt et pourrait, le cas échéant, conclure des accords de swaps consistant à échanger des taux variables pour des taux fixes.

Les fluctuations des taux d'intérêt pourraient également avoir une incidence sur les revenus d'intérêts que la Société tire de sa trésorerie et de ses équivalents de trésorerie.

OPÉRATIONS ET SOLDES ENTRE APPARENTÉS

Dans le cours normal de ses affaires, la Société conclut des opérations avec des sociétés apparentées. Ces opérations sont effectuées dans des conditions de pleine concurrence. Au cours de l'exercice un montant de 13,6 millions de dollars a été utilisé pour l'achat de nuitées auprès d'hôtels détenus par CIBV une entreprise associée de la Société comparativement à 10,3 millions de dollars en 2012. Au 31 octobre 2013, un solde à payer à CIBV de 0,2 million de dollars était inclus dans le compte fournisseur et autres créditeurs, comparativement à 0,1 million de dollars au 31 octobre 2012.

MODIFICATIONS DE MÉTHODES COMPTABLES

IAS 1 – PRÉSENTATION DES ÉTATS FINANCIERS

En juin 2011, l'IASB a modifié l'IAS 1, *Présentation des états financiers*. Le principal changement résultant des modifications apportées à l'IAS 1 consiste en l'exigence visant à regrouper ensemble les autres éléments du résultat global qui pourraient être reclassés dans le compte de résultat. Les modifications maintiennent également les exigences voulant que les autres éléments du résultat global et le résultat net doivent être présentés soit dans un seul état soit dans deux états consécutifs. Les modifications apportées à l'IAS 1 sont en vigueur depuis le 1^{er} novembre 2012. Ces modifications n'ont pas eu d'incidence sur la présentation de ses états financiers consolidés de la Société puisque les autres éléments du résultat global qui pourraient être reclassés dans le compte de résultat étaient déjà regroupés.

MODIFICATIONS FUTURES DE MÉTHODES COMPTABLES

Des normes publiées mais non encore entrées en vigueur sont présentées ci-dessous. La Société n'a pas adopté ces normes de façon anticipée.

IFRS 9 – INSTRUMENTS FINANCIERS

En octobre 2010, l'IASB a publié l'IFRS 9, *Instruments financiers*, ce qui constitue l'achèvement de la première partie d'un projet en trois parties visant à remplacer l'IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*. La première étape a couvert le classement et l'évaluation des actifs financiers et des passifs financiers, alors que les deux autres parties couvriront la dépréciation des actifs financiers et la comptabilité de couverture. Pour déterminer si un actif financier doit être évalué au coût amorti ou à la juste valeur, l'IFRS 9 a recours à une approche unique qui remplace les multiples règles de l'IAS 39. L'approche utilisée par l'IFRS 9 repose sur la façon dont une entité gère ses instruments financiers et les flux de trésorerie contractuels des actifs financiers. Compte tenu des nouvelles exigences, une entité qui décide d'évaluer un passif à la juste valeur présentera la partie de la variation de la juste valeur attribuable aux changements apportés au risque de crédit propre aux capitaux propres dans la section des autres éléments du résultat global, plutôt que dans le compte de résultat. L'IFRS 9 sera en vigueur pour les exercices de la Société ouverts à compter du 1^{er} novembre 2015, et l'application anticipée est permise. La Société continue d'évaluer l'incidence de l'adoption de cette norme sur les états financiers de la Société.

IFRS 10 – ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

En mai 2011, l'IASB a publié l'IFRS 10, *États financiers consolidés*, qui remplace la SIC-12, *Consolidation – Entités ad hoc*, et certaines parties de l'IAS 27, *États financiers consolidés et individuels*. L'IFRS 10 reprend les principes existants d'identification du concept de contrôle comme le facteur qui permet de déterminer si une entité doit être incluse dans les états financiers consolidés d'une Société mère. La norme fournit des directives additionnelles pour aider à la détermination du contrôle lorsque ce dernier est difficile à évaluer. L'IFRS 10 sera en vigueur pour les exercices de la Société ouverts à compter du 1^{er} novembre 2013. L'adoption de cette norme n'aura aucune incidence sur les états financiers de la Société.

IFRS 12 – INFORMATIONS À FOURNIR SUR LES INTÉRÊTS DÉTENUS DANS D'AUTRES ENTITÉS

En mai 2011, l'IASB a publié l'IFRS 12, *Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités*. L'IFRS 12 est une nouvelle norme complète sur les exigences en matière d'informations à fournir sur toutes les formes d'intérêts détenus dans d'autres entités, y compris les partenariats, les entreprises associées, les entités *ad hoc* et les autres entités hors bilan. La norme exige qu'une entité présente des informations sur la nature et les risques associés à ses intérêts détenus dans d'autres entités et les effets de ces intérêts sur sa situation financière, sa performance financière et ses flux de trésorerie. L'IFRS 12 sera en vigueur pour les exercices de la Société ouverts à compter du 1^{er} novembre 2013. L'adoption de cette norme n'aura aucune incidence sur les états financiers de la Société, sinon celle d'entraîner la présentation d'informations supplémentaires.

IFRS 13 – ÉVALUATION DE LA JUSTE VALEUR

En mai 2011, l'IASB a publié l'IFRS 13, *Évaluation de la juste valeur*. L'IFRS 13 améliorera la cohérence et réduira la complexité en fournissant une définition précise de la juste valeur et une source unique pour l'évaluation de la juste valeur et les exigences en matière d'informations à fournir qui s'appliquent à l'ensemble des IFRS. L'IFRS 13 sera en vigueur pour les exercices de la Société ouverts à compter du 1^{er} novembre 2013. L'adoption de cette norme n'aura aucune incidence sur les états financiers de la Société, sinon celle d'entraîner la présentation d'informations supplémentaires.

IAS 19 – AVANTAGES DU PERSONNEL

En juin 2011, l'IASB a modifié l'IAS 19, *Avantages du personnel*. Ces modifications éliminent la possibilité de reporter la comptabilisation des gains et des pertes, communément appelée la «méthode du corridor», ce qui donnera une information plus comparable et plus fiable. Les modifications simplifieront aussi la présentation des variations des actifs et des passifs provenant des régimes à prestations définies, en imposant notamment l'obligation de présenter les variations découlant de modifications d'estimation dans les autres éléments du résultat global, afin de distinguer ces changements de ceux qui sont souvent perçus comme étant le résultat d'activités quotidiennes de la Société. D'autres modifications qui ont une incidence sur la comptabilisation de la charge de retraite ont été apportées, notamment concernant la comptabilisation accélérée du coût des services passés et l'application d'un même taux d'actualisation sur l'actif ou passif net au titre des prestations définies. Finalement, les modifications amélioreront les informations à fournir concernant les régimes à prestations définies en exigeant une meilleure information sur les caractéristiques de ces régimes et les risques auxquels la Société est exposée en raison de sa participation à ces régimes. Les modifications apportées à l'IAS 19 seront en vigueur pour les exercices de la Société ouverts à compter du 1^{er} novembre 2013. L'adoption de cette norme n'aura aucune incidence sur les états financiers de la Société, sinon celle d'entraîner la présentation d'informations supplémentaires.

RISQUES ET INCERTITUDES

La présente section donne un aperçu des risques généraux ainsi que des risques particuliers auxquels Transat et ses filiales sont exposées, lesquels sont susceptibles d'avoir une incidence importante sur la situation financière, les résultats d'exploitation ou les activités de la Société. Elle ne vise pas à décrire toutes les éventualités ni tous les facteurs susceptibles d'avoir une incidence sur la Société ou ses activités. En outre, les risques et incertitudes décrits peuvent se matérialiser ou non, évoluer différemment des prévisions ou entraîner des conséquences autres que celles prévues aux présentes. D'autres sources de risques et d'incertitude, insoupçonnées ou jugés négligeables pour le moment, pourraient se manifester dans le futur et avoir un effet défavorable sur la Société.

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;
- Intégrer la gestion des risques aux objectifs stratégiques, financiers et opérationnels;
- Pour chacun des risques, identifier un propriétaire est responsable et imputable d'élaborer et mettre en œuvre des mesures d'atténuation afin de limiter les conséquences des risques et/ou la probabilité que les risques se manifestent.

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 régie d'entreprise et de nomination (risques stratégiques et opérationnels).

Les risques d'entreprise sont classifiés afin de faciliter une compréhension universelle des risques auxquels la Société est exposée. Les catégories de risque d'entreprise se définissent comme suit :

RISQUES ÉCONOMIQUES ET GÉNÉRAUX

Le secteur des voyages vacances est sensible aux conjonctures économiques mondiale, nationale, régionale et locale. Des facteurs économiques, tels qu'un ralentissement important de l'économie, une récession ou une baisse du pouvoir d'achat des consommateurs ou du taux d'emploi en Amérique du Nord, en Europe ou sur des marchés internationaux clés, pourraient avoir des conséquences défavorables sur nos activités et nos résultats d'exploitation, en portant atteinte à la demande de nos produits et services. Bien qu'il y ait des signes de reprise économique dans certaines zones touristiques que la Société dessert, les marchés financiers pourraient entrer de nouveau dans une période de croissance économique négative.

Un risque de l'industrie touristique consiste à la planification saisonnière de la capacité des vols et des nuitées. Pour ce faire, la Société doit prévoir d'avance la demande des voyageurs et anticiper la tendance de leurs destinations préférées futures. La mauvaise planification de ces besoins pourrait avoir une incidence défavorable sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Nos résultats d'exploitation pourraient également être influencés par des facteurs externes à Transat, notamment des conditions météorologiques extrêmes, des désastres climatiques ou géologiques, la guerre, l'instabilité politique, le terrorisme réel ou appréhendé, l'écllosion d'épidémies ou de maladies, les préférences des consommateurs et leurs habitudes de consommation, la perception des consommateurs à l'égard de la sécurité de nos services à destinations et de la sécurité aérienne, les tendances démographiques, les perturbations du système de contrôle de la circulation aérienne et le coût des mesures portant sur la protection, la sécurité et l'environnement. De plus, nos revenus sont sensibles à tout événement touchant le transport aérien national et international, les locations d'automobiles et les réservations d'hôtel et de croisières.

RISQUES DE LA CONCURRENCE

Transat évolue dans une industrie où la concurrence est vive. Ces dernières années, plusieurs voyagistes et transporteurs ont fait leur entrée ou intensifié leur présence sur des marchés desservis par Transat. Certains concurrents sont de plus grande envergure, bénéficient de la notoriété d'un nom de marque et d'une présence dans des secteurs géographiques précis, disposent de ressources financières importantes et ont des relations privilégiées avec les fournisseurs de voyages. Nous rivalisons aussi avec les fournisseurs de voyages qui vendent directement aux voyageurs à des prix très compétitifs. La Société pourrait ainsi ne pas être en mesure de rivaliser de façon efficace avec ses concurrents actuels ou éventuels, et un accroissement 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 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 grande 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 évaluer les prix de la concurrence. La performance de la Société dans tous les pays où elle exerce ses activités dépendra de sa capacité à continuer d'offrir des produits de qualité à prix concurrentiels.

RISQUES DE RÉPUTATION

La capacité à maintenir de bonnes relations avec ses clients existants et à attirer de nouveaux clients dépend grandement de l'offre de service de Transat et de sa réputation. Bien que la Société ait déjà en place des pratiques de bonne gouvernance, incluant un code d'éthique, et qu'elle ait développé au fil des années divers mécanismes pour éviter que sa réputation soit affectée négativement, il n'y a pas de certitude que Transat continuera de bénéficier d'une bonne réputation, ou que des événements hors de son contrôle n'entacheront sa réputation. La perte ou la réduction de sa réputation pourrait avoir un effet défavorable important sur les activités de la Société, ses perspectives, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

RISQUES FINANCIERS

L'industrie du voyage en général et nos activités en particulier sont saisonnières. Par conséquent, nos résultats d'exploitation trimestriels peuvent varier. Nous croyons donc que les comparaisons de nos résultats d'exploitation d'un trimestre à l'autre, ou d'un semestre à l'autre, ne sont pas nécessairement significatives et ne devraient pas servir d'indice d'un rendement futur. De plus, en raison de tous les facteurs économiques et généraux décrits précédemment, nos résultats d'exploitation futurs pourraient être inférieurs aux attentes des analystes en valeurs mobilières et des investisseurs, ce qui aurait un effet défavorable sur le cours de nos actions.

Transat pourrait avoir besoin de fonds supplémentaires dans l'avenir pour réagir à des pressions concurrentielles ou tirer profit d'occasions de croissance. La disponibilité d'un financement au moyen de nos facilités de crédit actuelles est assujettie à la conformité à l'égard de certains critères et ratios financiers. Rien ne garantit que dans l'avenir, notre capacité à utiliser nos facilités de crédit actuelles ou à obtenir du financement supplémentaire, ne sera pas compromise. Par ailleurs, une volatilité des marchés financiers pourrait entraîner une diminution de l'accessibilité au crédit et une augmentation des coûts d'emprunt, rendant ainsi plus difficile d'accéder à un financement supplémentaire selon des modalités satisfaisantes. Conséquemment, nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation pourraient en subir les contrecoups.

Transat est tout particulièrement exposée aux fluctuations des prix du carburant. Étant donné les pressions concurrentielles au sein de l'industrie, rien ne garantit que nous serions en mesure de répercuter toute augmentation des prix du carburant sur nos clients en augmentant les tarifs et, le cas échéant, qu'une telle augmentation suffirait à contrebalancer les coûts accrus de carburant, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable sur nos activités, sur notre situation financière ou sur nos résultats d'exploitation.

Transat est tenu à des obligations considérables non résiliables en vertu de contrats de location à l'égard de sa flotte aérienne. Si les revenus tirés de l'exploitation des aéronefs devaient diminuer, les paiements en vertu de nos contrats de location pourraient avoir une incidence importante sur les activités de notre Société.

Transat est également exposée, en raison de ses nombreuses ententes avec des fournisseurs étrangers, aux variations du taux de change en ce qui concerne principalement le dollar américain, l'euro et la livre sterling par rapport au dollar canadien et à l'euro. Ces variations de taux de change pourraient augmenter nos coûts d'exploitation ou diminuer nos revenus. Les variations des taux d'intérêt pourraient également avoir une incidence sur les revenus d'intérêts que nous tirons de notre trésorerie et équivalents de trésorerie, ainsi que sur les frais d'intérêts découlant des titres de créance à taux variable, ce qui aurait une incidence sur nos revenus d'intérêts et nos frais d'intérêts.

Dans le cadre de nos activités, nous recevons des dépôts et des paiements anticipés de nos clients. Si les fonds provenant de ces paiements anticipés devaient diminuer, ou qu'ils ne soient pas disponibles pour payer nos fournisseurs, nous devrions trouver une autre source de capital. Ainsi rien ne pourrait garantir que nous trouverions une telle source selon des modalités qui conviennent à la Société, ce qui pourrait avoir une incidence importante sur nos activités. De plus, ces paiements anticipés génèrent des revenus d'intérêts pour Transat. Selon notre politique de placement, nous ne pouvons investir ces dépôts et paiements anticipés que dans des titres de bonne qualité. Si ces titres ne procurent pas un aussi bon rendement que par le passé, notre Société pourrait voir ses revenus d'intérêts diminuer.

Comme Société qui traite, transmet et conserve 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 carte de crédit. L'incapacité d'utiliser des cartes de crédit pourrait avoir un impact significatif défavorable sur nos réservations et par conséquent, sur nos résultats d'exploitation et notre rentabilité.

Finalement, il est parfois difficile de prévoir la façon dont certaines lois fiscales, canadiennes ou internationales, sont interprétées par les autorités fiscales appropriées. À la suite d'interprétation de ces lois par les différentes autorités, la Société pourrait devoir réviser ses propres interprétations des lois fiscales, ce qui pourrait avoir un effet défavorable sur notre marge bénéficiaire.

RISQUES D'APPROVISIONNEMENT ET FOURNISSEURS CLÉS

Malgré le positionnement favorable que nous procure notre intégration verticale, nous dépendons en partie de tiers qui nous fournissent certains éléments constitutifs de nos forfaits. Toute interruption importante de l'approvisionnement en produits et services de ces fournisseurs, dont certains seraient hors de notre contrôle, pourrait avoir un effet défavorable important sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Notre dépendance envers, entre autres, Airbus, Rolls-Royce et General Electric fait en sorte que nous pourrions subir les contrecoups de tous problèmes reliés aux aéronefs d'Airbus et aux moteurs Rolls-Royce ou General Electric que nous utilisons, y compris des matériaux défectueux, des problèmes mécaniques ou des perceptions négatives au sein de la communauté des voyageurs. La Société dépend aussi de certains fournisseurs au niveau du maintien et de la sécurité de ses systèmes d'information. Se référer à la section des « Risques technologiques ».

Nous dépendons également de transporteurs aériens qui ne font pas partie de notre groupe et d'un grand nombre d'hôteliers, dont plusieurs sont exclusifs à la Société. En général, ces fournisseurs peuvent résilier ou modifier des ententes qu'ils ont conclues avec nous moyennant un avis relativement court. Une éventuelle incapacité de remplacer ces ententes, ou de trouver des fournisseurs semblables, ou de renégocier les ententes à des tarifs réduits pourrait avoir une incidence néfaste sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

De plus, toute baisse de qualité des produits ou services assurés par ces fournisseurs ou toute perception de la part des voyageurs d'une baisse de qualité pourrait nuire à notre réputation. La perte de contrats, les changements apportés aux ententes d'établissement des prix, un accès restreint aux produits et services des fournisseurs ou une opinion publique moins favorable envers certains fournisseurs faisant baisser la demande pour leurs produits et services pourraient avoir une incidence importante sur nos résultats.

RISQUES AÉRIENS

La Société a besoin pour exercer son activité, ou étendre sa portée, d'avoir accès à des avions qui sont en grande partie exploitée par sa filiale Air Transat. Cette flotte est principalement constituée d'appareils qui sont loués pour quelques années, avec des baux, parfois renouvelables, à des conditions diverses et échelonnés dans le temps. Le cas échéant, l'incapacité de renouveler les baux, d'avoir accès à des avions appropriés à des conditions adéquates et en temps opportun, ou de retirer du service comme prévu certains appareils, pourrait avoir un impact défavorable sur la Société.

Notre concentration sur trois types d'aéronefs pourrait entraîner des temps d'arrêt importants pour une partie de notre flotte si des problèmes mécaniques survenaient ou si le responsable de la réglementation donnait toutes directives obligatoires sur l'entretien ou l'inspection applicables à nos types d'aéronefs. La perte de revenus liés à l'indisponibilité de nos aéronefs pourrait avoir une incidence défavorable sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Un incident d'un de nos aéronefs qui se produirait durant nos activités pourrait donner lieu à des frais de réparation ou des coûts de remplacement majeurs à l'aéronef endommagé, une interruption de service, et possiblement 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 cours de la dernière décennie au Canada, de nouveaux aéroports et de nouveaux organismes de navigation aérienne ont exigé des augmentations importantes de leurs frais d'utilisation des aéroports et de leurs redevances de navigation aérienne. D'autant plus que certains de ces aéroports sont situés dans des villes américaines, tout près des frontières canadiennes et ne sont pas sujets à de tels frais. Si ces frais d'utilisation et redevances de navigation devaient augmenter de manière significative, nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation pourraient en subir les contrecoups et concéder certaines routes à nos concurrents américains.

RISQUES TECHNOLOGIQUES

Pour exercer ses activités, accroître son chiffre d'affaires et réduire ses charges d'exploitation, Transat dépend grandement de diverses technologies de l'information et des télécommunications. En effet, nos activités dépendent de notre capacité d'avoir accès à des renseignements, 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, de protéger ces renseignements, d'éviter la pénétration de nos systèmes informatiques et de distribuer nos produits à des agents de voyages détaillants et autres intermédiaires du secteur des voyages. L'évolution rapide de ces technologies peut nécessiter des dépenses en capital plus élevées que prévu en vue d'améliorer le service à la clientèle, ce qui pourrait avoir une incidence sur nos résultats d'exploitation.

Par ailleurs, ces moyens technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêt accidentel, d'interruption ou d'abus attribuables, entre autres causes, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, des attentats terroristes, des défaillances des systèmes de télécommunications, des pannes d'électricité, des virus informatiques, des actes de piratage informatique, des intrusions ou usurpations et autres menaces pour la sûreté. 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. Toute panne ou défaillance de ces systèmes pourraient nuire considérablement aux activités de la Société, à ces relations clients et porter préjudice à son résultat opérationnel et à sa situation financière.

De plus, plusieurs de ces systèmes de technologie d'information dépendent de fournisseurs tiers. Dans la mesure où ces fournisseurs deviendraient 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.

De nombreuses juridictions, dans le monde, souhaitent implanter des mesures (notamment des taxes) pour pénaliser les émissions de gaz à effet de serre, y compris celles liées au transport aérien, dans le but de lutter contre le changement climatique. La Société, de par ses activités aériennes, est directement exposée à ces mesures, qui en général se traduisent par des coûts additionnels, que la Société pourrait ne pas pouvoir répercuter entièrement dans les prix de vente de ses produits. Le cas échéant, sa marge en souffrirait.

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

RISQUES EN RESSOURCES HUMAINES

Les coûts de main-d'œuvre constituent une des rubriques importantes parmi les charges opérationnelles de la Société. Rien ne garantit que Transat parviendra à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, au résultat de son activité ni à sa situation financière.

La capacité de la Société de mener à bien son plan d'entreprise est tributaire de l'expérience de ses dirigeants et employés clés, ainsi que de la connaissance qu'ils ont du milieu touristique, des secteurs voyages et aériens. La perte d'employés importants pourrait nuire à nos activités et à nos résultats d'exploitation. De plus, notre programme de recrutement, notre structure salariale, nos programmes de gestion de rendement, notre plan de relève ainsi que notre plan de formation comportent des risques qui pourraient avoir des impacts négatifs au

niveau de notre capacité à attirer et conserver les ressources compétentes nécessaires pour soutenir la croissance et le succès de la Société.

En date du 31 octobre 2013, la Société comptait environ 5 000 employés dont plus de 50% sont syndiqués qui font l'objet de 6 conventions collectives. Les négociations pour le renouvellement de certaines de ces conventions collectives peuvent entraîner des arrêts, des ralentissements de travail ou des augmentations des coûts de main d'œuvre qui pourraient avoir un effet défavorable sur nos activités et notre résultat opérationnel.

RISQUES DE COUVERTURE D'ASSURANCE

Par suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001, le marché des assurances sur le transport aérien à l'égard des risques découlant d'une guerre et d'un acte terroriste a subi plusieurs changements. La limite de l'assurance responsabilité civile envers les tiers pour dommages corporels et matériels est établie à 150 millions de dollars américains par sinistre. Par conséquent, il est toujours nécessaire que les gouvernements procurent aux transporteurs aériens une couverture au delà de 150 millions de dollars américains jusqu'à ce que les assureurs commerciaux le fassent à des coûts raisonnables. Le gouvernement canadien offre cette protection aux transporteurs aériens du pays. De plus, certains des assureurs qui pourraient fournir une couverture de plus de 150 millions de dollars américains n'ont pas de permis pour exercer leurs activités au Canada, ce qui restreint d'autant cette offre.

Le gouvernement canadien maintient la protection offerte aux transporteurs aériens compte tenu des exigences en matière de licence et du fait que le gouvernement américain fournit toujours une couverture contre ces risques aux transporteurs aériens américains. Toutefois, rien ne garantit que le gouvernement canadien ne modifiera pas cette protection, en particulier si le gouvernement américain devait changer sa position. Si tel était le cas, nous devrions nous tourner vers des assureurs privés afin de tenter d'obtenir une telle couverture et rien ne garantit que nous serions en mesure d'obtenir une couverture à des niveaux et conditions favorables et à un coût acceptable.

Nous estimons que nos fournisseurs et la Société disposent d'une assurance responsabilité civile adéquate pour les protéger contre les risques auxquels ils sont exposés dans le cours normal des affaires, tels que des réclamations pour blessures graves ou pour décès par suite d'un accident impliquant un aéronef ou d'autres véhicules transportant nos clients. Quoique nous n'ayons jamais fait l'objet d'une réclamation d'assurance responsabilité civile pour laquelle nous n'avions pas de couverture suffisante, rien ne garantit que notre assurance suffise à couvrir des réclamations d'envergure ou que l'assureur concerné soit solvable lorsque le sinistre surviendrait. Rien ne garantit non plus que nous soyons en mesure d'obtenir une assurance adéquate à un coût acceptable dans l'avenir. Ces incertitudes pourraient avoir une incidence défavorable sur nos activités et nos résultats d'exploitation.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

Conformément à ce règlement, la société a produit des attestations signées par le Président et chef de la direction et le Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière qui, entre autres choses, font un rapport sur la conception et le fonctionnement des contrôles et procédures de communication de l'information (CPCI) ainsi que sur la conception et le fonctionnement des contrôles internes à l'égard de l'information financière (CIIF).

Le Président et chef de la direction et le Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière ont conçu ou fait concevoir sous leur supervision les CPCI pour fournir une assurance raisonnable que l'information importante relative à la société leur a été communiquée et que l'information à fournir dans les documents visés de la société par les règlements d'information continue a été comptabilisée, traitée, résumée et présentée aux dates précisées par les lois sur les valeurs mobilières.

De plus, le Président et chef de la direction et le Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière ont également conçu ou fait concevoir, sous leur supervision des CIIF pour fournir une assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les états financiers ont été dressés, aux fins de la publication de l'information financière, conformément aux IFRS.

ÉVALUATION DES CPCI ET CIIF

Une évaluation de l'efficacité de la conception et du fonctionnement des CPCI et des CIIF a été effectuée sous la supervision du Président et chef de la direction et du Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière. Cette évaluation portait sur l'examen de la documentation, les vérifications et les autres procédures que la direction a jugé appropriées dans les circonstances. Cette évaluation a également tenu compte, entre autres, de la politique de la société quant à la divulgation des renseignements, du code d'éthique professionnel, du processus de sous-attestation, et du fonctionnement du comité de divulgation de l'information de la société.

À la lumière de cette évaluation, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne émis par le *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* (COSO-Framework 1992), 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 2013.

Finalement, il n'y a eu aucune autre modification significative des CIIF survenue au cours du quatrième trimestre terminé le 31 octobre 2013 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur les CIIF de la société.

PERSPECTIVES

Sur le marché des destinations soleil, la capacité de Transat est supérieure d'environ 3,3 % à celle offerte l'an passé. À ce jour, 41 % de cette capacité est vendue, les coefficients d'occupation sont inférieurs de 2 % et les prix de vente sont supérieurs de 5 % à ceux enregistrés à pareille date l'année dernière.

En France, où l'hiver représente la basse saison, par rapport à l'an passé à la même date, les réservations moyen-courriers sont supérieures de 10%, les réservations long-courriers sont inférieures de 2 % et les prix de vente sont inférieurs de 2 %.

Sur le marché transatlantique, où c'est la basse saison, la capacité de Transat est inférieure de 8 % à celle déployée l'hiver dernier. À ce jour, 53 % de cette capacité est vendue, les taux d'occupation sont inférieurs de 6 % et les prix de vente sont supérieurs de 8 %.

Le marché des destinations soleil au départ du Canada représente une partie substantielle de l'activité de Transat durant la saison d'hiver, et sur ce marché les marges sont particulièrement minces et volatiles. Les facteurs suivants rendent pour le moment les pronostics difficiles : une portion importante de la capacité reste à vendre, les réservations se font à la dernière minute et le dollar canadien s'affaiblit par rapport au dollar américain. Cependant, dans la mesure où les conditions et tendances actuelles ne se détériorent pas, la Société prévoit au premier semestre des résultats meilleurs que l'an dernier.

Quant à l'été 2014, bien qu'il soit extrêmement tôt pour tirer des conclusions, puisque seulement 9 % des sièges sont vendus, la capacité de Transat sur le marché transatlantique est de 2 % supérieure à celle de 2013. Les taux de d'occupation sont semblables, et les prix sont en hausse.

[en milliers de dollars canadiens, à l'exception des montants par action]

	2013 IFRS	2012 IFRS	2011 IFRS	2010 ⁴ (Retraité) PCGR	2009 (Retraité) PCGR
États consolidés des résultats					
Revenus	3 648 158	3 714 219	3 654 167	3 497 408	3 542 403
Dépenses d'exploitation	3 531 512	3 697 264	3 621 141	3 371 295	3 451 946
Amortissement	39 068	40 793	43 814	48 662	51 155
Restructuration – Indemnités de cessation d'emploi	5 740	—	6 513	—	2 900
Marge brute	71 838	(23 838)	(17 301)	77 451	36 402
Coûts du financement	2 512	2 962	3 499	4 584	7 545
Revenus de financement	(7 357)	(6 693)	(7 395)	(3 036)	(4 588)
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs	493	(701)	1 278	(9 341)	(68 267)
Perte (gain) de change sur les éléments monétaires à long terme	(846)	(370)	1 654	(1 109)	(135)
Restructuration - dépréciation (gain) sur cession d'actifs et dépréciation du goodwill	—	15 000	10 030	(1 157)	9 067
(Gain) perte sur des placements dans des PCAA	—	(7 936)	(8 113)	(4 648)	(68)
Gain à la cession d'une filiale et sur rachat d'actions privilegiées d'une filiale	—	(5 655)	—	—	—
Quote-part de la perte nette (du bénéfice net) d'entreprises associées	(3 676)	(3 495)	(827)	490	(24)
Résultat avant charge d'impôts	80 712	(16 950)	(17 427)	91 668	92 872
Impôts sur les bénéfices (recouvrement)	19 510	(3 414)	(5 775)	23 398	30 100
Part des actionnaires sans contrôle dans les résultats de filiales	(3 247)	(3 133)	(3 059)	(3 724)	(3 047)
Résultat net de l'exercice attribuable aux actionnaires	57 955	(16 669)	(14 711)	64 546	59 725
Résultat de base par action	1,51	(0,44)	(0,39)	1,71	1,80
Résultat dilué par action	1,51	(0,44)	(0,39)	1,70	1,78
Flux de trésorerie liés aux :					
Activités opérationnelles	123 039	8 872	90 673	119 131	45 234
Activités d'investissement	(28 289)	(11 024)	(56 683)	(27 819)	(26 662)
Activités de financement	(1 817)	(4 361)	(29 470)	(81 034)	18 303
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	1 710	(3 888)	(3 571)	(10 203)	(2 090)
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	94 643	(10 401)	949	75	34 785
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice					
Total de l'actif	1 290 073	1 165 301	1 226 570	1 193 184	1 130 319
Dette à long terme (y compris la tranche à court terme)	—	—	—	29 059	107 684
Déventures	—	—	—	—	3 156
Capitaux propres	441 393	366 326	384 241	403 902	356 752
Ratio d'endettement ¹	0,66	0,69	0,69	0,66	0,68
Valeur comptable par action ²	11,47	9,57	10,11	10,67	9,46
Rendement de la moyenne de l'avoir des actionnaires ³	(14,4 %)	(4,4 %)	(3,7 %)	16,7 %	17,2 %
Statistiques – avoir des actionnaires (en milliers)					
Actions en circulation à la fin de l'exercice	38 468	38 296	38 022	37 850	37 729
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation :					
Avant dilution	38 390	38 142	37 930	37 796	33 168
Après dilution	38 390	38 142	37 930	37 993	33 485

¹ Correspond au total du passif divisé le total de l'actif.

² Correspond aux capitaux propres divisés par le nombre d'actions en circulation.

³ Correspond au résultat net divisé par la moyenne des capitaux propres.

⁴ Les soldes de l'état de la situation financière sont en date du 1^{er} novembre 2010 et sont présentés selon les IFRS.