



TRANSAT A.T. INC.
Rapport de gestion
Exercice terminée le 31 octobre 2011

LE 14 DÉCEMBRE 2011

Relations avec les investisseurs
M. Denis Pétrin
Chef de la direction financière
relationsinvestisseurs@transat.com

Symboles boursiers
TSX: TRZ.B, TRZ.A

Le rapport de gestion comprend les sections suivantes :

AVERTISSEMENT EN CE QUI CONCERNE LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES.....	1
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR.....	2
FAITS SAILLANTS FINANCIERS	5
APERÇU	5
ACTIVITÉS CONSOLIDÉES.....	9
SITUATION FINANCIÈRE, TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT	16
PLACEMENTS DANS DES PCAA.....	19
AUTRES.....	21
COMPTABILITÉ	22
RISQUES ET INCERTITUDES	31
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	35
PERSPECTIVES.....	36

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 terminé le 31 octobre 2011 par rapport à l'exercice terminé le 31 octobre 2010 et doit être lu avec les états financiers consolidés vérifiés et les notes y afférentes. L'information présentée dans ce rapport de gestion est datée du 14 décembre 2011. 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 terminé le 31 octobre 2011 et la notice annuelle.

Nos états financiers sont dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (« PCGR »). Ce rapport de gestion présente parfois des mesures financières non conformes aux PCGR. Se référer à la section Mesures financières non conformes aux PCGR 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.

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 2012 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.
- La perspective selon laquelle les revenus seront en hausse et que le nombre total de voyageurs en 2012 devraient être semblable ou légèrement supérieur à ceux de 2011.
- La perspective selon laquelle la société devrait générer des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation positifs en 2012.
- La perspective selon laquelle les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles pourraient s'élever à environ 60,0 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.

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 CONFORMES AUX PCGR

Ce rapport de gestion est préparé à partir des résultats et des informations financières établis selon les PCGR. Nous présentons parfois des mesures financières non conformes aux PCGR. Généralement, une mesure financière non conforme aux PCGR 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 conforme aux PCGR et qui soit exclu ou comprend des montants compris ou exclus dans la mesure la plus directement comparable calculée et présentée conformément aux PCGR. Les mesures non conformes aux PCGR utilisées par la société sont les suivantes :

Marge (perte d'exploitation)	Revenus moins les dépenses d'exploitation.
Bénéfice ajusté (perte ajustée)	Bénéfice (perte) avant part des actionnaires sans contrôle dans les résultats de filiales, impôts sur les bénéfices, 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 et charge (gain) de restructuration.
Bénéfice ajusté après impôts (perte ajustée après impôts)	Bénéfice net (perte nette) 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 et charge (gain) de restructuration, net des impôts y afférents.
Bénéfice ajusté après impôts par action (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 bénéfice dilué (perte diluée) par action
Dettes totales	Dettes à long terme plus la dette et les ententes hors bilan, excluant les ententes avec les fournisseurs de services, présentées à la page 17.
Dettes 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 PCGR, 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 PCGR. 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 PCGR, le bénéfice ajusté et le bénéfice ajusté 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 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 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 conformes aux PCGR avec les mesures financières les plus comparables des PCGR :

(en milliers de dollars)	2011 \$	2010 \$	2009 \$
Revenus	3 658 164	3 498 877	3 545 341
Dépenses d'exploitation	3 628 180	3 371 295	3 451 946
Marge	29 984	127 582	93 395
Bénéfice (perte) avant part des actionnaires sans contrôle dans les résultats de filiales	(9 154)	69 331	64 894
Impôts sur les bénéfices (récupération)	(4 802)	23 806	30 916
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs	1 278	(9 341)	(68 267)
Gain non monétaires sur des placements dans des PCAA :			
Dévaluation (appréciation) de placements dans des PCAA	(8 113)	(4 648)	5 993
Ajustement relatif à la mise en œuvre du plan de restructuration du 21 janvier 2009	—	—	1 759
Réévaluation des options liées au remboursement des crédits rotatifs	—	—	(800)
	(8 113)	(4 648)	6 952
Charge (gain) de restructuration	16 543	(1 157)	11 967
Bénéfice ajusté (perte ajustée)	(4 248)	77 991	46 462
Bénéfice net (perte nette)	(12 213)	65 607	61 847
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs	1 278	(9 341)	(68 267)
Dévaluation des placements dans des PCAA (renversement de provision)	(8 113)	(4 648)	6 952
Charge (gain) de restructuration	16 543	(1 157)	11 967
Incidence fiscale	(4 699)	3 202	21 224
Bénéfice ajusté (perte ajustée) après impôts	(7 204)	53 663	33 723
Bénéfice ajusté (perte ajustée) après impôts	(7 204)	53 663	33 723
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation ajusté servant au calcul du bénéfice dilué par action	37 930	37 993	33 485
Bénéfice ajusté (perte ajustée) après impôts par action	(0,19)	1,41	1,01

	2011	2010	2009
	\$	\$	\$
Versements sur dette à long terme échéant à moins d'un an	—	13 768	24 576
Dette à long terme	—	15 291	83 108
Débeture	—	—	3 156
Ententes hors bilan, excluant les ententes avec des fournisseurs de services	653 663	643 750	396 433
Dette totale	653 663	672 809	507 273
Dette totale	653 663	672 809	507 273
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(181 576)	(180 627)	(180 552)
Placements dans des PCAA	(78 751)	(72 346)	(71 401)
Dette nette	393 336	419 836	255 320

FAITS SAILLANTS FINANCIERS

	2011	2010	2009	Variation	
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	2011 %	2010 %
États consolidés des résultats					
Revenus	3 658 164	3 498 877	3 545 341	4,6	(1,3)
Marge ¹	29 984	127 582	93 395	(76,5)	36,6
Bénéfice net (perte nette)	(12 213)	65 607	61 847	(118,6)	6,1
Bénéfice (perte) de base par action	(0,32)	1,74	1,86	(118,4)	(6,5)
Bénéfice dilué (perte diluée) par action	(0,32)	1,73	1,85	(118,5)	(6,5)
Bénéfice ajusté (perte ajusté) après impôts ¹	(7 204)	53 663	33 723	(113,4)	59,1
Bénéfice ajusté (perte ajustée) après impôts par action	(0,19)	1,41	1,01	(113,5)	39,6
Dividende – actions de catégorie A et B	—	—	0,09	—	(100,0)
États consolidés des flux de trésorerie					
Activités d'exploitation	90 673	119 131	45 234	(23,9)	163,4
Activités d'investissement	(56 683)	(27 819)	(26 662)	(103,8)	(4,3)
Activités de financement	(29 470)	(81 034)	18 303	(63,6)	(542,7)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	(3 571)	(10 203)	(2 090)	65,0	(388,2)
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	949	75	34 785	s.o.	(99,8)
	Au 31 octobre 2011 \$	Au 31 octobre 2010 \$	Au 31 octobre 2009 \$	Variation 2011 %	Variation 2010 %
Bilans consolidés					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	181 576	180 627	180 552	0,5	0,0
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés (à court terme et à long terme)	359 545	352 650	272 726	2,0	29,3
Placements dans des PCAA	78 751	72 346	71 401	8,9	1,3
Actif total	1 221 965	1 189 458	1 129 503	2,7	5,3
Dette (à court terme et à long terme)	—	29 059	110 840	(100,0)	(73,8)
Dette totale ¹	653 663	672 809	507 273	(2,8)	32,6
Dette nette ¹	393 336	419 836	255 320	(6,3)	64,4

¹ VOIR SECTION MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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 voyageurs, 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 voyageurs entièrement intégrés de calibre international en Amérique du Nord. 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 expéditeur et comme voyageur réceptif en regroupant des services achetés au Canada et à l'étranger pour les revendre au Canada, en France, au Royaume-Uni et dans 10 autres pays européens, principalement par l'intermédiaire d'agences de voyages, dont certaines (en France et au Canada) nous appartiennent. En effet, Transat est également un important distributeur au détail, comptant au total 542 agences de voyages (dont 402 franchisées) et un système de distribution multicanal faisant appel à Internet. Transat détient une participation dans une entreprise hôtelière qui possède et exploite des propriétés au Mexique et en République dominicaine. 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 également des services à destination et des services aéroportuaires.

VISION

La vision de Transat est de devenir un chef de file en Amérique et de jouir d'une forte position concurrentielle dans plusieurs pays d'Europe en 2014. Pour le moment, nous sommes un leader sur le marché canadien, où nous exerçons nos activités comme voyageur expéditeur et voyageur réceptif. Nous sommes solidement implantés en France et au Royaume-Uni comme voyageur expéditeur, de même qu'en Grèce, au Mexique et en République dominicaine comme voyageur réceptif et au Mexique comme voyageur expéditeur. Nous offrons à nos clients une vaste gamme de destinations internationales, dans quelque 60 pays, et nous offrons nos produits dans quelque 50 pays. Au fil du temps, 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 voyageurs; 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.

Au chapitre de l'intégration verticale, les principaux vecteurs de croissance sont la distribution multicanal, que Transat continuera de développer en élargissant sa présence sur le terrain et en investissant dans des systèmes technologiques qui lui permettront de mieux répondre aux attentes de plus en plus variées des consommateurs; une présence accrue à destination, soit à titre d'hôtelier, de voyageur réceptif ou de prestataire de services à destination.

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 2012, les objectifs que Transat poursuivra sont les suivants :

- Augmenter l'efficacité et la rentabilité de l'organisation
- Accroître la compétitivité de Transat au Canada
- Maintenir les volumes et améliorer la rentabilité de Transat France
- Poursuivre le développement rentable de nos activités à destination
- Optimisation des opérations aériennes
- Finaliser et implanter la stratégie de développement des systèmes d'information opérationnels
- Accroître la valeur stratégique de notre marque, de même que la satisfaction et la loyauté des clients
- Poursuivre notre plan visant à faire de Transat une des entreprises les plus responsables de son industrie.

REVUE DES OBJECTIFS ET DES RÉALISATIONS 2011

Les principaux objectifs pour l'exercice 2011 ainsi que les réalisations se détaillent comme suit :

1. Poursuivre la transformation de l'organisation avec l'implantation harmonisée de nouveaux systèmes informatiques et processus d'opération y étant liés.

Transat a mis au point un plan de transformation dont un important volet prévoit le remplacement graduel de systèmes de gestion de l'information « cœur-de-métier », en s'assurant en parallèle d'une stratégie de commercialisation adaptée. Le mandat porte principalement sur l'implantation d'un ou de progiciels pour remplacer le système existant, et sur l'implantation d'un système qui permettra une image plus complète et plus précise des stocks et des ventes, le tout menant à une gestion plus dynamique des stocks et des prix. Ce projet se déroule par étapes sur plusieurs années. Certains volets du plan ont été menés à bien en 2011. Des études approfondies ont notamment été menées, en vue d'une implantation importante en 2012, et ont entraîné des changements d'orientation qui se sont traduits par une charge de restructuration de l'ordre de 10,0 millions de dollars (voir section Dépenses d'exploitation).

2. Accroître les revenus et la rentabilité de Transat France, afin de devenir le troisième voyageur en France d'ici 2013.

Les revenus de Transat France ont été stables en 2011 et la rentabilité s'est détériorée. Plusieurs facteurs sont en cause, dont principalement les événements qui ont bouleversé l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient, et qui ont provoqué des mouvements dans les flux touristiques dont les effets n'ont pu être compensés qu'en partie. En outre, les coûts, notamment les coûts aériens à cause des prix du pétrole, sont demeurés relativement élevés.

3. Renforcer notre présence, accroître nos ventes et améliorer nos résultats sur certains marchés étrangers.

Nous avons renforcé notre présence au Mexique et entrepris des efforts commerciaux sur plusieurs marchés européens. Cependant, le climat économique, notamment en Europe, et a fortiori dans des marchés importants pour Transat comme la Grèce, l'Italie, l'Espagne, la France et le Royaume-Uni, n'ont pas permis une amélioration des résultats.

4. Accroître la valeur stratégique de notre marque.

À la suite d'un travail amorcé en 2010, Transat a mis au point et commencé l'implantation d'une nouvelle stratégie de marque en 2011. Ce projet se déploie selon le calendrier prévu. À la fin de 2011, la marque Transat avait été repositionnée, et les principales marques commerciales de l'organisation sur les marchés canadien et transatlantique (Vacances Transat, Nolitours et Air Transat) avaient adopté un nouveau positionnement stratégique, et leurs nouvelles identités visuelles respectives avaient été implantées avec succès. En 2011, la planification stratégique pour les marques commerciales utilisées au Royaume-Uni, en France, en Grèce et au Canada sur le marché réceptif, a été complétée, pour implantation en 2012 comme prévu. La stratégie de marque en matière de distribution au Canada a également été développée en 2011 et sera implantée en 2012. Enfin, Transat a créé la marque Transat Découvertes, dans le cadre d'une démarche d'expansion de sa filiale anciennement nommée Révatours, qui a pénétré en 2011 le marché ontarien.

5. Poursuivre activement le plan visant à faire de Transat une des entreprises les plus responsables de son industrie.

En 2011, Transat a publié son deuxième rapport de responsabilité d'entreprise (www.resp.transat.com), lequel fait état du travail accompli et de la feuille de route jusqu'en 2012. De manière générale, ce programme se déploie comme prévu. Les faits saillants pour 2011

sont la mise au point et le déploiement d'un programme pour la lutte à l'exploitation sexuelle des enfants dans le tourisme; l'adoption d'une politique d'approvisionnement responsable et l'implantation graduelle de clauses contractuelles visant à encourager les partenaires et fournisseurs de Transat à adopter des pratiques de gestion responsables; la poursuite du programme hôtelier, incluant des partenariats et un engagement à reconnaître les certifications environnementales; la poursuite du programme de soutien financier à des projets de tourisme durable à destination; et la poursuite d'un partenariat humanitaire majeur avec SOS Villages d'Enfants. En 2011, Transat a reçu un World Travel Market Award pour ses efforts globaux et Air Transat a été reconnue comme la meilleure compagnie aérienne au monde dans la catégorie long-courrier pour ses efforts sur le plan des émissions de gaz à effet de serre.

6. Dans le secteur aérien, améliorer notre compétitivité en matière de qualité de service et de coûts d'exploitation.

En 2011, Transat a complété la mise au point d'un programme d'investissement en vue de la remise à neuf des cabines de ses appareils Airbus A330, basé sur un exercice d'analyse de la configuration et des coûts d'exploitation, en vue d'optimiser la performance financière et commerciale. Ce programme sera déployé graduellement, le premier appareil nouvellement configuré devant entrer en exploitation au printemps 2012. Le projet prévoit principalement le remplacement des sièges et des installations sanitaires, l'installation d'un système de divertissement individuel, et une nouvelle livrée. En parallèle, des projets sont en cours en vue de bonifier l'expérience en vol.

7. Accroître la capacité d'adaptation de notre organisation.

Le plan de transformation consiste à poursuivre ou mettre en œuvre l'éventail des programmes et des projets qui permettront à Transat de devenir, comme le veut sa vision, un voyageur intégré verticalement, leader dans les Amériques, avec une position concurrentielle forte dans plusieurs pays d'Europe. Les bénéfices attendus sont nombreux : renouer avec la croissance, obtenir de meilleures marges, gagner des parts de marché. Le programme passe par l'amélioration des processus et systèmes, la mise en valeur de la marque, accompagnée d'une amélioration de l'expérience-client, l'amélioration et la différenciation du produit, notamment le produit Sud, et une gestion dynamique de la capacité aérienne. Tous ces projets sont en cours. En outre, en 2011, Transat a simplifié et allégé ses structures, en vue d'une imputabilité et d'une efficacité accrue. Transat Canada regroupe maintenant toutes les entités ayant des liens étroits au quotidien pour servir le marché canadien et le marché transatlantique.

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.

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.
MARGE	Obtenir des marges supérieures à 3 %.

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 181,6 millions de dollars au 31 octobre 2011. 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 des facilités de crédit à terme rotatifs totalisant actuellement 200,0 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 2012 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.

ACTIVITÉS CONSOLIDÉES

REVENUS

Revenus par secteur géographique	Variation				
	2011	2010	2009	2011	2010
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Amérique	2 762 351	2 567 983	2 552 348	7,6	0,6
Europe	895 813	930 894	992 993	(3,8)	(6,3)
	3 658 164	3 498 877	3 545 341	4,6	(1,3)

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 terminé le 31 octobre 2011, nos revenus ont augmenté de 159,3 millions de dollars. Cette augmentation est attribuable à des hausses de prix de ventes moyens lesquelles découlent des hausses des surcharges de carburant et de la fin du contrat d'achats / ventes de sièges avec Sunquest, surtout pour la saison d'hiver. L'augmentation de nos revenus a toutefois été freinée par une baisse globale du nombre de voyageurs de 0,5 %. Au cours de l'exercice, nous avons affiché une hausse de nos revenus en Amérique de 7,6 % et une baisse de 3,8 % en Europe. En Amérique, de manière générale, les prix de vente ont évolué à la hausse tout au long de l'exercice comparativement à 2010. En Europe, les revenus de nos filiales européennes, en devise locale, sont demeurés stables comparativement à 2010, à l'exception des revenus enregistrés par notre filiale qui se spécialise dans la commercialisation de produits à destination de la Tunisie, laquelle a vu ses revenus être largement inférieurs à ceux enregistrés en 2010, et de ceux enregistrés au Royaume-Uni.

Pour 2012, nous prévoyons que les revenus seront en hausse et que le nombre total de voyageurs devrait être semblable ou légèrement supérieur à celui de 2011. Nous prévoyons que la concurrence demeurera très vive au cours du premier semestre sur le marché des destinations soleil au départ du Canada.

DÉPENSES D'EXPLOITATION

Dépenses d'exploitation (en milliers de dollars)	2011			En % des revenus			Variation	
	2011	2010	2009	2011	2010	2009	2011	2010
	\$	\$	\$	%	%	%	%	%
Coûts directs	1 999 935	2 047 713	2 062 626	54,7	58,5	58,2	(2,3)	(0,7)
Carburant d'aéronefs	447 625	302 333	319 224	12,2	8,6	9,0	48,1	(5,3)
Salaires et avantages sociaux	375 663	349 323	364 642	10,3	10,0	10,3	7,5	(4,2)
Commissions	166 813	155 357	177 166	4,6	4,4	5,0	7,4	(12,3)
Entretien d'aéronefs	108 399	85 731	89 896	3,0	2,5	2,5	26,4	(4,6)
Frais d'aéroports et de navigation	104 987	85 321	90 611	2,9	2,4	2,6	23,0	(5,8)
Loyer d'aéronefs	68 850	52 949	54 287	1,9	1,5	1,5	30,0	(2,5)
Autres	349 395	292 568	293 494	9,6	8,4	8,3	19,4	(0,3)
Charge de restructuration	6 513	—	—	0,2	—	—	s.o.	—
Total	3 628 180	3 371 295	3 451 946	99,2	96,4	97,4	7,6	(2,3)

Nos dépenses d'exploitation totales ont augmenté de 256,9 millions de dollars (7,6 %) au cours de l'exercice par rapport à 2010. Cette augmentation découle principalement de la hausse des coûts du carburant et de l'ajout de cinq Airbus 330 au cours de l'exercice. Cela s'est traduit par une augmentation de nos dépenses d'exploitation en Amérique de 11,8 %, compensée par une diminution de 3,9 % en Europe. En proportion de nos revenus, les dépenses d'exploitation ont augmenté pour se situer à 99,2 % comparativement à 96,4 % en 2010.

COÛTS DIRECTS

Les coûts directs sont engagés par nos voyageurs. Ils comprennent principalement le coût des chambres d'hôtel 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 terminé le 31 octobre 2010, les coûts directs ont diminué de 47,8 millions de dollars (2,3 %). La baisse de nos coûts directs découle principalement d'une baisse de nos achats de sièges en raison de la fin de notre contrat d'achat de sièges avec Sunquest, d'une diminution de nos achats de sièges chez Thomas Cook au Royaume Uni en faveur de l'utilisation de notre propre flotte, et de la vigueur du dollar, compensée par une hausse de nos coûts de chambres d'hôtels. En 2011, ces coûts ont représenté 54,7 % de nos revenus, en baisse comparativement à 58,5 % en 2010.

CARBURANT D'AÉRONEFS

La dépense de carburant d'aéronefs a augmenté de 145,3 millions de dollars (48,1 %) au cours de l'exercice. Cette augmentation résulte de la flambée des prix du carburant et d'une hausse du nombre de vols effectués par notre flotte d'aéronefs. Comparativement à l'exercice 2010, le coût moyen de notre carburant a été largement plus élevé.

SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX

Les salaires et avantages sociaux ont augmenté de 26,3 millions de dollars (7,5 %) pour s'établir à 375,7 millions de dollars. Cette augmentation résulte, entre autres, d'une augmentation des effectifs, principalement à la suite de l'ajout d'aéronefs à notre flotte et, dans une moindre mesure, des augmentations salariales annuelles.

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. La dépense de commissions s'est élevée à 166,8 millions de dollars, une augmentation de 11,5 millions de dollars (7,4 %) par rapport à l'exercice de 2010. En termes de pourcentage de nos revenus, les commissions ont augmenté et représentent 4,6 % de nos revenus, comparativement à 4,4 % en 2010. Cette hausse découle principalement d'une augmentation des revenus sur lesquels une commission est calculée.

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 2010, ces dépenses ont augmenté de 22,7 millions de dollars (26,4 %) au cours de l'exercice. Cette augmentation découle principalement de la hausse du nombre de vols effectués par notre flotte. De plus, en 2010, nous avons revu à la baisse certaines de nos hypothèses liées à nos coûts futurs d'entretien à la suite de la signature de nouvelles ententes avec certains de nos

fournisseurs et de l'optimisation de notre calendrier d'entretiens futurs, ce qui s'était traduit par une diminution de notre charge d'entretien d'aéronefs de l'exercice.

FRAIS D'AÉROPORTS ET DE NAVIGATION

Les frais d'aéroports et de navigation comprennent principalement les droits exigés par les aéroports et les exploitants de services de navigation aérienne. Au cours de l'exercice, ces frais ont augmenté de 19,7 millions de dollars (23,0 %) comparativement à 2010. Cette augmentation découle principalement de la hausse du nombre de vols effectués par notre flotte d'aéronefs, compensée par la vigueur du dollar.

LOYER D'AÉRONEFS

Les loyers d'aéronefs ont augmenté de 15,9 millions de dollars (30,0 %) au cours de l'exercice. Cette hausse découle de l'ajout de cinq Airbus A330 au cours de l'exercice 2011, laquelle a été partiellement compensées par le retrait d'un Airbus A310 et par la force du dollar comparativement à la devise américaine.

AUTRES

Les autres frais ont augmenté de 56,8 millions de dollars (19,4 %) au cours de l'exercice, comparativement à 2010. Les augmentations découlent principalement du nombre de vols effectués par notre flotte d'aéronefs. En pourcentage des revenus, les autres frais ont augmenté pour l'exercice, passant de 8,4 % en 2010 à 9,6 % en 2011.

CHARGE DE RESTRUCTURATION

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

Compte tenu de ce qui précède, nous avons enregistré une marge de 30,0 millions de dollars au cours de l'exercice comparativement à une marge de 127,6 millions de dollars pour l'exercice précédent. En proportion de nos revenus, nos marges sont passées de 3,6 % en 2010 à 0,8 % en 2011. La flambée des prix du carburant, combinée à la baisse du taux d'occupation des appareils, à la hausse de la capacité globale sur le marché transatlantique et à une pression à la baisse sur les prix de vente, ont contribué à compresser nos marges.

SECTEURS GÉOGRAPHIQUES

AMÉRIQUE

Amérique				Variation	
	2011	2010	2009	2011	2010
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Saison d'hiver					
Revenus	1 584 037	1 543 546	1 653 636	2,6	(6,7)
Dépenses d'exploitation	1 580 437	1 534 387	1 613 468	3,0	(4,9)
Marge	3 600	9 159	40 168	(60,7)	(77,2)
Marge (%)	0,2	0,6	2,4	(61,7)	(75,6)
Saison d'été					
Revenus	1 178 314	1 024 437	898 712	15,0	14,0
Dépenses d'exploitation	1 192 043	946 430	869 276	26,0	8,9
Marge (perte d'exploitation)	(13 729)	78 007	29 436	(117,6)	165,0
Marge (%)	(1,2)	7,6	3,3	(115,3)	132,5

Les revenus de nos filiales nord-américaines, qui proviennent de ventes faites au Canada et à l'étranger, ont augmenté de 40,5 millions de dollars au cours de la saison d'hiver (2,6 %), comparativement à 2010. L'augmentation de revenus découle de la hausse

des prix de vente moyens comparativement à l'hiver 2010; alors que le nombre total de voyageurs demeurait stable. Toutefois, nous avons enregistré une augmentation d'environ 12 % du nombre de voyageurs au départ du Canada vers les destinations soleil. Nous avons réalisé une marge de 0,2 % pour la saison d'hiver, comparativement à 0,6 % en 2010. L'érosion de nos marges découle principalement d'une hausse des prix du carburant.

Au cours de la saison estivale, les revenus ont augmenté de 15,0 %. Cette augmentation découle des hausses du nombre de voyageurs de 16,3 %, alors que les prix de vente moyens affichaient de légères baisses comparativement à la saison estivale 2010. Nous affichons une perte d'exploitation de 1,2 %, comparativement à une marge de 7,6 % en 2010. L'érosion de nos marges résulte principalement d'une hausse des coûts du carburant, des baisses des prix de vente moyens compte tenu de l'offre excédentaire sur le marché qui a sévi au cours de la saison estivale et, dans une moindre mesure, des prestations de cessation d'emploi enregistrées au cours de la saison estivale à titre de charge de restructuration.

EUROPE

Europe	Variation				
	2011	2010	2009	2011	2010
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Saison d'hiver					
Revenus	327 226	309 402	352 695	5,8	(12,3)
Dépenses d'exploitation	336 296	322 772	362 231	4,2	(10,9)
Marge (perte d'exploitation)	(9 070)	(13 370)	(9 536)	32,2	(40,2)
Marge (%)	(2,8)	(4,3)	(2,7)	35,9	(59,8)
Saison d'été					
Revenus	568 587	621 492	640 298	(8,5)	(2,9)
Dépenses d'exploitation	519 404	567 706	606 971	(8,5)	(6,5)
Marge	49 183	53 786	33 327	(8,6)	61,4
Marge (%)	8,7	8,7	5,2	0,0	66,3

Comparativement à 2010, les revenus de nos filiales européennes, qui proviennent de ventes faites à des clients en Europe et au Canada, ont augmenté de 17,8 millions de dollars (5,8 %) au cours de l'hiver. À l'exception de notre filiale Amplitravel, qui vend des forfaits sur la Tunisie, les revenus de nos filiales européennes ont tous augmenté, et ce principalement en raison de hausses des prix de vente moyens et en dépit de baisses du nombre de voyageurs de 10,0 %. Les augmentations de nos revenus ont également été freinées par la vigueur du dollar par rapport à l'euro et à la livre sterling. Nos activités européennes ont affiché une perte d'exploitation de 9,1 millions de dollars (2,8 %) au cours de la saison hivernale comparativement à une perte d'exploitation de 13,4 millions de dollars (4,3 %) en 2010. La marge la saison d'hiver a été affectée par les tensions qui sévissaient en Afrique du Nord; ces dernières ont eu comme incidence de provoquer un arrêt temporaire des ventes à destination de la Tunisie et de l'Égypte au cours de la saison. En 2010, notre marge était détériorée par les coûts supplémentaires encourus par nos sociétés européennes à la suite de l'activité volcanique en Islande.

Pour la saison estivale, les revenus ont diminué de 52,9 millions de dollars (8,5 %) à la suite d'une baisse du nombre de voyageurs de 27,3 %. Ces diminutions découlent principalement de la baisse importante des ventes de notre filiale Amplitravel qui enregistre la majorité de ses revenus au cours de la saison estivale et de la baisse de nos revenus au Royaume-Uni (Dès le début de la saison estivale, notre filiale anglaise a diminué ses engagements d'achats de sièges auprès de Thomas Cook afin de se procurer ses sièges, sans engagements, auprès de notre société aérienne). Nous avons affiché une marge de 49,2 millions de dollars (8,7 %) au cours de la saison estivale comparativement à 53,8 millions de dollars (8,7 %) en 2010.

AUTRES DÉPENSES ET (REVENUS)

(en milliers de dollars)				Variation	
	2011 \$	2010 \$	2009 \$	2011 %	2010 %
Amortissement	43 814	48 662	51 155	(10,0)	(4,9)
Intérêts sur la dette à long terme	1 250	2 225	4 866	(43,8)	(54,3)
Autres intérêts et frais financiers	2 249	2 359	2 679	(4,7)	(11,9)
Revenus d'intérêts	(7 395)	(3 036)	(4 588)	143,6	(33,8)
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs	1 278	(9 341)	(68 267)	(113,7)	(86,3)
Perte (gain) de change sur les éléments monétaires à long terme	1 654	(1 109)	(135)	249,1	721,5
Gain sur des placements dans des PCAA	(8 113)	(4 648)	(68)	(74,5)	s.o.
Charge (gain) de restructuration	10 030	(1 157)	11 967	(966,9)	109,7
Quote-part de la perte nette (du bénéfice net) d'une société satellite	(827)	490	(24)	268,8	s.o.

AMORTISSEMENT

L'amortissement inclut l'amortissement des immobilisations corporelles, des actifs incorporels amortissables, des avantages incitatifs reportés et du gain sur options reporté. L'amortissement a diminué de 4,8 millions de dollars au cours de l'exercice 2011. Cette diminution est attribuable à la diminution des acquisitions d'immobilisations corporelles et des actifs incorporelles au cours des exercices 2010 et 2009. L'amortissement pour les exercices terminés les 31 octobre 2010 et 2009 inclut un montant de 4,2 millions de dollars d'amortissement de gain sur options reporté.

INTÉRÊTS SUR LA DETTE À LONG TERME

Les intérêts sur la dette à long terme et la débeture ont diminué de 1,0 million de dollars en 2011 comparativement à 2010. La diminution découle de soldes moyens de dettes inférieurs à ceux de 2010.

AUTRES INTÉRÊTS ET FRAIS FINANCIERS

Nos autres frais d'intérêts et frais financiers ont augmenté de 0,1 million de dollars au cours du présent exercice comparativement à l'exercice précédent.

REVENUS D'INTÉRÊTS

Les revenus d'intérêts ont augmenté de 4,4 millions de dollars au cours de l'exercice comparativement à 2010. Cette augmentation résulte principalement de soldes moyens de trésorerie et équivalents de trésorerie généralement plus élevés au cours de l'exercice 2011 par rapport à 2010.

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 1,3 million de dollars comparativement à une augmentation de la juste valeur de 9,3 millions de dollars en 2010.

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

La perte de change sur les éléments monétaires à long terme de 1,7 million de dollars pour l'exercice est principalement attribuable à l'effet défavorable des taux de change sur nos dépôts.

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. Pour l'exercice 2011, le gain sur des placements dans des PCAA a atteint 8,1 millions de dollars alors qu'en 2010, le gain s'est élevé à 4,6 millions de dollars. *Se référer à la section Placements dans des PCAA pour plus de détails.*

CHARGE (GAIN) DE RESTRUCTURATION

La charge de restructuration de 10,0 millions de dollars est composée de radiations d'actifs incorporels. *Se référer à la section Dépenses d'exploitation pour plus de détails.*

Le 24 septembre 2009, nous avons annoncé un plan de restructuration afin d'apporter des changements structurels à notre réseau de distribution en France. Ces modifications structurelles ont entraîné la fermeture d'un centre administratif. Ces modifications ont également entraîné la fermeture de certaines agences, et la cession de certaines autres agences. À la suite de cette annonce, nous avons comptabilisé au cours de l'exercice 2009 un montant de 12,0 millions de dollars à titre de charge de restructuration. Au cours de l'exercice 2010, nous avons enregistré un gain sur dispositions d'actifs destinés à être vendus liés à la restructuration de 1,2 million de dollars. Ce gain est principalement constitué de gains réalisés sur la cession d'agences pour lesquelles aucune charge de restructuration n'avait été comptabilisée en 2009.

QUOTE-PART (DU BÉNÉFICE NET) DE LA PERTE NETTE D'UNE SOCIÉTÉ SATELLITE

Notre quote-part du (bénéfice net) de la perte nette d'une société satellite 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 société satellite pour le présent exercice s'élève à 0,8 million de dollars comparativement à une quote-part de la perte nette de 0,5 million de dollars pour 2010. L'augmentation de notre quote-part est principalement attribuable à une meilleure rentabilité opérationnelle.

IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2011, la récupération d'impôts sur les bénéfices a atteint 4,8 millions de dollars comparativement à une charge d'impôts sur les bénéfices de 23,8 millions de dollars pour l'exercice précédent. Compte non tenu de la quote-part du bénéfice net (perte nette) d'une société satellite, le taux d'imposition réel s'est établi à 32,5 % pour l'exercice terminé le 31 octobre 2011 et à 25,4 % pour l'exercice précédent.

La variation des taux d'imposition entre l'exercice 2011 et 2010 s'explique, principalement, par des taux statutaires par pays appliqués sur leurs bénéfices ou pertes imposables, le cas échéant.

BÉNÉFICE NET (PERTE NETTE)

En conséquence des éléments présentés dans la section *Activités consolidées*, notre perte nette pour l'exercice terminé le 31 octobre 2011 s'est établi à 12,2 millions de dollars, soit 0,32 \$ par action, par rapport à un bénéfice net de 65,6 millions de dollars, soit 1,74 \$ par action lors de l'exercice précédent. Le nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé pour calculer les montants par action a été de 37 930 000 pour l'exercice 2011 et de 37 796 000 pour l'exercice 2010.

Sur une base diluée, la perte par action a atteint 0,32 \$ pour l'exercice 2011, par rapport à un bénéfice 1,73 \$ en 2010. Le nombre ajusté moyen pondéré d'actions utilisé pour calculer ces montants est de 37 930 000 pour l'exercice écoulé et de 37 993 000 pour l'exercice 2010. *Voir la note 14 afférente aux états financiers consolidés vérifiés.*

Pour l'exercice, notre perte ajustée après impôts s'est établie à 7,2 millions de dollars (0,19 \$ par action) comparativement à un bénéfice ajusté de 53,7 millions de dollars (1,41 \$ par action) pour l'exercice 2010.

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. Dans l'ensemble, les revenus sont en hausse (par rapport aux trimestres des périodes correspondantes des exercices précédents) principalement à la suite de la hausse du nombre de voyageurs et/ou des prix de vente moyens. Quant à nos marges, elles ont fluctué au cours de chaque trimestre, principalement en raison de la concurrence qui a exercé une pression

sur les prix. En conséquence, les informations financières trimestrielles suivantes peuvent donc varier de façon importante d'un trimestre à l'autre.

Principales informations financières trimestrielles non vérifiées								
(en milliers de dollars, sauf les données par action)	T1-2010 \$	T2-2010 \$	T3-2010 \$	T4-2010 \$	T1-2011 \$	T2-2011 \$	T3-2011 \$	T4-2011 \$
Revenus	792 562	1 060 386	867 344	778 585	810 154	1 101 109	936 974	809 927
Marge	(12 409)	8 198	53 941	77 852	(14 638)	9 168	14 604	20 850
Bénéfice net (perte nette)	(13 872)	6 198	20 925	52 356	(13 473)	8 620	(2 877)	(4 483)
Bénéfice (perte) de base par action	(0,37)	0,16	0,55	1,38	(0,36)	0,23	(0,08)	(0,12)
Bénéfice dilué (perte diluée) par action	(0,37)	0,16	0,55	1,37	(0,36)	0,23	(0,08)	(0,12)
Bénéfice ajusté (perte ajustée) après impôts dilué(e) par action	(0,48)	(0,07)	0,70	1,25	(0,51)	(0,02)	0,07	0,27

FAITS SAILLANTS DU QUATRIÈME TRIMESTRE

Pour le quatrième trimestre, la société a affiché des revenus de 809,9 millions de dollars, soit 31,3 millions de dollars, ou 4,0 %, de plus que pour la période correspondante de 2010, alors qu'ils avaient atteint 778,6 millions de dollars. Cette augmentation est principalement attribuable à la hausse des prix de vente moyens, compensée par et à une baisse de 3,8 % du nombre de voyageurs, comparativement à la même période en 2010.

En Amérique, les revenus des filiales ont augmenté de 73,6 millions de dollars (15,3 %), comparativement à la même période en 2010. L'augmentation reflète une hausse du nombre de voyageurs et une hausse des prix de vente moyens. L'offre globale sur le marché pendant le trimestre est demeurée supérieure à celle de 2010, une conséquence du transfert de capacité sur le marché transatlantique après le tsunami de mars au Japon par plusieurs transporteurs. L'offre excédentaire et des conditions économiques difficiles en Europe ont continué de soutenir la concurrence sur le marché transatlantique. En outre, cet excès de capacité sur le marché a résulté en des taux d'occupation inférieurs à ceux de 2010, et par l'impossibilité pour la société de compenser entièrement l'augmentation importante des prix du carburant. En conséquence, les activités nord-américaines se sont soldées par une marge de 2,2 millions de dollars, comparativement à une marge de 51,4 millions de dollars en 2010.

En comparaison de 2010, les revenus des filiales européennes ont diminué de 42,2 millions de dollars (14,2 %). Cette diminution est principalement due à une baisse du nombre de voyageurs. Les activités européennes se sont soldées par une marge de 18,6 millions de dollars pour le trimestre, comparativement à 26,4 millions de dollars en 2010. La diminution de la marge résulte principalement de la baisse du nombre de voyageurs.

Au cours du trimestre, la société a réalisé une marge de 20,9 millions de dollars, ou 2,6 %, comparativement à 77,9 millions de dollars, ou 10,0 %, en 2010. L'érosion de la marge est principalement due à des coûts de carburant plus élevés et à des taux d'occupation des appareils inférieurs comparativement au dernier trimestre de 2010.

Au cours du quatrième trimestre, nous avons enregistré une perte de 4,9 millions de dollars découlant de la variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs comparativement à un gain de 2,0 million de dollars en 2010. Nous avons également enregistré un gain sur des placements dans des PCAA de 1,2 million de dollars comparativement à 3,2 millions de dollars en 2010.

La perte nette du quatrième trimestre s'est élevée à 4,5 millions de dollars, ou 0,12 \$ par action sur base diluée, par rapport à un bénéfice net de 52,4 millions de dollars, ou 1,37 \$ par action en 2010.

Pour le quatrième trimestre, notre bénéfice ajusté après impôts s'est établi à 10,1 millions de dollars (0,27 par action) comparativement à 47,7 millions de dollars (1,25 par action) en 2010.

SITUATION FINANCIÈRE, TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Aux 31 octobre 2011, la trésorerie et les équivalents de trésorerie s'établissaient à 181,6 millions de dollars, comparativement à 180,6 millions de dollars au 31 octobre 2010. La trésorerie et les équivalents de trésorerie détenus en fiducie ou autrement réservés se chiffraient à 359,5 millions de dollars à la fin de l'exercice 2011 comparativement à 352,7 millions de dollars en 2010. Notre bilan témoigne d'un fonds de roulement de 22,8 millions de dollars, soit un ratio de 1,03, par rapport à un fonds de roulement de 64,3 millions de dollars et un ratio de 1,1 au 31 octobre 2010.

L'actif total a augmenté de 32,5 millions de dollars (2,7 %), passant de 1 189,5 millions le 31 octobre 2010 à 1 222,0 millions de dollars le 31 octobre 2011. Cette hausse est principalement attribuable à des augmentations des impôts sur les bénéfices à recevoir de 13,0 millions de dollars et des actifs d'impôts futurs de 11,9 millions de dollars. Les capitaux propres ont diminué de 15,1 millions de dollars, passant de 439,1 millions de dollars au 31 octobre 2010 à 424,0 millions de dollars au 31 octobre 2011. Cette baisse découle principalement de notre perte nette de 12,2 millions de dollars et de la perte de change sur conversion des états financiers de nos établissements autonomes de 10,2 millions de dollars, compensée par la variation de la juste valeur des dérivés désignés comme couvertures des flux de trésorerie de 3,5 millions de dollars (laquelle est comptabilisée dans le cumul des autres éléments du résultat étendu).

FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers de dollars)	2011 \$	2010 \$	2009 \$	Variation	
				2011 %	2010 %
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	90 673	119 131	45 234	(23,9)	163,4
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(56 683)	(27 819)	(26 662)	(103,8)	(4,3)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(29 470)	(81 034)	18 303	63,6	(542,7)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie	(3 571)	(10 203)	(2 090)	65,0	(388,2)
Variation nette de la trésorerie	949	75	34 785	s.o.	(99,8)

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

Les activités d'exploitation ont généré des flux de trésorerie de 90,7 millions de dollars, par rapport à 119,1 millions de dollars en 2010. La diminution de 28,5 millions de dollars (23,9 %) survenue au cours de l'exercice est principalement attribuable à la baisse de notre rentabilité, compensée par une hausse de la variation nette des soldes hors caisse du fonds de roulement liés à l'exploitation de 59,0 millions de dollars, laquelle est principalement due à une augmentation plus importante au cours de l'exercice des crédettes, comparativement à celle de 2010.

Nous nous attendons à continuer de générer des flux de trésorerie positifs de nos activités d'exploitation en 2012.

ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT

Les flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement ont atteint 56,7 millions de dollars pour l'exercice courant, une augmentation de 28,9 millions de dollars par rapport à 2010. Comparativement à 2010, nos acquisitions d'immobilisations corporelles et autres actifs incorporels ont augmenté de 25,2 millions de dollars pour s'établir à 54,2 millions de dollars et sont principalement constitués d'acquisitions d'équipements et de logiciels informatiques et d'améliorations d'aéronefs. À la suite de l'augmentation de certaines de nos lettres de crédit, notre solde de trésorerie et équivalents de trésorerie présenté à long terme a augmenté de 4,2 millions de dollars. Finalement, nous avons encaissé des placements dans des PCAA pour un montant de 1,7 million de dollars, comparativement à 3,7 millions de dollars en 2010.

En 2012, les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles pourraient s'élever à environ 60,0 millions de dollars.

ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Les flux de trésorerie utilisés par les activités de financement se sont élevés à 29,5 millions de dollars par rapport à 81,0 millions de dollars en 2010, soit une baisse de 51,6 millions de dollars. Cette baisse découle principalement d'une diminution de 51,7 millions de dollars des remboursements de nos facilités de crédit et autres dettes, comparativement à 2010. Au cours de l'exercice, la société a tiré un produit

de 1,7 million de dollars lié à l'émission d'actions, soit 0,4 million de dollars de plus qu'en 2010, alors que les dividendes d'une filiale versés à un actionnaire sans contrôle se sont élevés à 2,5 millions de dollars, comparativement à 2,1 millions de dollars en 2010.

FINANCEMENT

Au 31 octobre 2011, la société dispose de plusieurs types de financement. Elle dispose principalement de deux facilités de crédit à terme rotatif ainsi que de lignes de crédit.

Le 29 juillet 2011, la société a renouvelé son entente de facilité de crédit rotatif pour les fins de ses opérations et celle aux fins de l'émission de lettres de crédit. Selon les nouvelles ententes, la société dispose d'un crédit à terme rotatif de 100,0 millions de dollars, venant à échéance en 2015 et qui peut être prolongé, ou immédiatement exigible dans l'éventualité d'un changement de contrôle. De plus 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. Selon les termes de l'entente de facilité de crédit rotatif pour les fins de ses opérations, 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 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 déterminée en fonction de certains ratios financiers calculés sur une base consolidée.

La société dispose également d'un crédit à terme rotatif au montant de 84,1 millions de dollars venant à échéance en 2013, ou immédiatement exigible dans l'éventualité d'un changement de contrôle. Selon les termes de cette 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. Cette entente porte intérêt au taux des acceptations bancaires, au taux préférentiel de l'institution financière, ou au TIOL affecté par une prime différente déterminée selon la forme de financement. L'entente comporte un mécanisme sous la forme d'option, qui est effectif depuis la mise en œuvre du plan de restructuration des PCAA, qui permettra à la société, au gré de celle-ci, de rembourser à l'échéance les montants tirés, sous certaines conditions, jusqu'à concurrence de 45,3 millions de dollars à partir des billets restructurés. Cette option est présentée à sa juste valeur à chaque date d'arrêté des comptes sous la rubrique *Instruments financiers dérivés* et toute variation de la juste valeur des options est comptabilisée en résultat net sous la rubrique *Gain sur des placements dans des PCAA*.

Au 31 octobre 2011, ces facilités de crédit n'étaient pas utilisées, à l'exception de celle de 60,0 millions de dollars aux fins de l'émission de lettre de crédit, pour laquelle la société doit céder en nantissement de la trésorerie égale à 105 % du montant des lettres de crédit émises, dont un montant de 48,1 millions de dollars était utilisé. Selon les termes des ententes, la société est tenue de respecter certains critères et ratios financiers. Tous les ratios et critères financiers étaient respectés au 31 octobre 2011.

De plus, nous avons accès, pour nos opérations françaises, à des lignes de crédit non utilisées atteignant 11,5 millions d'euros [15,9 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 2011, la société n'avait aucune obligation de présentée au bilan alors qu'au 31 octobre 2010, ces obligations présentées au bilan s'élevaient à 29,1 millions de dollars.

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 11 et 22 afférentes aux états financiers consolidés vérifiés)
- Contrats de location-exploitation (voir la note 21 afférente aux états financiers consolidés vérifiés)
- Ententes avec des fournisseurs (voir la note 21 afférente aux états financiers consolidés vérifiés)

Les ententes hors bilan qui peuvent être estimées s'élevaient à environ 797,0 millions de dollars au 31 octobre 2011 (916,1 millions au 31 octobre 2010) et se résume comme suit :

ENTENTES HORS BILAN	2011	2010
	\$	\$
Garanties		
Lettres de crédit irrévocables	2 798	5 273
Contrats de cautionnement	14 247	957
Contrats de location-exploitation		
Obligations en vertu de contrats de location-exploitation	636 618	637 520
	653 663	643 750
Ententes avec des fournisseurs	143 324	272 334
	796 987	916 084

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-exploitation, 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-exploitation sont établis afin de permettre à la société de louer certains éléments plutôt que de les acquérir.

De plus, la société s'engage parfois avec certains fournisseurs pour l'achat de nuitées, de sièges d'avion ou d'autres services afin de pouvoir bénéficier de meilleurs prix ou conditions. Au 31 octobre 2011, ces ententes avaient diminué de 129,0 millions de dollars. Cette baisse est principalement attribuable au non renouvellement du contrat d'achat de sièges avec Thomas Cook au Royaume-Uni.

En outre, la société dispose d'une facilité de cautionnement renouvelable annuellement au montant de 50,0 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 2011, un montant de 13,6 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.

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							
Exercice se terminant le 31 octobre	2012	2013	2014	2015	2016	2017 et plus	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Obligations contractuelles							
Dette à long terme	—	—	—	—	—	—	—
Contrats de locations (aéronefs)	88 525	84 263	72 200	52 546	49 252	104 229	451 015
Contrats de locations (autres)	26 972	22 842	18 105	14 885	12 863	89 936	185 603
Ententes avec des fournisseurs et autres obligations	76 658	38 800	25 055	5 671	715	23 007	169 906
	192 155	145 905	115 360	73 102	62 830	217 172	806 524

ENDETTEMENT

Au 31 octobre 2011, l'endettement de la société avait diminué par rapport au 31 octobre 2010.

La dette au bilan a été entièrement remboursée au cours de l'exercice, celle-ci s'élevait à 29,1 millions de dollars au 31 octobre 2010, alors que nos ententes hors bilan, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, ont augmenté de 9,9 millions de dollars, passant de 643,8 millions de dollars à 653,7 millions de dollars, le tout représentant une diminution de la dette totale de 19,1 millions de dollars par rapport au 31 octobre 2010. L'augmentation de nos ententes hors bilan de 9,9 millions de dollars découle principalement de l'ajout d'un aéronef, compensée par les remboursements effectués au cours de la l'exercice.

Déduction faite de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et de nos placements dans des PCAA, la dette nette de la société est passée de 419,8 millions de dollars le 31 octobre 2010 à 393,3 millions de dollars le 31 octobre 2011, soit une diminution de 6,3 %.

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 13 décembre 2011, il y avait 937 441 actions à droit de vote variable de catégorie A et 37 124 469 actions à droit de vote de catégorie B en circulation.

OPTIONS D'ACHAT D' ACTIONS

Au 13 décembre 2011, le nombre d'options d'achat d'actions en circulation s'élevait à 1 744 477, dont 907 328 pouvaient être exercées.

PLACEMENTS DANS DES PCAA

RESTRUCTURATION

En 2007, le marché canadien des papiers commerciaux adossés à des actifs [«PCAA»] émis par des tiers a souffert d'une crise des liquidités. À la suite de cette crise, un groupe d'institutions financières et d'autres parties ont convenu, en vertu de l'accord de Montréal [l'« accord »], d'une période de moratoire relativement aux PCAA vendu par 23 émetteurs de conduits. Un comité pancanadien d'investisseurs a été par la suite mis sur pied pour surveiller la restructuration ordonnée de ces instruments pendant la période de moratoire.

En 2009, le comité pancanadien des investisseurs a annoncé que le plan de restructuration portant sur les PCAA émis par des tiers avait été mis en œuvre. En vertu des dispositions du plan de restructuration, les porteurs de PCAA ont vu leur papier commercial à court terme substitué par des billets à plus long terme dont l'échéance s'aligne sur celle des actifs auparavant détenus par les conduits sous-jacents. La société détenait, à cette date, un portefeuille de PCAA émis par plusieurs fiduciaires ayant une valeur nominale globale de 143,5 millions de dollars.

À la date de la mise en œuvre du plan, le 21 janvier 2009, la société a procédé à une évaluation de la juste valeur des ses placements dans des PCAA avant la substitution. Lors de cette évaluation, la société a revu ses hypothèses afin de considérer les nouvelles informations rendues disponibles à cette date ainsi que les changements survenus dans les conditions du marché du crédit. À la suite de l'évaluation, la provision pour dévaluation totalisait 47,5 millions de dollars et la juste valeur du portefeuille de placement dans des PCAA s'établissait à 96,1 millions de dollars. Les PCAA que la société détenait à cette date ont été substitués par de nouveaux titres. La valeur nominale des nouveaux PCAA s'élevait, à cette date, à 141,7 millions de dollars.

PORTEFEUILLE

Durant l'exercice 2011, la société a encaissé des montants totalisant 1,7 million de dollars relativement au remboursement du capital de PCAA adossés exclusivement à des actifs traditionnels titrisés (MAV 3 Traditionnels).

Durant l'exercice 2010, la société a encaissé des montants totalisant 3,1 millions de dollars relativement au remboursement du capital de PCAA adossés à des actifs synthétiques, ou une combinaison d'actifs synthétiques et traditionnels titrisés (MAV 2 Éligibles) et de PCAA adossés exclusivement à des actifs traditionnels titrisés (MAV 3 Traditionnels). La société a de plus encaissé sa quote-part de 0,6 million de dollars des montants de trésorerie accumulés dans les conduits. Toujours au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2010, la société a exercé une de ses options lui permettant de rembourser un montant de 9,4 millions de dollars du solde d'une de ses facilités de crédit à terme rotatif à partir des PCAA qui étaient adossés principalement à des actifs en sous-prime aux États-Unis (MAV 2 Inéligibles), ayant une valeur comptable nulle. Cette option avait initialement été présentée à sa juste valeur de 8,4 millions de dollars et le gain initial correspondant avait été reporté et était comptabilisé en résultat net sur la durée de l'entente de crédits correspondante sous la rubrique Amortissement. Cette option était présentée à la juste valeur à chaque date d'arrêtée des comptes sous la rubrique Instruments financiers dérivés à l'actif et toute variation de la juste valeur de cette option était comptabilisée en résultat net sous la rubrique Perte (gain) sur des placements dans des PCAA.

La valeur nominale des nouveaux PCAA s'élevait à 116,4 millions de dollars au 31 octobre 2011 et se répartit comme suit :

MAV 2 Éligibles

La société détient 113,3 millions de dollars de PCAA adossés à des actifs synthétiques, ou une combinaison d'actifs synthétiques et traditionnels titrisés, qui ont été restructurés en billets à taux variable, ayant des échéances prévues jusqu'en janvier 2017.

MAV 3 Traditionnels

La société détient 3,1 millions de dollars de PCAA adossés exclusivement à des actifs traditionnels titrisés qui ont été restructurés sur une base de série par série, chaque fiducie ou série conservant ses propres actifs et venant à échéance jusqu'en septembre 2016.

VALORISATION

Le 31 octobre 2011, la société a procédé à une nouvelle évaluation de la juste valeur de ses nouveaux PCAA. Lors de cette évaluation, la société a revu ses hypothèses afin de considérer les nouvelles informations rendues disponibles ainsi que les changements survenus dans les conditions de marché du crédit. Durant l'exercice terminé le 31 octobre 2011, un nombre limité d'opérations a été conclu relativement à des placements dans des PCAA. Cependant, la société n'a pas considéré ces opérations lors la valorisation de ses PCAA puisque, selon elle, leur nombre demeure insuffisant pour pouvoir qualifier le marché comme étant actif. Lors du retour d'un marché actif pour les PCAA, la société révisera ses hypothèses de valorisation en conséquence.

La société considère les informations rendues disponibles par BlackRock Canada Ltée qui a été nommée, à la date de mise en œuvre du plan, pour administrer les actifs. Cette dernière publie des évaluations mensuelles de la juste valeur de PCAA qui sont adossés exclusivement à des actifs traditionnels titrisés (MAV 3 Traditionnels). La direction de la société a estimé la juste valeur de ses actifs, de même catégorie, à l'aide de ces évaluations. Pour les autres titres, faute de marchés actifs, la direction de la société a estimé la juste valeur de ces actifs en actualisant les flux de trésorerie futurs qui ont été déterminés à l'aide d'un modèle d'évaluation qui prend en compte les meilleures estimations par la direction qui se fondent autant que possible sur des données de marché observables, telles que le risque de crédit attribuable aux actifs sous-jacents, les taux d'intérêt en vigueur sur les marchés en cause, les montants à recevoir et les dates d'échéances. La société a également considéré les informations publiées par DBRS le 23 septembre 2011. Cette dernière a maintenu la cote de crédit des PCAA adossés à des actifs synthétiques, ou à une combinaison d'actifs synthétiques et traditionnels titrisés, (MAV 2 Éligibles) de catégories A-1 à « A+ » et a rehaussé la cote de ceux de catégorie A-2 à « BBB+ ».

Aux fins de l'estimation des flux de trésorerie futurs, la société a estimé que les instruments financiers à long terme issus de la conversion de ses PCAA procureraient des rendements d'intérêt de 0,0 % à 1,16 % [taux moyen pondéré de 1,0 %], selon le type de séries. Ces flux de trésorerie futurs ont été actualisés, selon le type de séries, sur une période de 5,2 ans et selon des taux d'actualisation variant de 6,4 % à 30,8 % [taux moyen pondéré de 9,9 %] qui tiennent compte de la liquidité.

À la suite de cette nouvelle évaluation, la société a constaté, le 31 octobre 2011, une appréciation de la juste valeur de ses placements dans des PCAA de 8,1 millions de dollars (4,6 millions de dollars pour l'exercice terminé le 31 octobre 2010). Ces ajustements ne tiennent compte d'aucun montant de notre quote-part des montants estimés de trésorerie accumulés dans les conduits. La juste valeur du portefeuille de PCAA s'établissait à cette date à 78,8 millions de dollars et la provision pour dévaluation totalisait 37,7 millions de dollars, représentant 32,4 % de la valeur nominale de 116,4 millions de dollars.

L'estimation de la juste valeur des investissements en PCAA effectuée par la société est entourée d'une grande incertitude. La substitution d'une ou plusieurs des données par une ou plusieurs hypothèses n'est pas raisonnablement réalisable dans ce contexte. La direction juge sa technique d'évaluation appropriée dans les circonstances. Cependant, des modifications aux principales hypothèses pourraient avoir une incidence importante sur la valeur des titres de PCAA au cours du prochain exercice. La résolution de ces incertitudes pourrait faire en sorte que la valeur définitive de ces placements s'écarte considérablement des meilleures estimations actuelles de la direction, et l'ampleur de cet écart pourrait influencer grandement sur nos résultats financiers.

Une variation à la hausse (baisse) de 1 % [100 points de base] des taux d'actualisation estimés entraînerait une diminution (augmentation) de la juste valeur estimative des PCAA détenus par la société d'environ 3,6 millions de dollars.

La variation des soldes de placements dans des PCAA au bilan et la composition de la rubrique *Perte (gain) sur des placements dans des PCAA* à l'état consolidé des résultats se résument comme suit :

(en milliers de dollars)	Valeur nominale \$	Provision pour dévaluation \$	Placements \$	Perte (gain) sur \$
Solde au 31 octobre 2009	128 835	(57 434)	71 401	
Disposition de placements dans des PCAA	(7 630)	7 630	—	—
Appréciation des placements dans des PCAA	—	4 648	4 648	(4 648)
Remboursement de capital	(3 083)	—	(3 083)	—
Quote-part des montants de trésorerie	—	(620)	(620)	—
Solde au 31 octobre 2010 / Incidence sur les résultats de l'exercice terminé le 31 octobre 2010	118 122	(45 776)	72 346	(4 648)
Appréciation des placements dans des PCAA	—	8 113	8 113	(8 113)
Remboursement de capital	(1 708)	—	(1 708)	—
Solde au 31 octobre 2011 / Incidence sur les résultats de l'exercice terminé le 31 octobre 2011	116 414	(37 663)	78 751	(8 113)

Le solde des placements dans des PCAA au 31 octobre 2011 se détaille comme suit :

(en milliers de dollars)	Valeur nominale \$	Provision pour dévaluation \$	Placements \$
MAV 2 Éligibles			
Catégorie A-1	34 415	(7 984)	26 431
Catégorie A-2	63 894	(19 899)	43 995
Catégorie B	11 598	(7 578)	4 020
Catégorie C	3 403	(2 680)	723
	113 310	(38 141)	75 169
MAV 3 Traditionnels	3 104	478	3 582
	116 414	(37 663)	78 751

AUTRES

CHANGEMENTS ORGANISATIONNELS

La société a mis en place des changements pour simplifier ses structures organisationnelles au Canada, afin d'accélérer ses processus de décision et leur mise en œuvre. Dans ce contexte, la société a annoncé le 8 septembre 2011 le départ de Nelson Gentiletti, chef de l'exploitation, et celui de Michael DiLollo, président de Transat Tours Canada. Dès ce moment, Allen B. Graham, président-directeur général d'Air Transat, s'est vu confier la supervision des opérations des filiales Air Transat, Transat Tours Canada, Transat Distribution Canada, Canadian Affair, Air Consultants Europe et Handlex. André De Montigny a été nommé responsable de Eleva Travel, Tourgreece, Trafic Tours et Turissimo, de même que des activités hôtelières, tout en demeurant vice-président, développement des affaires. Transat France, Transat Découvertes, tripcentral.ca et Jonview Canada relèveront directement du président et chef de la direction.

RENOUVELLEMENTS DE CONVENTIONS COLLECTIVES

Le 15 février 2011, Handlex, une des filiales de la société, a décrété un lock-out de ses 400 employés du service de piste et de fret des aéroports de Toronto et de Montréal, à la suite du rejet de sa plus récente offre pour le renouvellement de la convention collective, qui était venue à échéance en novembre 2010, et du déclenchement d'une grève par le syndicat. Un plan de continuité a immédiatement été mis en place pour assurer le maintien des opérations et des services pour toutes les compagnies aériennes que dessert Handlex, y compris Air Transat. Le 7 mars 2011, Handlex et ses employés du service de piste et de fret aux aéroports de Toronto et de Montréal sont arrivés à une entente portant sur le renouvellement de la convention collective.

Le 4 août 2011, la société a annoncé que les agents de bord d'Air Transat, représentés par le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) avait ratifié l'entente de principe portant sur le renouvellement de la convention collective. La nouvelle convention, d'une durée de cinq ans, viendra à échéance en 2015.

AJOUT D'UN FOURNISSEUR DE TRAITEMENT DE CARTES DE CRÉDIT

Le 28 février 2011, nous avons annoncé la conclusion d'une entente avec un deuxième fournisseur de traitement de cartes de crédit au Canada qui prend effet immédiatement et sera valide jusqu'au 28 février 2015.

Les transactions traitées par cartes de crédit au Canada en vertu de cette entente sont assujetties à l'exigence de maintenir certains niveaux de trésorerie non affectée et autres équivalents de trésorerie à la fin de chaque trimestre, de même qu'au maintien de ratios financiers identiques à ceux prévus aux termes de ses conventions de crédit bancaires. La survenance d'un défaut par la société de se conformer à ces exigences pourrait avoir des effets défavorables, dont, entre autres, l'obligation pour Transat de fournir à ce nouveau fournisseur de traitement de cartes de crédit une lettre de garantie d'un montant préétabli et calculé en fonction du volume en dollars des transactions traitées par cartes de crédit sur une base mensuelle par ce nouveau fournisseur.

FLOTTE

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2011, un A310 a été retiré de la flotte et quatre A330 sont entrés en service. De plus, au cours du mois de novembre 2011, un onzième A330 est entré en service alors qu'un A310 était retiré. La flotte d'Air Transat compte actuellement onze Airbus A310 (249 sièges), qui seront graduellement retirés, et onze Airbus A330 (342 sièges). L'arrivée d'un douzième A330 est prévu au cours du premier trimestre de l'exercice 2012.

COMPTABILITÉ

ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

La préparation des états financiers conformément aux PCGR exige que la direction fasse certaines estimations. Nous évaluons périodiquement ces estimations, qui sont fondées sur les expériences antérieures, les changements survenus dans le secteur commercial et d'autres facteurs que nous, la direction, croyons raisonnables dans les circonstances. Les principales estimations comprennent l'évaluation de la juste valeur des instruments financiers, y compris les dérivés et les placements dans des PCAA, la provision pour remise en état des aéronefs loués et l'amortissement et la dépréciation des immobilisations et actifs incorporels, y compris les écarts d'acquisition ainsi que le passif au titre des prestations constituées. Nos estimations font appel à notre jugement, lequel se fonde sur les informations qui nous sont accessibles. Les résultats réels peuvent donc différer grandement de ces estimations.

Nous abordons sous les rubriques suivantes les estimations comptables critiques pour lesquelles notre société a dû formuler des hypothèses sur des questions incertaines au moment où les estimations ont été faites. Nos résultats, notre situation financière et notre situation de trésorerie pourraient grandement varier si nous avions utilisé des estimations différentes pendant la période écoulée ou si ces estimations étaient susceptibles de changer dans l'avenir.

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.

JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La juste valeur des instruments financiers dérivés correspond au montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleines concurrences. 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 s'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 autres techniques, le cas échéant. La société s'assure, dans la mesure du possible, d'intégrer les facteurs que des intervenants sur le marché prendraient en considération pour fixer un prix et que la technique d'évaluation est conforme aux méthodes économiques acceptées pour la fixation du prix d'instruments financiers, dont entre autres le risque de crédit du partie en

cause. La juste valeur des options liées au remboursement de crédits rotatifs a été déterminée en utilisant le modèle d'option Black & Sholes.

JUSTE VALEUR DES PLACEMENTS DANS DES PCAA

Voir section Placements dans les PCAA.

PROVISION POUR REMISE EN ÉTAT DES AÉRONEFS LOUÉS

En vertu des contrats de location-exploitation 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. 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.

AMORTISSEMENT ET DÉPRÉCIATION DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET ACTIFS INCORPORELS

ÉCART D'ACQUISITION ACTIFS INCORPORELS

Nous comptabilisons des sommes importantes sous le poste Écarts d'acquisition et autres actifs incorporels du bilan, calculées selon la méthode du coût d'origine. Les écarts d'acquisitions et autres actifs incorporels proviennent essentiellement des acquisitions d'entreprises. Nous devons soumettre à un test de dépréciation les écarts d'acquisition et les actifs incorporels qui ont une durée de vie indéfinie, tels que les marques de commerce, à chaque exercice ou plus souvent si des événements ou des changements de circonstances indiquent qu'il est plus probable qu'improbable qu'ils pourraient avoir subi une baisse de valeur.

Le test de dépréciation pour détecter une dépréciation possible de tout écart d'acquisition est effectué en deux étapes. La première étape consiste à comparer la juste valeur d'une unité d'exploitation à sa valeur comptable, y compris tout écart d'acquisition, afin de détecter une dépréciation possible. Lorsque la juste valeur d'une unité d'exploitation excède sa valeur comptable, tout écart d'acquisition rattaché à l'unité d'exploitation est considéré comme n'ayant pas subi de dépréciation. Lorsque la valeur comptable d'une unité d'exploitation excède sa juste valeur, la deuxième étape, le cas échéant, consiste à comparer la juste valeur de tout écart d'acquisition à la valeur comptable de cet écart d'acquisition afin d'évaluer le montant de la perte de valeur. Pour évaluer la juste valeur de ses unités d'exploitation, la société utilise la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie. Nous procédons à l'analyse en estimant les flux de trésorerie actualisés liés à chaque unité d'exploitation. Cette analyse fait 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 unités d'exploitation 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). Au cours des exercices 2011 et 2010, nous avons déterminé que la juste valeur de nos unités d'exploitation excédait leur valeur comptable et ainsi nous n'avons pas procédé à l'étape 2 du test pour aucune de nos unités d'exploitation. Aucune dépréciation n'a été comptabilisée à l'exception d'un montant de 8,5 millions de dollars qui a été comptabilisé en 2009 dans le cadre de la restructuration de notre réseau de distribution en France.

Le test de dépréciation pour détecter une dépréciation possible des actifs incorporels qui ont une durée de vie indéfinie, tels que les marques de commerce, consiste à comparer leur juste valeur avec leur valeur comptable. Lorsque la valeur comptable des actifs incorporels excède leur juste valeur, une perte de valeur est constatée dans l'état consolidé des résultats pour un montant égal à l'excédent. Pour déterminer la juste valeur des marques de commerces, la société utilise la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie. Comme pour l'analyse effectuée pour les écarts d'acquisition, cette analyse fait appel à notre jugement car nous devons nous prononcer sur divers aspects de l'exploitation future.

En général, nous estimons qu'il nous faudrait modifier défavorablement nos principales hypothèses relatives aux prévisions de flux de trésorerie dans une proportion de 5 % à 10 %, selon l'unité ou la marque de commerce, pour entraîner une réduction de la juste valeur d'une unité d'exploitation ou d'une marque de commerce d'une importance telle qu'elle serait inférieure à sa valeur comptable et exigerait, en ce qui concerne les écarts d'acquisition, de déterminer la perte de valeur de l'écart d'acquisition suivant l'étape 2 du test de dépréciation.

Le 31 octobre 2011, la société a effectué son test annuel de dépréciation de ses écarts d'acquisition et aucune dépréciation n'a été relevée [aucune dépréciation en 2010]. La direction de la société est d'avis qu'aucun changement important des hypothèses clés utilisées dans les calculs de juste valeur des unités d'exploitation ne pourrait avoir comme incidence d'obtenir des valeurs comptables, par unité d'exploitation, supérieures aux justes valeurs calculées, à l'exception d'une unité d'exploitation en France. Cette unité d'exploitation, qui comprend des voyageurs expéditifs et un réseau d'agences de voyages, génère un pourcentage important de ses revenus de ventes de

produits à destination de pays de l'Afrique du Nord, dont la Tunisie, le Maroc et l'Égypte. Lors de la détermination de ses hypothèses pour l'évaluation de cette unité d'exploitation, la direction a considéré, entre autres, les incidences sur ses résultats futurs que pourraient avoir le climat politique qui règne actuellement dans certains pays d'Afrique du Nord ainsi que l'environnement économique actuelle en Europe. La juste valeur calculée pour cette unité d'exploitation s'est avérée supérieure à sa valeur comptable, qui comprend un montant d'écart d'acquisition de 30,6 millions de dollars. Toutefois, un changement dans les hypothèses utilisées pourrait résulter en une dépréciation de l'écart d'acquisition de cette unité d'exploitation. En outre, si la situation d'instabilité politique dans certains pays d'Afrique du Nord ne se rétablit pas à moyen terme, les conclusions pourraient être différentes.

IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET ACTIFS INCORPORELS À DURÉE DE VIE DÉFINIE

Des sommes importantes, établies au coût d'origine, figurent également sous le poste Immobilisations corporelles du bilan. Les immobilisations corporelles sont amorties, compte tenu de la valeur résiduelle, sur la durée estimative de leur utilisation. Les aéronefs, et leurs composantes, constituent une catégorie importante des immobilisations corporelles. La période d'amortissement est déterminée en fonction du calendrier prévu pour renouveler nos aéronefs qui s'échelonnent pour le moment jusqu'en 2014. 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 estimative d'utilisation et la valeur résiduelle des aéronefs pourraient avoir un impact important sur la charge d'amortissement. En général, il faudrait modifier défavorablement nos principales hypothèses dans une proportion de 60 % 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.

Enfin, les immobilisations corporelles et les actifs incorporels à durée de vie définie sont passés en revue pour déterminer s'ils ont subi une réduction de valeur quand des événements ou des changements de situation indiquent que la valeur comptable d'un actif pourrait ne pas être recouvrable. Au cours de l'exercice terminé 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. Aucun autre événement ou changement de situation de cette nature n'est survenu au cours des récents exercices financiers.

PASSIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES

La société offre des ententes de retraite de type à prestations déterminées à l'intention de certains membres de la haute direction. La société constate le coût des prestations de retraite de ces employés d'après des calculs actuariels, effectués annuellement, qui font appel à la méthode de répartition au prorata des services et aux hypothèses les plus probables de la direction à l'égard de la croissance des gains admissibles et de l'âge de retraite des employés. Les coûts des services passés et des modifications aux ententes sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée résiduelle moyenne des membres actifs généralement touchés par celles-ci. L'excédent des gains et des pertes actuariels nets sur 10 % du montant des obligations au titre des prestations est amorti sur la durée résiduelle moyenne des membres actifs qui est de 7,7 ans au 1^{er} novembre 2010. Les obligations au titre des ententes de retraite sont actualisées d'après les taux d'intérêt courants du marché.

CONVERSION AUX IFRS

En février 2008, le CNC a confirmé que les PCGR du Canada, tels qu'ils sont utilisés par les entreprises ayant une obligation publique de rendre des comptes, seront remplacés à compter des exercices ouverts à partir du 1^{er} janvier 2011, par les Normes internationales d'information financière. La société devra présenter ses états financiers intermédiaires et annuels de l'exercice se terminant le 31 octobre 2012 selon les IFRS. Dans ce contexte, la société a établi un plan de transition vers les IFRS qui comporte trois étapes : conception et planification, identification des différences et élaboration de solutions, et mise en œuvre et révision.

La première étape, qui portait sur la conception et la planification, consistait à élaborer un plan de transition vers les normes IFRS basé selon les résultats d'un diagnostic préliminaire de haut niveau des différences entre les normes IFRS et les conventions comptables de la société. Cette analyse a permis d'obtenir un aperçu des aspects les plus importants où le passage aux IFRS risque d'avoir des répercussions pour la société, notamment les obligations plus exhaustives en matière de présentation et d'information à fournir. Durant cette étape, la direction de la société a établi une structure formelle de gouvernance du projet de conversion, incluant un comité directeur des IFRS, afin de surveiller le processus de transition relativement aux incidences sur la présentation de l'information financière, aux processus opérationnels, aux contrôles internes et aux systèmes d'information.

La deuxième étape du plan portait sur l'identification des différences entre les normes IFRS et les conventions comptables de la société, et à l'élaboration de solutions. Pendant cette étape, la société a effectué une analyse détaillée des IFRS qui consistait d'abord à

relever les différences entre les IFRS et les conventions comptables actuelles de la société afin de traiter en priorité les points qui seront les plus importants lors de la transition, et qui consistait ensuite à déterminer les options permises dans le cadre des IFRS à leur date d'entrée en vigueur et sur une base permanente afin d'en tirer des conclusions. La deuxième phase de cette étape comprenait une planification détaillée des besoins en technologie de l'information et en ressources humaines en ce qui a trait à la transition. En outre, nous avons identifié les procédures et les systèmes internes devant être mis à jour et adaptés, notamment les ajustements des procédures de contrôle interne en place et la mise en œuvre de mesures de contrôle interne additionnelles à l'égard de l'information financière, ainsi que des contrôles et des procédures de communication de l'information qui sont nécessaires pour certifier l'information financière pendant la période de transition et après la mise en œuvre des nouvelles normes.

Dans le cadre de la troisième étape, la société a mis en œuvre les modifications comptables et autres changements requis dans ses procédures, ses contrôles et ses systèmes internes de telle sorte qu'ils soient en place et fonctionnent effectivement pour le premier exercice de l'application des IFRS.

Le tableau suivant présente l'état d'avancement en fonction des échéanciers de la réalisation des principales activités du plan de conversion aux IFRS au 31 octobre 2011.

	Principales activités	État d'avancement
Information financière	<p>Identification des différences et élaboration de solutions des choix de conventions comptables, notamment les choix autorisés selon les normes IFRS, y compris en ce qui a trait aux exemptions permises conformément à l'IFRS 1.</p> <p>Développer un modèle d'états financiers IFRS, y compris les notes afférentes.</p> <p>Préparer un bilan d'ouverture et compiler l'information financière afin de produire les états financiers IFRS comparatifs (intermédiaires et annuels).</p>	<p>Les analyses sont maintenant terminées.</p> <p>Le développement d'un modèle d'états financiers IFRS est maintenant terminé.</p> <p>La préparation du bilan d'ouverture et la compilation de l'information financière comparative, annuelle et trimestrielle, sont maintenant en cours de validation.</p>
Technologies de l'information et les systèmes de données	<p>Évaluer les incidences des changements sur les technologies de l'information et sur les systèmes de données et y apporter les modifications nécessaires.</p>	<p>Les évaluations des incidences des changements sur les technologies de l'information et sur les systèmes de données sont maintenant terminées. Aucune modification majeure aux systèmes d'information n'a été requise.</p>
Contrôles internes à l'égard de l'information financière	<p>Évaluer les incidences des changements sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière et sur les contrôles et procédures de communication de l'information ainsi que mettre en œuvre les modifications requises.</p>	<p>L'évaluation des incidences des changements sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière est maintenant terminée. Aucune modification importante aux contrôles internes existants n'a été rendu nécessaire.</p>
Activités commerciales	<p>Évaluer l'incidence de la conversion sur les activités commerciales de la société.</p>	<p>L'évaluation des incidences de la conversion sur les activités commerciales de la société est maintenant terminée. L'adoption des IFRS ne devrait avoir aucune incidence importante sur les activités commerciales de la société.</p>

	Principales activités	État d'avancement
Formation et communication	Offrir de la formation aux employés concernés, à la direction ainsi qu'au conseil d'administration et à ses comités pertinents, notamment le comité d'audit.	La formation a été offerte en temps opportun conformément à l'échéancier des travaux de conversion et continue d'être offerte.
	Communiquer la progression du plan de conversion aux parties intéressées internes et externes.	Communication interne et externe périodique d'information sur notre progression.

La société a évalué certaines des exemptions de l'application rétrospective intégrale des IFRS selon l'IFRS 1 – Première application des Normes internationales d'information financière, à la date d'entrée en vigueur, ainsi que leur possible incidence sur les états financiers consolidés de la société. Les exemptions qui auront une incidence pour la société, sont les suivantes :

Exemption	Application de l'exemption
Regroupements d'entreprises	La société a choisi d'appliquer l'exemption de ne pas redresser rétrospectivement les acquisitions d'entreprises conclues avant le 1 ^{er} novembre 2010. À la date de transition, aucun ajustement n'est prévu dans le bilan d'ouverture.
Avantages du personnel	La société a choisi d'appliquer l'exemption permettant de comptabiliser les écarts actuariels cumulés liés à ses régimes de retraite à prestation déterminée dans les bénéfices non répartis d'ouverture à la date de transition aux IFRS et d'appliquer IAS 19 – <i>Avantage du personnel</i> de façon prospective. L'application de cette exemption se traduira pour la société, au 1 ^{er} novembre 2010, par la comptabilisation d'une diminution, nette des impôts y afférents de 5,7 millions de dollars [8,2 millions de dollars avant impôts] de ses bénéfices non répartis d'ouverture à la date de transition aux IFRS.
Écart de conversion cumulé	La société a choisi d'appliquer l'exemption permettant de comptabiliser les écarts de conversion cumulés dans les bénéfices non répartis d'ouverture à la date de transition aux IFRS. L'application de cette exemption se traduira pour la société, au 1 ^{er} novembre 2010, par la comptabilisation d'une diminution de 16,8 millions de dollars de ses bénéfices non répartis d'ouverture à la date de transition aux IFRS.
Transaction de paiements fondés sur des actions	La société a choisi d'appliquer l'exemption permettant de ne pas appliquer rétrospectivement la norme IFRS 2 – <i>Transaction de paiements fondés sur des actions</i> à ses transactions dont le paiement est fondé sur des acquis avant la date de transition.

La société a finalisé la quantification préliminaire de l'incidence prévue des écarts importants entre les normes comptables IFRS et le traitement comptable actuel selon les PCGR du Canada. Le tableau suivant présente l'impact préliminaire de ces écarts sur les capitaux propres de la société au 1^{er} novembre 2010 ainsi que sur la perte nette de l'exercice terminé le 31 octobre 2011.

		Au 1 ^{er} novembre 2010
(en milliers de dollars) (non audités)	Différence	\$
Capitaux propres selon les PCGR du Canada, tels que présentés		439 072
Retraitement de l'évaluation et de la comptabilisation :		
Avantages de retraite	i)	(8 178)
Regroupement d'entreprise	ii)	(17 824)
		(26 002)
Incidences fiscales	i)	2 502
Total des retraitements		(23 500)
Capitaux propres selon les IFRS		415 572

(en milliers de dollars) (non audités)	Exercice terminé le 31 octobre 2011	\$
	Différence	
Perte nette selon les PCGR du Canada, tels que présentés		(12 213)
Retraitement de l'évaluation et de la comptabilisation :		
Avantages de retraite	i)	526
Part des actionnaires sans contrôle	ii)	3 059
		3 585
Incidences fiscales	i)	(146)
Total des retraitements		3 439
Perte nette selon les IFRS		(8 669)
Bénéfice net (perte nette) attribuable aux :		
Actionnaires de la société		(11 728)
Participations ne donnant pas le contrôle		3 059
Perte nette selon les IFRS		(8 669)
Perte par action de base et diluée selon les PCGR du		
Canada, tel que présenté		(0,32)
Incidence des retraitements selon les IFRS sur la perte nette		0,09
Perte par action de base et diluée selon les IFRS		(0,23)

Les principales différences aux conventions comptables appliquées à la date de transition aux IFRS, et par la suite, au niveau de la constatation, de la mesure, de la présentation et de la divulgation de l'information financière pour les sujets importants sont les suivants :

Méthode comptable	Principales différences ayant une incidence pour la société
i) Avantages du personnel	<ul style="list-style-type: none"> • Constatation immédiate de tous les écarts actuariels et du coût des services passés, pour lesquels les droits aux prestations sont acquis, dans les bénéfices non répartis d'ouverture en date de transition avec une augmentation correspondante des passifs. • Subséquemment à la transition aux IFRS, constatation aux résultats du coût des services passés, pour lesquels les droits aux prestations sont acquis. • Subséquemment à la transition aux IFRS, la société a choisi de constater la variation des gains actuariels, ou des pertes actuarielles, aux résultats étendus lorsqu'ils se produisent, sans impact à l'état des résultats. • Ce changement de convention comptable se traduit par une charge de retraite différente de celle autrement constatée selon les PCGR du Canada où l'excédent des gains et pertes actuariels nets sur 10 % du montant des obligations au titre des prestations était amorti sur la durée résiduelle moyenne des membres actifs.

Méthode comptable	Principales différences ayant une incidence pour la société
ii) Regroupements d'entreprises	<ul style="list-style-type: none"> • Les frais de transaction liés aux acquisitions effectuées après le 1^{er} novembre 2010 et les frais de restructuration sont comptabilisés aux résultats lorsqu'encourus. • Une contrepartie conditionnelle est évaluée à sa juste valeur en date d'acquisition et les variations subséquentes de la juste valeur sont constatées aux résultats. • Les changements dans les participations dans une filiale qui n'entraînent pas de perte de contrôle sont comptabilisés comme des opérations sur les capitaux propres. • Les participations sans contrôle sont présentées comme un élément distinct des capitaux propres. • Les participations sans contrôle pour lesquelles les actionnaires sans contrôle détiennent une option leur donnant le droit d'exiger le rachat des actions qu'ils détiennent par la société sont reclassées comme un élément de passif afin de présumer l'exercice de l'option. La valeur comptable des participations reclassées est également ajustée à la hauteur de la juste valeur des options. Toute variation de juste valeur des options est comptabilisée à titre d'opérations sur les capitaux propres dans les bénéfices non répartis. Ce changement a eu comme incidence de réduire les capitaux propres au 1^{er} novembre 2010 d'un montant de 17,8 millions de dollars.
iii) Immobilisations corporelles	<ul style="list-style-type: none"> • Comptabilisation distincte des composantes liées aux actifs importants et amortissement des composantes sur des durées de vie utile différentes. • Ces changements n'ont eu aucune incidence dans le bilan d'ouverture au 1^{er} novembre 2010 et dans les résultats de l'exercice terminé le 31 octobre 2011.
iv) Dépréciation de l'actif	<ul style="list-style-type: none"> • Regroupement des actifs en unités génératrices de trésorerie (UGT) sur la base d'entrées de trésorerie largement indépendantes aux fins des tests de dépréciation, lesquels sont effectués en une seule étape en utilisant la méthode des flux de trésorerie futurs actualisés. • Les écarts d'acquisition sont alloués et testés sur la base de l'UGT, ou par groupe d'UGT profitant de synergies collectives, auquel ils se rapportent. • En certaines occasions, la dépréciation constatée antérieurement sur des actifs autres que l'écart d'acquisition doit être renversée. • Ces changements n'ont eu aucune incidence dans le bilan d'ouverture au 1^{er} novembre 2010 et dans les résultats de l'exercice terminé le 31 octobre 2011.
v) Contrat de location	<ul style="list-style-type: none"> • Les directives IFRS prescrivent l'utilisation de seuils qualitatifs plutôt que de seuils quantitatifs, tels qu'établis selon les PCGR du Canada, relativement à la comptabilisation de contrats de location-acquisition. • Ce changement n'a eu aucune incidence dans le bilan d'ouverture au 1^{er} novembre 2010 et dans les résultats de l'exercice terminé le 31 octobre 2011.
vi) Impôts sur le bénéfice	<ul style="list-style-type: none"> • La constatation et la mesure des actifs et des passifs d'impôts différés peuvent diverger. • Les soldes d'impôts différés sont désormais tous classés hors de l'actif et du passif à court terme.
vii) Provisions et éventualités	<ul style="list-style-type: none"> • Un seuil de probabilité différent est utilisé pour la constatation des passifs éventuels; ce qui pourrait affecter le moment auquel une provision est comptabilisée. • Ce changement n'a eu aucune incidence dans le bilan d'ouverture au 1^{er} novembre 2010 et dans les résultats de l'exercice terminé le 31 octobre 2011.
viii) Présentation des états financiers et information à fournir	<ul style="list-style-type: none"> • Un format différent et des divulgations additionnelles aux notes des états financiers sont exigés selon les normes IFRS.

Le tableau ci-dessus indique les principales différences aux conventions comptables appliquées à la date de transition aux IFRS, et par la suite, et ne doit pas être considéré comme exhaustif.

À mesure que la société évaluait les obligations des IFRS, des ajustements aux contrôles internes à l'égard de l'information financière et aux contrôles et procédures de communication de l'information devenaient nécessaires et de nouveaux contrôles ont été mis en place.

La société s'est assurée d'avoir les ressources internes et externes appropriées pour mener à bien le plan de transition dans les délais requis. La société s'est assurée d'offrir, et continue d'offrir, des séances de formation suffisantes à toutes les ressources concernées. La société surveille régulièrement l'élaboration des normes publiées par le bureau des standards comptables internationaux et par le CNC ainsi que les changements à la réglementation apportés par les Autorités canadiennes en valeurs mobilières, lesquels pourraient avoir une incidence sur l'adoption des normes IFRS, les ajustements qui seront apportés et leur nature. Le processus de transition de la société est actuellement conforme à son calendrier de mise en œuvre qui prévoit la communication initiale de l'information financière selon les IFRS à compter du trimestre terminé le 31 janvier 2012.

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, principalement en raison de ses nombreuses ententes avec des fournisseurs étrangers, de ses baux d'aéronefs et de moteurs, des achats de carburant 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. Environ 30 % des coûts de la société sont effectués avec une devise autre que la monnaie de mesure de l'unité d'exploitation qui encoure les coûts alors que moins de 5 % 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 à l'exception, le cas échéant, des contrats afférents aux emprunts garantis par des aéronefs libellés en dollars américains qui sont désignés comme couverture de juste valeur.

Tous les instruments financiers dérivés sont inscrits au bilan 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 étendu» à l'état consolidé du résultat étendu. 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 consolidé des résultats 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 «Cumul des autres éléments du résultat étendu» 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 étendu» jusqu'au moment du règlement de l'élément couvert connexe, auquel moment les montants constatés sous le poste «Cumul des autres éléments du résultat étendu» sont reclassés au même poste de l'état des résultats que l'élément couvert. En ce qui concerne les instruments financiers dérivés désignés comme couverture de juste valeur, les variations périodiques de la juste valeur sont constatées au résultat net et les variations de la valeur liées à la fluctuation du dollar américain des emprunts garantis par des aéronefs libellés en dollars américains sont également comptabilisées dans les mêmes postes au résultat net.

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 se protéger contre les augmentations subites et importantes 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 consolidé des résultats. 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 débiteurs au bilan totalisent 75,2 millions de dollars au 31 octobre 2011. 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 2011, environ 6 % 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 ses ententes avec des fournisseurs de services dont 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 2011, ces dépôts totalisent 36,9 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 12,6 millions de dollars au 31 octobre 2011 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 comptabilisées en charges lorsque les débours afférents sont effectués. Toutefois, 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 2011, les encaisses bailleurs ainsi réclamées totalisent 19,3 millions de dollars et sont comprises avec les 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 2011 est lié à la trésorerie et équivalents de trésorerie, y compris ceux en fiducie et autrement réservés, aux placements dans des PCAA 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.

À l'exception des placements dans des PCAA, la société estime ne pas être soumise à une concentration importante du risque de crédit au 31 octobre 2011.

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.

RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

La société est exposée aux fluctuations des taux d'intérêt, principalement en raison de ses dettes à long terme 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. 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.

OPÉRATIONS ET SOLDES ENTRE APPARENTÉS

Dans le cours normal de ses affaires, la société conclut des opérations avec des sociétés apparentées. Ces opérations sont mesurées à la valeur d'échange, qui correspond à la contrepartie établie et acceptée par les apparentés. Au cours de l'exercice un montant de 12,2 millions de dollars a été utilisé pour l'achat de nuitées auprès d'hôtels détenus par CIBV une société satellite de la société.

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.

La société a élaboré et mis en œuvre des mesures d'atténuation afin de limiter les conséquences des risques et/ou la probabilité que les risques se manifestent, et a assigné les risques à des responsables.

FACTEURS ÉCONOMIQUES ET GÉNÉRAUX

Le secteur des voyages vacances est sensible à la conjoncture. 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. 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.

CONCURRENCE

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

VARIATION DES TAUX DE CHANGE ET DES TAUX D'INTÉRÊT

Transat est 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.

COÛT DU CARBURANT ET APPROVISIONNEMENT EN CARBURANT

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 augmentation de tarifs 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.

ÉVOLUTION DE LA DYNAMIQUE DE L'INDUSTRIE : NOUVELLES MÉTHODES DE DISTRIBUTION

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. Pour le moment la vente directe sur Internet demeure limitée dans le domaine des voyages vacances, mais la dynamique de l'industrie, en matière de distribution, évolue rapidement et à cet égard suscite certains risques. Pour y faire face, Transat développe et implante un système de distribution multicanaux qui vise à faire cohabiter harmonieusement une variété de stratégies de distribution incluant les agences de voyages, la vente directe, y compris sur Internet, la vente par l'entremise de tiers et le recours aux systèmes de réservation électroniques.

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.

DÉPENDANCE ENVERS LES FOURNISSEURS

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. Nous dépendons par exemple 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.

DÉPENDANCE ENVERS CERTAINS FOURNISSEURS DE PRODUITS ET SERVICES

Nous nous procurons certains de nos produits et services auprès de fournisseurs tiers. 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 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 ou appareils Rolls-Royce ou General Electric, y compris des matériaux défectueux, des problèmes mécaniques ou des perceptions négatives au sein de la communauté des voyageurs. L'augmentation de notre dépendance envers un seul type d'aéronef pourrait entraîner des temps d'arrêt importants pour la totalité ou 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.

DÉPENDANCE ENVERS LA TECHNOLOGIE

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 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. Pour ce faire, nous avons recours à diverses technologies de l'information et des télécommunications. 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, toute panne ou défaillance de ces systèmes pourraient nuire à nos activités, à nos relations clients et à nos résultats d'exploitation.

DÉPENDANCE ENVERS LES PROCESSEURS DE CARTE DE CRÉDIT

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.

DÉPENDANCE ENVERS LES DÉPÔTS ET PAIEMENTS ANTICIPÉS DES CLIENTS

Transat tire une partie de ses revenus d'intérêts des dépôts et des paiements anticipés des clients. 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.

FONDS DE ROULEMENT DÉFICITAIRE

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.

FLUCTUATION DES RÉSULTATS 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 ici décrits, 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.

RÉGLEMENTATION GOUVERNEMENTALE ET FISCALITÉ

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 d'accise imposées aux transporteurs aériens et les taxes et frais d'aéroport.

BESOINS FUTURS DE CAPITAL

Transat pourrait avoir besoin de réunir des fonds supplémentaires dans l'avenir afin de tirer profit d'occasions de croissance ou pour réagir à des pressions concurrentielles. La disponibilité d'un financement au moyen de nos facilités de crédit actuelles est assujettie à la conformité à l'égard de certains engagements, y compris les 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 si les tendances actuelles de récession persistent ou s'aggravent. 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.

INTERRUPTION DE L'EXPLOITATION

Si nous devons interrompre certaines activités pour quelque motif que ce soit, y compris l'indisponibilité d'un aéronef pour des raisons d'ennuis mécaniques, la perte de revenus liés à l'utilisation de nos aéronefs pourrait avoir une incidence défavorable sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

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 à un coût acceptable.

VICTIMES D'ACCIDENTS

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.

ACCÈS AUX INSTALLATIONS AÉROPORTUAIRES

La société a besoin pour exercer son activité, ou étendre sa portée, 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.

Par 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. 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 contre-coups.

OBLIGATIONS EN VERTU DE CONTRATS DE LOCATION D'AÉRONEFS

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.

ACCÈS À DES AÉRONEFS

La société a besoin pour exercer son activité, ou étendre sa portée, d'avoir accès à des avions, et notamment de pouvoir compter sur sa propre flotte, exploitée par sa filiale Air Transat. Cette flotte est principalement constituée d'appareils qui sont loués pour quelques

années, avec des baux 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.

RÉGLEMENTATIONS LIÉES AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

De nombreuses juridictions, dans le monde, ont implanté ou annoncé 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. D'autres juridictions pourraient faire de même. 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.

LITIGES

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.

PERSONNEL CLÉ

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.

CONVENTIONS COLLECTIVES

En date du 31 octobre 2011, la société comptait environ 6 500 employés dont près de 40% sont syndiqués qui font l'objet de 12 conventions collectives. Bien que la majorité des conventions ont été reconduites pour plusieurs années, notre incapacité à renouveler certaines conventions collectives, notamment celle du personnel d'entretien et magasiniers d'Air Transat qui est échue depuis le 30 avril 2011, pourrait donner lieu à des arrêts de travail et d'autres perturbations de travail, ce qui pourrait nuire de manière défavorable à nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

De plus, les conventions collectives relatives à nos pilotes ainsi qu'aux agents de bord, quoique renouvelées jusqu'au 30 avril 2014 et 31 octobre 2015 respectivement, comportent certaines conditions qui, si non respectées, pourraient entraîner des compensations monétaires importantes et conséquemment, auraient un effet négatif sur 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 ainsi que sur la conception et le fonctionnement des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES DE COMMUNICATION DE L'INFORMATION

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 contrôles et procédures de communication de l'information (CPCI) pour fournir une assurance raisonnable que :

- L'information importante relative à la société leur a été communiquée; et
- 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.

Une évaluation de l'efficacité de la conception et du fonctionnement des CPCI 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. À la lumière de cette évaluation, ces deux dirigeants signataires ont conclu, d'après leur évaluation, que les CPCI étaient efficaces au 31 octobre 2011. 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.

CONTRÔLES INTERNES À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

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 contrôles internes à l'égard de l'information financière (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 PCGR du Canada.

Une évaluation de l'efficacité de la conception et du fonctionnement 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. À la lumière de cette évaluation, ces deux dirigeants signataires ont conclu, d'après leur évaluation, que les CIIF, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne du *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* (COSO), étaient efficaces au 31 octobre 2011.

Finalement, quoique certains changements organisationnels aient eu lieu durant le dernier trimestre, il n'y a eu aucune modification significative des CIIF survenue au cours du quatrième trimestre terminé le 31 octobre 2011 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur les CIIF de la société.

PERSPECTIVES

Le marché des destinations soleil au départ du Canada représente une portion très importante de l'activité de Transat durant la saison d'hiver. À cet égard, le fait qu'à cette date-ci une portion substantielle de la capacité reste à vendre, la tendance en faveur des réservations de dernière minute et la volatilité des marges rendent difficiles les pronostics.

Sur ce marché, la capacité de Transat est inférieure d'environ 2 % à celle offerte à la même date l'an passé (soit 8 % inférieure au premier trimestre, et similaire à l'an passé au second trimestre, par rapport à la même date l'an passé). Les taux d'occupation sont similaires à ceux enregistrés à pareille date l'année dernière; les prix de vente sont supérieurs, alors que les coûts le sont aussi, à cause principalement de la hausse des cours du carburant, au premier trimestre, et de la valeur du dollar US par rapport au dollar canadien, au second trimestre.

En France, par rapport à l'an passé à la même date, les réservations moyens-courriers sont inférieures de 13 %, les réservations longs-courriers sont supérieures de 8 %, et les prix sont supérieurs dans les deux cas.

Sur le marché transatlantique, la capacité de Transat est supérieure d'environ 20 % à celle déployée l'hiver dernier. Les taux d'occupation sont légèrement inférieurs, et les prix sont légèrement supérieurs.

