



RAPPORT DE GESTION

Le présent rapport de gestion passe en revue l'exploitation de Transat A.T. inc., sa performance et sa situation financière pour l'exercice clos le 31 octobre 2015 par rapport à l'exercice clos le 31 octobre 2014 et doit être lu avec les états financiers consolidés audités et les notes y afférentes. L'information présentée dans ce rapport de gestion est datée du 9 décembre 2015. Vous trouverez de plus amples renseignements à notre sujet dans le site Web de Transat à l'adresse www.transat.com et dans le site SEDAR à l'adresse www.sedar.com, dont les lettres d'attestation pour l'exercice clos le 31 octobre 2015 et la notice annuelle.

Nos états financiers sont préparés conformément aux Normes internationales d'information financières (« IFRS »). Ce rapport de gestion présente parfois des mesures financières non normalisées selon les IFRS. Se référer à la section Mesures financières non normalisées selon les IFRS pour plus de détails. Tous les montants présentés dans ce rapport de gestion sont exprimés en dollars canadiens, à moins d'indication contraire. Les expressions « Transat », « nous », « notre », « nos » ou la « Société », sauf indication contraire, désignent Transat A.T. inc. et ses filiales.

Le rapport de gestion comprend les sections suivantes :

AVERTISSEMENT EN CE QUI CONCERNE LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES.....	6
MESURES FINANCIÈRES NON NORMALISÉES SELON LES IFRS	7
FAITS SAILLANTS FINANCIERS	9
APERÇU.....	10
ACTIVITÉS CONSOLIDÉES	13
SITUATION FINANCIÈRE, TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT	21
AUTRES	25
COMPTABILITÉ	26
RISQUES ET INCERTITUDES	32
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	37
PERSPECTIVES	38
RAPPORT DE LA DIRECTION	39
RAPPORT DES AUDITEURS INDÉPENDANTS.....	40

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 2016 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.
- La perspective selon laquelle la Société prévoit que les revenus devraient être supérieurs à ceux de 2015 et que le nombre total de voyageurs devrait être supérieur.
- La perspective selon laquelle la Société devrait générer des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation positifs en 2016.
- La perspective selon laquelle les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles pourraient s'élever à environ 60,0 millions \$.
- La perspective selon laquelle la Société sera en mesure de s'acquitter de ses obligations au moyen des fonds dont elle dispose, des flux de trésorerie provenant de l'exploitation et d'emprunts sur ses facilités de crédit existantes.
- La perspective selon laquelle le résultat d'exploitation pour l'hiver devrait être supérieur à celui de l'année passée

En faisant ces déclarations, 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 change, les coûts d'hôtels et autres coûts terrestres demeureront stables. Si ces hypothèses se révèlent incorrectes, les résultats réels et les développements pourraient différer considérablement de ceux envisagés dans les déclarations prospectives contenues dans le présent rapport de gestion.

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

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

MESURES FINANCIÈRES NON NORMALISÉES SELON LES IFRS

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

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

En excluant de nos résultats les éléments qui découlent principalement de décisions stratégiques à long terme et/ou qui ne reflètent pas, à notre avis, notre rendement opérationnel de la période, dont la variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés, les charges de restructuration, la dépréciation du goodwill, l'amortissement et autres éléments inhabituels importants, nous croyons que notre rapport de gestion aide les utilisateurs à mieux analyser nos résultats ainsi que notre capacité à générer des flux de trésorerie opérationnels. De plus, l'utilisation de mesures non conformes aide les utilisateurs à comparer nos résultats de façon plus pertinente d'une période à l'autre ainsi qu'avec ceux d'autres entreprises de notre secteur.

Les mesures non normalisées selon les IFRS qu'utilise la Société pour mesurer le rendement opérationnel comprennent le résultat d'exploitation ajusté (perte d'exploitation ajustée), le résultat ajusté (perte ajustée) avant charge d'impôts et le résultat net ajusté (perte nette ajustée).

La direction utilise également la dette totale et la dette totale nette pour évaluer le niveau d'endettement, la situation de trésorerie, les besoins futurs de liquidités et le levier financier de la Société. La direction croit que ces mesures sont utiles afin de mesurer la capacité de la Société à respecter ses engagements financiers actuels et futurs.

Les mesures non normalisées selon les IFRS utilisées par la Société sont les suivantes :

Résultat d'exploitation ajusté (perte d'exploitation ajustée)	Résultat d'exploitation (perte d'exploitation) avant charge d'amortissement, charge de restructuration et autres éléments inhabituels importants.
Résultat ajusté (perte ajustée) avant charge d'impôts	Résultat avant charge d'impôt (perte avant charge d'impôts) avant variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés, gain sur des placements dans des PCAA, gain à la cession d'une filiale, charge de restructuration, dépréciation de goodwill et autres éléments inhabituels importants.
Résultat net ajusté (perte nette ajustée)	Résultat net (perte nette) attribuable aux actionnaires avant variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés, gain sur des placements dans des PCAA, gain à la cession d'une filiale, charge de restructuration, dépréciation de goodwill et autres éléments inhabituels importants, net des impôts y afférents.
Résultat net (perte nette) ajusté par action	Résultat net ajusté (perte nette ajustée) divisé par le nombre moyen pondéré ajusté d'actions en circulation servant au calcul du résultat dilué par action.
Contrats de location simple ajustés	Charge de loyers d'aéronefs des quatre derniers trimestres multipliée par 5.
Dette totale	Dette à long terme plus le montant des contrats de location simple ajustés.
Dette totale nette	Dette totale (décrite ci-haut) moins la trésorerie et équivalents de trésorerie.

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

	2015	2014	2013
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	\$	\$	\$
Résultat d'exploitation	49 954	46 840	75 514
Charge de restructuration	—	6 387	5 740
Amortissement	50 867	46 702	39 068
Résultat d'exploitation ajusté	100 821	99 929	120 322
Résultat avant charge d'impôts	57 327	29 824	80 712
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	528	23 822	493
Radiation et dépréciation de goodwill	—	369	—
Charge de restructuration	—	6 387	5 740
Résultat ajusté avant charge d'impôts	57 855	60 402	86 945
Résultat net attribuable aux actionnaires	42 565	22 875	57 955
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	528	23 822	493
Radiation et dépréciation de goodwill	—	369	—
Charge de restructuration	—	6 387	5 740
Incidence fiscale	(150)	(8 211)	(1 621)
Résultat net ajusté	42 943	45 242	62 567
Résultat net ajusté	42 943	45 242	62 567
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	38 558	39 046	38 472
Résultat net ajusté par action	1,11	1,16	1,63

	31 octobre 2015	31 octobre 2014	31 octobre 2013
	\$	\$	\$
Loyers d'aéronefs	98 859	87 229	81 270
Multiple	5	5	5
Contrats de location simple ajustés	494 295	436 145	406 350
Dette à long terme	—	—	—
Contrats de location simple ajustés	494 295	436 145	406 350
Dette totale	494 295	436 145	406 350
Dette totale	494 295	436 145	406 350
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(336 423)	(308 887)	(265 818)
Dette totale nette	157 872	127 258	140 532

FAITS SAILLANTS FINANCIERS

	2015	2014	2013	Variation	
				2015	2014
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	\$	\$	\$	%	%
États des résultats consolidés					
Revenus	3 566 368	3 752 198	3 648 158	(5,0)	2,9
Résultat d'exploitation ajusté ¹	100 821	99 929	120 322	0,9	(16,9)
Résultat net attribuable aux actionnaires	42 565	22 875	57 955	86,1	(60,5)
Résultat de base par action	1,11	0,59	1,51	88,1	(60,9)
Résultat dilué par action	1,10	0,59	1,51	86,4	(60,9)
Résultat net ajusté ¹	42 943	45 242	62 567	(5,1)	(27,7)
Résultat net ajusté par action ¹	1,11	1,16	1,63	(4,3)	(28,8)
États des flux de trésorerie consolidés					
Activités opérationnelles	94 000	106 240	123 039	(11,5)	(13,7)
Activités d'investissement	(58 009)	(61 100)	(28 289)	5,1	(116,0)
Activités de financement	(12 672)	191	(1 817)	(6 734,6)	110,5
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	4 217	(2 262)	1 710	286,4	(232,3)
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	27 536	43 069	94 643	(36,1)	(54,5)
	Au 31 octobre 2015	Au 31 octobre 2014	Au 31 octobre 2013	Variation 2015	Variation 2014
	\$	\$	\$	%	%
États de la situation financière consolidés					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	336 423	308 887	265 818	8,9	16,2
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés (courant et non courant)	412 099	380 184	403 468	8,4	(5,8)
	748 522	689 071	669 286	8,6	3,0
Actif total	1 513 764	1 375 030	1 290 073	10,1	6,6
Dette (courant et non courant)	—	—	—	—	—
Dette totale ¹	494 295	436 145	406 350	13,3	7,3
Dette totale nette ¹	157 872	127 258	140 532	24,1	(9,4)

¹ VOIR SECTION MESURES FINANCIÈRES NON NORMALISÉES SELON LES IFRS

APERÇU

LE SECTEUR DES VOYAGES VACANCES

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

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

ACTIVITÉ PRINCIPALE, VISION ET STRATÉGIE

ACTIVITÉ PRINCIPALE

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

VISION

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

STRATÉGIE

Pour concrétiser la vision qu'elle s'est donnée, la Société entend continuer de maximiser les bénéfices de l'intégration verticale de manière ciblée, tenant compte de l'évolution de l'industrie du tourisme. À ce titre, elle a ces dernières années considérablement amélioré son efficacité au chapitre des opérations aériennes, et lancé un certain nombre d'initiatives, y compris technologiques, pour devenir plus efficace et plus performante en tant que distributeur. La stratégie prévoit également la pénétration de nouveaux marchés-sources et de nouvelles destinations, la priorité allant à des marchés où Transat est susceptible de recruter une clientèle pour ses destinations traditionnelles, afin d'augmenter son pouvoir d'achat sur lesdites destinations. En parallèle, grâce à des investissements ciblés en technologie, à des gains d'efficacité qu'elle poursuit en modifiant sa gestion interne, et à un programme d'amélioration des marges unitaires et de réduction des coûts, Transat entend améliorer son résultat d'exploitation et maintenir ou accroître ses parts de marché sur tous ses marchés. 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. Au vu et au su de cette tendance, Transat a entrepris d'adopter des pratiques d'avant-garde en matière de responsabilité d'entreprise et de tourisme durable.

Pour l'exercice 2016, les objectifs que Transat poursuivra sont les suivants :

1. Mettre en œuvre une stratégie intégrée en matière de distribution et de marque, comprenant entre autres la mise en place d'une expérience de shopping en ligne bonifiée, une augmentation des ventes contrôlées, le déploiement de la marque Transat et la finalisation des projets technologiques nécessaires.
2. Améliorer la compétitivité de notre offre et augmenter la capacité sur les destinations soleil, renforcer notre présence et augmenter notre capacité sur le marché transatlantique, et poursuivre le déploiement de l'offre clubs Lookéa.
3. Réduire la perte financière de la saison hivernale et maintenir la rentabilité de la saison estivale, entre autres par la poursuite de notre programme d'amélioration des marges unitaires et de réduction des coûts, avec des gains prévus de 30 millions \$ en 2016.
4. Pénétrer un nouveau marché par voie d'acquisition et optimiser notre stratégie hôtelière, notamment quant à notre participation dans Ocean Hotels.
5. Simplifier la structure organisationnelle et optimiser le plan de gestion de la succession.
6. Obtenir le statut Partenaire de la certification Travelife.

REVUE DES OBJECTIFS ET DES RÉALISATIONS 2015

Les principaux objectifs pour l'exercice 2015 ainsi que les réalisations se détaillent comme suit :

Transat demeure engagée dans un programme de réduction des coûts et d'amélioration de la marge unitaire, et a pour objectif de dégager à ce titre 20 millions \$ en 2015, comparativement à 2014. La Société vise en 2015 à améliorer ses résultats en hiver et à maintenir sa rentabilité en été, notamment par des gains d'efficacité.

Le programme de réduction des coûts et d'amélioration des marges unitaires a entraîné une amélioration que la Société évalue à 45 millions \$ en 2015, soit plus du double de l'objectif initialement visé. Ce programme vise une amélioration globale d'au moins 100 millions \$ d'ici 2017.

Le facteur principal de l'amélioration est l'internalisation des petits porteurs et la mise en place de la flotte flexible d'Air Transat, à savoir la mise en jeu d'un nombre variable de petits porteurs et de gros porteurs, selon la saison.

En 2015, la Société a enregistré une amélioration modeste de la marge de ses opérations nord-américaines en hiver, qui pendant cette saison sont concentrées sur les destinations soleil. La perte d'exploitation à cet égard a été de 32,0 millions \$, par rapport à 36,7 millions \$ en 2014. À cause d'une contre-performance en France, liée entre autres à des événements survenus en Afrique du Nord, la perte d'exploitation liée à nos activités européennes pour l'hiver a été de 25,3 millions \$, par rapport à 9,9 millions \$ en 2014.

En été, alors qu'elle faisait face à une offre très abondante et à une concurrence accrue, frontale sur plusieurs destinations, la Société a réalisé le deuxième meilleur été de son histoire, avec un résultat d'exploitation de 107,2 millions \$, par rapport à 93,5 millions \$ en 2014.

Ainsi, malgré la contre-performance en France, attribuable à des facteurs externes, et malgré une offre abondante et une concurrence intense sur tous les marchés, la Société enregistre en 2015 une marge légèrement supérieure à celle de 2014.

Transat entend développer de nouveaux marchés, soit par l'introduction de nouvelles liaisons, soit par la pénétration de nouveaux marchés sources, soit par l'enrichissement de l'offre dans ses marchés sources existants, soit par l'expansion générale de son offre, y compris le cas échéant en mettant en marché des produits fabriqués par des tiers.

La Société a ouvert deux nouvelles destinations en Europe, soit Prague en 2014 et Budapest en 2015, et elle a annoncé l'ouverture de Zagreb en 2016. En outre, la Société a instauré des vols de correspondance intérieurs canadiens qui ont permis d'élargir considérablement l'offre de destinations transatlantiques disponibles au départ de certaines villes canadiennes, avec changement d'appareil à Montréal ou Toronto.

S'appuyant sur l'introduction réussie de la marque Voyages Transat en matière de distribution au Canada, Transat entend améliorer sa stratégie de distribution multicanal pour optimiser sa portée auprès des consommateurs et accroître la loyauté.

À la fin de l'exercice, Transat avait implanté la marque Voyages Transat dans 25 agences de voyages, à travers tout le Canada, et la Société prévoit compléter la conversion de ses agences en propre en 2016. Les résultats obtenus depuis le lancement de cette initiative sont très satisfaisants, à la fois sur le plan de l'acquisition de clientèle, de croissance des ventes, et de croissance des ventes de produits Transat. En parallèle, Transat a mené à bien un exercice de réorganisation de son réseau, dans le but d'en améliorer la rentabilité.

Au Canada, la Société a apporté des changements importants à sa stratégie de commercialisation en ligne. Toute son offre, peu importe la marque, est maintenant regroupée notamment sur le site web Transat.com. Cette nouvelle orientation, implantée dans la foulée de l'introduction de la marque Voyages Transat dans le réseau de détail, constitue la suite logique de la stratégie de marque développée en 2010. Elle permettra, entre autres, d'optimiser les efforts et les budgets de marketing.

D'autres projets sont en cours, notamment pour améliorer la capacité de la Société de commercialiser ses produits par l'entremise d'appareils mobiles.

Transat commencera en 2015 à structurer sa démarche de développement durable en vue d'obtenir une certification pour ses activités de voyageur et d'agent de voyages.

Transat est fermement engagée dans le processus de certification. La démarche a été structurée en 2015, ce qui a supposé notamment la réalisation d'une analyse d'écart et le développement d'un plan d'action. La Société vise obtenir le statut de Partenaire Travelife en 2016, et la certification proprement dite sur l'horizon du plan stratégique.

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.

RÉSULTAT D'EXPLOITATION AJUSTÉ	Obtenir un résultat d'exploitation ajusté supérieur à 3 % des revenus.
PART DE MARCHÉ	Consolider ou accroître notre part de marché dans toutes les régions du Canada et en Europe.
CROISSANCE DES REVENUS	Faire croître les revenus de plus de 3 %, exception faite des acquisitions.

CAPACITÉ DE RÉALISER LES OBJECTIFS

Notre capacité de réaliser les objectifs que nous nous sommes fixés dépend de nos ressources financières et non financières, qui ont toutes contribué par le passé au succès de nos stratégies et à l'atteinte de nos objectifs.

Nos ressources financières se composent de ce qui suit :

Trésorerie	Nous comptons sur des soldes de trésorerie et d'équivalents de trésorerie (non détenus en fiducie ou autrement réservés) de 336,4 millions \$ au 31 octobre 2015. De plus, nos efforts soutenus visant à réduire les dépenses et à augmenter notre résultat d'exploitation devraient contribuer à maintenir ces soldes à des niveaux sains.
Facilités de crédit	Nous pouvons également compter sur des facilités de crédit qui totalisent environ 64,4 millions \$.

Nos ressources non financières comprennent :

Marque	La Société a pris les mesures nécessaires pour se donner une image de marque distincte et renforcer sa réputation, y compris par son approche en matière de tourisme durable.
Structure	Notre structure intégrée verticalement nous permet d'assurer un meilleur contrôle de la qualité de nos produits et services et facilite l'implantation de programmes de gains d'efficacité.
Ressources humaines	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 25 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 2016 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.

ACTIVITÉS CONSOLIDÉES

REVENUS

Revenus par secteur géographique	Variation				
	2015	2014	2013	2015	2014
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Amérique	2 840 004	2 921 811	2 893 353	(2,8)	1,0
Europe	726 364	830 387	754 805	(12,5)	10,0
	3 566 368	3 752 198	3 648 158	(5,0)	2,9

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

Pour l'exercice clos le 31 octobre 2015, nos revenus ont diminué de 185,8 millions \$ (5,0 %). Cette diminution découle principalement de notre saison d'hiver au cours de laquelle nous avons enregistré une diminution globale du nombre de voyageurs de 7,4 % tandis que notre offre de produits sur le marché des destinations soleil, notre principal marché pour cette période, était inférieure de 6,3 % à celle déployée en 2014. Notre offre de produits sur le marché transatlantique pendant la saison estivale était supérieure de 0,9 % à celle déployée en 2014 alors que les prix de vente moyens ont été inférieurs à ceux de l'été 2014. De manière générale, au cours de l'exercice, le nombre de voyageurs était en baisse de 2,6 %.

Pour 2016, nous prévoyons que les revenus devraient être supérieurs à ceux de 2015 et que le nombre total de voyageurs devrait être supérieur, principalement à la suite de la décision de la Société d'augmenter sa capacité au cours des saisons d'hiver et d'été.

CHARGES OPÉRATIONNELLES

Charges opérationnelles (en milliers de dollars)	Charges opérationnelles			En % des revenus			Variation	
	2015 \$	2014 \$	2013 \$	2015 %	2014 %	2013 %	2015 %	2014 %
Coûts liés à la prestation de services touristiques	1 797 890	2 000 424	1 951 329	50,4	53,3	53,5	(10,1)	2,5
Carburant d'aéronefs	440 804	462 942	417 891	12,4	12,3	11,5	(4,8)	10,8
Salaires et avantages du personnel	387 363	370 904	368 477	10,9	9,9	10,1	4,4	0,7
Entretien d'aéronefs	146 006	128 892	106 732	4,1	3,4	2,9	13,3	20,8
Commissions	136 506	170 724	163 606	3,8	4,5	4,5	(20,0)	4,4
Frais d'aéroports et de navigation	117 862	105 440	95 635	3,3	2,8	2,6	11,8	10,3
Loyer d'aéronefs	98 859	87 229	81 270	2,8	2,3	2,2	13,3	7,3
Autres	347 302	333 808	346 572	9,7	8,9	9,5	4,0	(3,7)
Quote-part du résultat net d'une entreprise associée	(7 045)	(8 094)	(3 676)	(0,2)	(0,2)	(0,1)	(13,0)	120,2
Amortissement	50 867	46 702	39 068	1,4	1,2	1,1	8,9	19,5
Charge de restructuration	—	6 387	5 740	—	0,2	0,2	(100,0)	11,3
Total	3 516 414	3 705 358	3 572 644	98,6	98,8	97,9	(5,1)	3,7

Nos charges opérationnelles totales ont diminué de 188,9 millions \$ (5,1 %) au cours de l'exercice par rapport à 2014. Cette diminution découle principalement de notre saison d'hiver au cours de laquelle nous avons diminué notre offre de produits sur le marché des destinations soleil de 6,3 %. De plus, le plein effet de l'internalisation des opérations petits porteurs vers les destinations soleil ainsi que de l'implantation de mesures visant à doter Air Transat d'une flotte modulable, permettant de maximiser l'utilisation de petits porteurs sur les destinations soleil avec un nombre d'appareils supérieur en hiver et de minimiser les coûts fixes des gros porteurs, se fait sentir durant l'exercice. Ces économies de coûts ont été en partie contrebalancées par la dépréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain. Outre les économies de coûts prévues, l'internalisation des opérations petits porteurs s'est traduite par une diminution des coûts liés à la prestation de services touristiques (auparavant ces vols étaient opérés par un transporteur aérien externe) et par des augmentations des autres charges opérationnelles, à l'exception des commissions.

COÛTS LIÉS À LA PRESTATION DE SERVICES TOURISTIQUES

Les coûts liés à la prestation de services touristiques sont engagés par nos voyageurs. Ils comprennent le coût des chambres d'hôtels ainsi que le coût des blocs de sièges ou de vols complets réservés auprès d'autres transporteurs aériens qu'Air Transat. La diminution de 202,5 millions \$ (10,1 %) résulte principalement de la baisse de nos achats de vols auprès d'autres transporteurs aériens qu'Air Transat, une conséquence de l'ajout à notre flotte de petits porteurs Boeing 737, et de la diminution de notre offre de produits sur le marché des destinations soleil au cours de la saison d'hiver, compensées en partie par la dépréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain et, dans une moindre mesure, par l'augmentation des coûts des chambres d'hôtels.

CARBURANT D'AÉRONEFS

La dépense de carburant d'aéronefs a diminué de 22,1 millions \$ (4,8 %) au cours de l'exercice. Cette diminution résulte principalement de la baisse des indices de prix du carburant sur les marchés financiers. Or, la Société n'a pu profiter pleinement de cette baisse compte tenu de son programme de couverture des prix du carburant en place. L'affaiblissement du dollar par rapport au dollar américain (le carburant étant principalement payé en dollar américain), ainsi que l'entrée en service de nos petits porteurs Boeing 737-800, ont également contribué à freiner la baisse des coûts de carburant d'aéronefs.

SALAIRES ET AVANTAGES DU PERSONNEL

Les salaires et avantages du personnel ont augmenté de 16,5 millions \$ (4,4 %) pour s'établir à 387,4 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 octobre 2015. L'augmentation découle principalement de l'embauche de pilotes et d'agents de bord à la suite de l'internalisation des opérations petits porteurs et des révisions salariales annuelles.

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 2014, ces dépenses ont augmenté de 17,1 millions \$ (13,3 %) au cours de l'exercice. Cette augmentation découle du début de l'opération des petits porteurs et de l'affaiblissement du dollar vis-à-vis du dollar américain.

COMMISSIONS

Les commissions comprennent les frais payés par les voyageurs aux agences de voyages pour leurs services à titre d'intermédiaires entre le voyageur et le consommateur. Les commissions se sont élevées à 136,5 millions \$, soit une diminution de 34,2 millions \$ (20,0 %) par rapport à l'exercice 2014. En pourcentage de nos revenus, les commissions ont diminué et représentent 3,8 % de nos revenus pour l'exercice, comparativement à 4,5 % en 2014. Cette diminution résulte d'une baisse des revenus sur lesquels une commission est calculée.

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 12,4 millions \$ (11,8 %) comparativement à 2014. Cette augmentation découle de l'ajout à notre flotte des petits porteurs ainsi qu'à l'affaiblissement du dollar en regard du dollar américain.

LOYER D'AÉRONEFS

Les loyers d'aéronefs ont augmenté de 11,6 millions \$ (13,3 %) au cours de l'exercice. Cette augmentation découle de l'ajout à notre flotte permanente de quatre Boeing 737 et de huit Boeing 737 qui ont été intégrés progressivement à la flotte pour la saison d'hiver seulement, ainsi que de l'affaiblissement du dollar par rapport au dollar américain.

AUTRES

Les autres frais ont augmenté de 13,5 millions \$ (4,0 %) au cours de l'exercice, comparativement à 2014. L'augmentation découle principalement d'une hausse des autres coûts aériens à la suite de l'entrée en service de nos Boeing 737.

QUOTE-PART DU BÉNÉFICE NET D'UNE ENTREPRISE ASSOCIÉE

Notre quote-part du résultat net d'une entreprise associée correspond à notre quote-part du résultat net de Caribbean Investments B.V. [«CIBV»], notre entreprise en hôtellerie. Notre quote-part du résultat net d'une entreprise associée pour le présent exercice s'élève à 7,0 millions \$ comparativement à 8,1 millions \$ pour 2014. La diminution de notre quote-part est attribuable au renversement, en 2014, de passifs d'impôt différé à la suite de changements apportés à la législation fiscale au Mexique en 2014. Ces passifs d'impôt différé avaient été comptabilisés depuis l'entrée en vigueur, en 2008, d'une législation fiscale au Mexique.

AMORTISSEMENT

L'amortissement inclut l'amortissement des immobilisations corporelles, des immobilisations incorporelles amortissables et des avantages incitatifs reportés. L'amortissement a augmenté de 4,2 millions \$ au cours de l'exercice 2015. Cette augmentation est attribuable aux additions et aux améliorations apportées à notre flotte d'aéronefs, principalement celles liées à la reconfiguration de nos Airbus A330.

CHARGE DE RESTRUCTURATION

Au cours de l'exercice 2014, la charge de restructuration s'est élevée à 6,4 millions \$ incluant des prestations de cessation d'emploi de 5,4 millions \$, des radiations d'immobilisations incorporelles de 0,6 million \$ et d'autres frais totalisant 0,4 million \$. En 2014, la restructuration a également résulté en une radiation de goodwill de 0,4 million \$, présentée dans la section *Autres charges et revenus*, à la suite de la fermeture de la division French Affair qui se spécialisait dans la location de villas dans certaines régions d'Europe.

RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Compte tenu de ce qui précède, nous avons enregistré un résultat d'exploitation de 50,0 millions \$ (1,4 %) au cours de l'exercice, comparativement à 46,8 millions \$ (1,2 %) pour l'exercice précédent. Cette amélioration du résultat d'exploitation provient d'une amélioration du résultat d'exploitation en Amérique de 24,1 millions \$, compensée en partie par une réduction du résultat d'exploitation en Europe de 21,0 millions \$. En outre, nos efforts de réduction de coûts combinés à la baisse des prix du carburant ont plus que compensé la dépréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain, qui a contribué à augmenter nos charges opérationnelles de 102,0 millions \$ pour l'exercice, comparativement à 2014.

Au cours de l'exercice, nous avons affiché un résultat d'exploitation ajusté de 100,8 millions \$ (2,8 %), comparativement à 99,9 millions \$ (2,7 %) en 2014.

SECTEURS GÉOGRAPHIQUES

AMÉRIQUE

Amérique	Variation				
	2015	2014	2013	2015	2014
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Saison d'hiver					
Revenus	1 548 644	1 662 652	1 635 128	(6,9)	1,7
Charges opérationnelles	1 580 625	1 699 367	1 655 109	(7,0)	2,7
Perte d'exploitation	(31 981)	(36 715)	(19 981)	12,9	(83,7)
Perte d'exploitation (%)	(2,1)	(2,2)	(1,2)	6,5	(80,7)
Saison d'été					
Revenus	1 291 360	1 259 159	1 258 225	2,6	0,1
Charges opérationnelles	1 208 839	1 195 973	1 170 407	1,1	2,2
Résultat d'exploitation	82 521	63 186	87 818	30,6	(28,0)
Résultat d'exploitation (%)	6,4	5,0	7,0	27,3	(28,1)

Au cours de la saison d'hiver, les revenus de nos filiales nord-américaines, qui proviennent de ventes faites au Canada et à l'étranger, ont diminué de 114,0 millions \$ (6,9 %), comparativement à 2014. La diminution de nos revenus découle de notre décision de réduire notre offre de produits de 6,3 % sur le marché des destinations soleil et de 3,2 % sur le marché transatlantique; ce qui a contribué à la baisse de 7,4 % du nombre de voyageurs sur l'ensemble de nos marchés, alors que nos prix de vente moyens affichaient de légères hausses. Pour la saison d'hiver, nous avons réalisé une perte d'exploitation de 32,0 millions \$ (2,1 %), comparativement à une perte d'exploitation de 36,7 millions \$ (2,2 %) en 2014. La diminution de notre perte d'exploitation découle principalement de nos efforts de réduction de coûts qui ont entraîné une diminution des charges opérationnelles, et, dans une moindre mesure, à l'augmentation des prix de vente. De plus, la diminution de notre perte d'exploitation a été freinée par la dépréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain qui, même une fois combinée à la baisse des coûts du carburant, a entraîné une augmentation de nos charges opérationnelles de 21,0 millions \$ sur l'ensemble de nos marchés.

Au cours de la saison estivale, les revenus ont augmenté de 32,2 millions \$ (2,6 %). Pour la saison d'été, notre capacité sur le marché transatlantique, notre principal marché en saison estivale, a été supérieure de 0,9 % à celle déployée en 2014. Les prix de vente moyens sur ce marché ont affiché une baisse de 2,0 % alors que le nombre de passagers était en hausse de 0,3%. Sur le marché des destinations soleil, la capacité était supérieure de 12,6 % à celle déployée en 2014. Le nombre de voyageurs a été supérieur de 10,9 % alors que les prix de vente ont été supérieurs de 1,0 %. L'augmentation de nos revenus découle également de la mise en place d'une nouvelle plateforme de réservation, qui favorise l'achat de sièges, pour les voyageurs européens, directement chez notre filiale Air Transat plutôt que par le biais de nos filiales européennes. Nous avons réalisé un résultat d'exploitation de 82,5 millions \$ (6,4 %), comparativement à 63,2 millions \$ (5,0 %) en 2014. L'amélioration de notre résultat d'exploitation a été accentuée par la baisse des coûts du carburant qui, même une fois combinée à la dépréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain, a entraîné une diminution de nos charges opérationnelles de 35,0 millions \$ sur l'ensemble de nos marchés. En somme, sur le marché transatlantique, nous avons enregistré une augmentation de nos coûts inférieure à la hausse de nos revenus.

EUROPE

Europe	Variation				
	2015	2014	2013	2015	2014
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Saison d'hiver					
Revenus	258 435	303 190	277 410	(14,8)	9,3
Charges opérationnelles	283 689	313 118	293 866	(9,4)	6,6
Perte d'exploitation	(25 254)	(9 928)	(16 456)	(154,4)	39,7
Perte d'exploitation (%)	(9,8)	(3,3)	(5,9)	(198,4)	44,8
Saison d'été					
Revenus	467 929	527 197	477 395	(11,2)	10,4
Charges opérationnelles	443 261	496 900	453 262	(10,8)	9,6
Résultat d'exploitation	24 668	30 297	24 133	(18,6)	25,5
Résultat d'exploitation (%)	5,3	5,7	5,1	(8,3)	13,7

Pour la saison d'hiver 2015, les revenus de nos filiales européennes, qui proviennent de ventes faites à des clients en Europe et au Canada, ont diminué de 44,8 millions \$ (14,8 %). Cette diminution résulte d'une diminution du nombre de voyageurs. En devise locale, les revenus de nos sociétés européennes étaient en baisse. Ceci s'explique par une diminution des ventes vers les destinations situées en Afrique du Nord et au Sénégal, lesquelles ont alimenté la diminution du nombre de voyageurs de 11,8 % pour la saison d'hiver, comparativement à 2014, alors que nos prix de vente moyens étaient similaires à ceux de la même période en 2014. Nos activités européennes ont affiché une perte d'exploitation de 25,3 millions \$ (9,8 %) au cours de la saison d'hiver, comparativement à une perte d'exploitation de 9,9 millions \$ (3,3 %) en 2014. L'augmentation de notre perte d'exploitation découle principalement de la baisse du nombre de voyageurs et, dans une moindre mesure, de la baisse des marges réalisées sur les produits de type circuit.

Pour la saison estivale, les revenus de nos filiales européennes ont diminué de 59,3 millions \$ (11,2 %). D'une part, la diminution de nos revenus découle principalement de la mise en place d'une nouvelle plateforme de réservation, qui favorise l'achat de sièges, pour les voyageurs européens, directement chez notre filiale Air Transat plutôt que par le biais de nos filiales européennes, ce qui a contribué à la diminution du nombre de voyageurs de 13,8 %. D'autre part, la diminution des revenus s'explique également par une diminution des ventes vers les destinations situées en Afrique du Nord, ainsi que sur les circuits en Amérique du Nord, et la demande a également été affectée par la baisse de l'euro. Nos prix de vente moyens étaient légèrement supérieurs à ceux de la même période en 2014, en partie dû à une combinaison de produits différente. En devise locale, les revenus de nos sociétés européennes étaient en baisse. Nos activités européennes ont affiché un résultat d'exploitation de 24,7 millions \$ (5,3 %), comparativement à 30,3 millions \$ (5,7 %) en 2014. La diminution de notre résultat d'exploitation provient principalement de la France, où les conditions de marchés ont été très difficiles, et découle de la baisse des marges réalisées sur les produits de type circuit et, dans une moindre mesure, de la baisse du nombre de voyageurs.

AUTRES CHARGES ET REVENUS

(en milliers de dollars)				Variation	
	2015 \$	2014 \$	2013 \$	2015 %	2014 %
Coûts de financement	2 229	1 939	2 512	15,0	(22,8)
Revenus de financement	(7 606)	(8 107)	(7 357)	(6,2)	10,2
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	528	23 822	493	(97,8)	4 732,0
Gain de change sur les éléments monétaires non courants	(2 524)	(1 007)	(846)	150,6	19,0
Radiation et dépréciation de goodwill	—	369	—	(100,0)	s.o.

COÛTS DE FINANCEMENT

Les coûts de financement incluent les intérêts sur la dette à long terme et autres intérêts, les frais d'attente ainsi que les frais financiers. Les coûts de financement ont augmenté de 0,3 million \$ en 2015 comparativement à 2014.

REVENUS DE FINANCEMENT

Les revenus de financement ont diminué de 0,5 million \$ au cours de l'exercice comparativement à 2014.

VARIATION DE LA JUSTE VALEUR DES DÉRIVÉS LIÉS AU CARBURANT ET AUTRES DÉRIVÉS

La variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés correspond à la variation, au cours de 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 et des taux de change. Au cours de l'exercice, la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs et autres dérivés a diminué de 0,5 million \$, comparativement à une diminution de la juste valeur de 23,8 millions \$ en 2014.

GAIN DE CHANGE SUR LES ÉLÉMENTS MONÉTAIRES NON COURANTS

Le gain de change sur les éléments monétaires non courants de 2,5 millions \$ pour l'exercice comparativement à 1,0 million \$ en 2014 est principalement attribuable à l'effet favorable des taux de change sur nos dépôts en devises.

RADIATION ET DÉPRÉCIATION DU GOODWILL

En 2014, à la suite de la fermeture de sa division French Affair, la Société a radié le goodwill y afférent de 0,4 million \$.

IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Pour l'exercice clos le 31 octobre 2015, la charge d'impôts sur les bénéfices a atteint 10,4 millions \$ comparativement à 3,8 millions \$ pour l'exercice précédent. Compte non tenu de la quote-part du résultat net d'une entreprise associée, le taux d'imposition réel s'est établi à 20,6 % pour l'exercice clos le 31 octobre 2015 et à 17,3 % pour l'exercice précédent. La variation des taux d'imposition entre l'exercice 2015 et 2014 s'explique, principalement, par des taux statutaires par pays appliqués sur leurs bénéfices ou pertes imposables, le cas échéant.

RÉSULTAT NET ET RÉSULTAT NET ATTRIBUABLE AUX ACTIONNAIRES

En tenant compte des éléments présentés dans la section Activités consolidées, notre résultat net pour l'exercice clos le 31 octobre 2015 s'est établi à 47,0 millions \$ comparativement à un résultat net de 26,1 millions \$ en 2014. Le résultat net attribuable aux actionnaires s'est élevé à 42,6 millions \$, soit 1,11 \$ par action de base et 1,10 \$ par action sur une base diluée, par rapport à 22,9 millions \$, soit 0,59 \$ par action (de base et dilué) lors de l'exercice précédent. Le nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé pour calculer les résultats par action de base a été de 38 442 000 pour l'exercice 2015 et de 38 644 000 pour l'exercice 2014 (38 558 000 et 39 046 000 respectivement pour les résultats dilués par action).

Pour l'exercice, notre résultat net ajusté s'est établi à 42,9 millions \$ (1,11 \$ par action) comparativement à 45,2 millions \$ (1,16 \$ par action) pour l'exercice 2014.

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. Les revenus affichent des baisses par rapport aux trimestres comparatifs. Les prix de vente moyens sont en hausse alors que le nombre de voyageurs est en baisse pour la saison hivernale (T1 et T2). Pour la saison estivale (T3 et T4), les prix de ventes moyens sont en baisse en 2015, à la suite de la baisse des prix du carburant, alors que le nombre de voyageurs est en hausse. Quant à nos résultats d'exploitation, les hausses de nos prix de vente moyens durant l'hiver combinées à nos efforts de réduction de coûts et d'amélioration de marge n'ont pas été suffisants pour compenser les effets de la vigueur du dollar américain. Pour la saison estivale, la baisse des prix du carburant a plus que compensée la hausse du dollar américain. En conséquence, les informations financières trimestrielles suivantes peuvent donc varier de façon importante d'un trimestre à l'autre.

Principales informations financières trimestrielles non auditées								
(en milliers de dollars, sauf les données par action)	T1-2014	T2-2014	T3-2014	T4-2014	T1-2015	T2-2015	T3-2015	T4-2015
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus	847 222	1 118 620	941 702	844 654	788 581	1 018 498	920 123	839 166
Loyers d'aéronefs	19 170	19 853	23 350	24 856	23 167	24 684	24 702	26 306
Résultat d'exploitation (perte d'exploitation)	(33 614)	(13 029)	36 091	57 392	(47 491)	(9 744)	34 913	72 276
Résultat d'exploitation ajusté (perte d'exploitation ajustée)	(23 892)	4	47 789	76 028	(35 753)	3 395	46 472	86 707
Résultat net (perte nette)	(24 860)	(6 606)	26 296	31 236	(63 088)	26 267	13 820	69 965
Résultat net attribuable aux actionnaires	(25 649)	(7 903)	25 820	30 607	(64 314)	24 704	13 067	69 108
Résultat par action de base	(0,67)	(0,20)	0,67	0,79	(1,66)	0,64	0,34	1,82
Résultat par action dilué	(0,67)	(0,20)	0,66	0,79	(1,66)	0,64	0,34	1,82
Résultat net ajusté (perte nette ajustée)	(23 288)	(7 553)	26 730	49 353	(32 447)	(6 623)	27 216	54 797
Résultat net ajusté (perte nette ajustée) par action	(0,60)	(0,19)	0,69	1,27	(0,84)	(0,17)	0,71	1,44

FAITS SAILLANTS DU QUATRIÈME TRIMESTRE

Pour le quatrième trimestre, la Société a affiché des revenus de 839,2 millions \$, soit 5,5 millions \$ (0,6 %) de moins que pour la période correspondante de 2014, alors qu'ils avaient atteint 844,7 millions \$. Cette diminution est principalement attribuable à la diminution des prix de vente moyens. Au cours du trimestre et comparativement à la même période en 2014, le nombre de voyageurs a augmenté de 3,9 %.

En Amérique, les revenus des filiales ont augmenté de 17,1 millions \$ (2,9 %), comparativement à la même période en 2014. Sur le marché transatlantique, notre principal marché, la capacité déployée était supérieure de 3,6 % à celle de 2014. Les prix de vente moyens sur ce marché ont affiché une baisse de 1,7 % alors que le nombre de passagers était en hausse de 1,8 %. Sur le marché des destinations soleil, la capacité était supérieure de 10,8 % à celle déployée en 2014. L'augmentation de nos revenus découle également de la mise en place d'une nouvelle plateforme de réservation, qui favorise l'achat de sièges, pour les voyageurs européens, directement chez notre filiale Air Transat plutôt que par le biais de nos filiales européennes. Le nombre de voyageurs a été supérieur de 10,7 % alors que les prix de vente ont été supérieurs de 3,5 %. Les activités nord-américaines se sont soldées par un résultat d'exploitation de 56,2 millions \$, comparativement à 42,4 millions \$, qui tient également compte d'une charge de restructuration de 4,2 millions \$, en 2014. L'amélioration de notre résultat d'exploitation a été accentuée par la baisse des coûts du carburant qui, même une fois combinée à la dépréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain, a entraîné une diminution de nos charges opérationnelles de 18,0 millions \$ sur l'ensemble de nos marchés.

En comparaison de 2014, les revenus des filiales européennes ont diminué de 22,6 millions \$ (9,2 %). D'une part, la diminution de nos revenus découle de la mise en place d'une nouvelle plateforme de réservation, qui favorise l'achat de sièges, pour les voyageurs européens, directement chez notre filiale Air Transat plutôt que par le biais de nos filiales européennes, ce qui a contribué à la diminution du nombre de voyageurs de 13,3 %. Également, la diminution des revenus s'explique par une diminution des ventes vers les destinations situées en Afrique du Nord, ainsi que sur les circuits en Amérique du Nord. Les prix de vente moyens étaient légèrement supérieurs à ceux de la même période en 2014, en partie dû à une combinaison de produits différente. Nos activités européennes ont affiché un résultat d'exploitation de 16,1 millions \$, comparativement à 15,0 millions \$ en 2014. L'amélioration de notre résultat d'exploitation découle principalement d'une saine gestion de l'offre de produits combinée aux efforts de réductions de coûts.

Au cours du trimestre, la Société a réalisé un résultat d'exploitation de 72,3 millions \$, (8,6 %), comparativement à 54,2 millions \$, (6,4 %), en 2014. L'augmentation du résultat d'exploitation découle, entre autres, de la baisse des coûts du carburant et des efforts de réductions de coûts.

Au cours du quatrième trimestre, nous avons enregistré un résultat net de 70,0 millions \$ comparativement à 31,2 millions \$ en 2014. Le résultat net attribuable aux actionnaires a atteint 69,1 millions \$ (1,82 \$ par action de base et dilué) par rapport à 30,6 millions \$ (0,79 \$ par action de base et dilué) en 2014.

Pour le quatrième trimestre, notre résultat net ajusté s'est établi à 54,8 millions \$ (1,44 \$ par action) comparativement à 49,4 millions \$ (1,27 \$ par action) en 2014.

SITUATION FINANCIÈRE, TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Aux 31 octobre 2015, la trésorerie et les équivalents de trésorerie s'établissaient à 336,4 millions \$, comparativement à 308,9 millions \$ au 31 octobre 2014. La trésorerie et les équivalents de trésorerie détenus en fiducie ou autrement réservés se chiffraient à 412,1 millions \$ à la fin de l'exercice 2015 comparativement à 380,2 millions \$ en 2014. Notre état de la situation financière témoigne d'un fonds de roulement de 80,4 millions \$, soit un ratio de 1,09, par rapport à 96,0 millions \$ et un ratio de 1,12 au 31 octobre 2014.

L'actif total a augmenté de 138,7 millions \$ (10,1 %), passant de 1 375,0 millions \$ le 31 octobre 2014 à 1 513,8 millions \$ le 31 octobre 2015. Cette hausse est principalement attribuable à l'augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés de 31,9 millions \$, de la trésorerie et des équivalents de trésorerie de 27,5 millions \$, des dépôts de 15,0 millions \$ et à l'augmentation des placements et autres actifs de 13,9 millions \$. Les capitaux propres ont augmenté de 54,3 millions \$, passant de 482,9 millions \$ au 31 octobre 2014 à 537,3 millions \$ au 31 octobre 2015. Cette hausse découle principalement de notre résultat net de 47,0 millions \$ et du gain de change sur conversion des états financiers des filiales étrangères de 20,0 millions \$, lesquels ont partiellement été compensés par les rachats d'actions totalisant 9,4 millions \$ et par les autres variations du passif au titre des participations ne donnant pas le contrôle de 4,2 millions \$.

FLUX DE TRÉSORERIE

	Variation				
	2015	2014	2013	2015	2014
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	94 000	106 240	123 039	(11,5)	(13,7)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(58 009)	(61 100)	(28 289)	5,1	(116,0)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(12 672)	191	(1 817)	(6 734,6)	110,5
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie	4 217	(2 262)	1 710	286,4	(232,3)
Variation nette de la trésorerie	27 536	43 069	94 643	(36,1)	(54,5)

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

Les activités d'exploitation ont généré des flux de trésorerie de 94,0 millions \$, par rapport à 106,2 millions \$ en 2014. La diminution de 12,2 millions \$ survenue au cours de l'exercice est attribuable à une baisse de 17,8 millions \$ de la variation nette des soldes sans effet de trésorerie du fonds de roulement opérationnel, partiellement compensée par une hausse de notre rentabilité de 6,9 millions \$.

Nous nous attendons à continuer de générer des flux de trésorerie positifs de nos activités d'exploitation en 2016.

ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT

Les flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement ont atteint 58,0 millions \$ pour l'exercice courant, une diminution de 3,1 millions \$ par rapport à 2014. Comparativement à 2014, nos acquisitions d'immobilisations corporelles et autres immobilisations incorporelles ont diminué de 5,7 millions \$ pour s'établir à 59,3 millions \$ et sont principalement constitués d'acquisitions d'équipements et de logiciels informatiques et d'améliorations d'aéronefs. Notre solde de trésorerie et équivalents de trésorerie réservés non courant a augmenté de 5,4 millions \$ et nous avons reçu un dividende de notre société associée de 6,7 millions \$. En 2014, nous avons également encaissé un montant de 3,0 millions \$ à titre de solde de prix de vente à recevoir d'une filiale cédée en 2012.

En 2016, les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles pourraient s'élever à environ 60,0 millions \$.

ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Les flux de trésorerie utilisés par les activités de financement se sont élevés à 12,7 millions \$ par rapport à des flux de trésorerie générés de 0,2 million \$ en 2014. L'utilisation des flux de trésorerie supérieure à 2014 découle des rachats d'actions de 9,4 millions \$ effectués durant la période et d'une hausse de 1,4 million \$ des dividendes versés à une participation sans contrôle qui se sont élevés à 4,2 millions \$. Le produit des émissions d'actions s'est élevé à 1,0 million \$ en 2015, une baisse de 2,0 millions \$ comparativement à 2014.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

	31 octobre 2015 \$	31 octobre 2014 \$	Écart \$	Principales sources d'explication des écarts importants
Actif				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	336 423	308 887	27 536	Se reporter à la section Flux de trésorerie
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés	412 099	380 184	31 915	Augmentation des fonds reçus de clients
Clients et autres débiteurs	129 223	123 489	5 734	Augmentation des sommes à recevoir de l'état
Impôts sur le résultat à recevoir	16 900	3 329	13 571	Augmentation compte tenu du paiement des avis de cotisation reçus liés aux PCAA
Stocks	9 079	10 434	(1 355)	Aucun écart important
Charges payées d'avances	80 318	74 932	5 386	Augmentation des montants payés d'avance aux hôteliers
Instruments financiers dérivés	25 573	16 596	8 977	Variation favorable du dollar par rapport à la devise américaine en regard des contrats à terme contractés
Dépôts	58 901	43 932	14 969	Augmentation des montants versés à titre de dépôt à certains fournisseurs de services et écart de taux de change
Actifs d'impôt différé	32 939	30 051	2 888	Augmentation des impôts différés relatifs aux provisions non déductibles
Immobilisations corporelles	133 502	128 560	4 942	Acquisitions de l'exercice partiellement compensées par l'amortissement
Goodwill	99 527	95 601	3 926	Écart de taux de change
Immobilisations incorporelles	79 863	72 769	7 094	Acquisitions de l'exercice partiellement compensées par l'amortissement
Placement dans une entreprise associée	97 897	83 949	13 948	Quote-part du résultat net d'une entreprise associée et écart de taux de change, partiellement compensés par le dividende reçu
Autres actifs	1 520	2 317	(797)	Aucun écart important
Passif				
Fournisseurs et autres créditeurs	355 656	338 633	17 023	Écart de taux de change
Provision pour remise en état des aéronefs loués	42 962	36 312	6 650	Augmentation du nombre d'aéronefs, écart de taux de change et incidence du calendrier des entretiens
Impôt sur le résultat à payer	1 431	1 721	(290)	Aucun écart important
Dépôts de clients et revenus différés	489 622	424 468	65 154	Augmentation des réservations et des prix de vente moyens
Instruments financiers dérivés	23 203	24 679	(1 476)	Variation favorable des prix du carburant en regard des contrats à terme contractés
Autres passifs	52 026	53 926	(1 900)	Diminution des avantages incitatifs reportés, partiellement compensée par l'augmentation de l'obligation au titre des prestations définies
Passifs d'impôt différé	11 612	12 345	(733)	Aucun écart important
Capitaux propres				
Capital-actions	218 134	224 679	(6 545)	Rachats d'actions nets des émissions sur le capital autorisé
Provision pour paiements fondés sur des actions	17 105	15 444	1 661	Charge liée aux paiements fondés sur des actions
Résultats non distribués	263 812	227 872	35 940	Résultat net
Profit latent sur les couvertures de flux de	14 960	11 712	3 248	Aucun écart important
Montant cumulé des écarts de change	23 241	3 239	20 002	Gain de change sur conversion des états financiers de filiales étrangères

FINANCEMENT

Au 9 décembre 2015, la Société dispose de plusieurs types de financement. Elle dispose principalement d'une facilité de crédit à terme rotatif ainsi que de lignes d'émissions de lettres de crédit.

Le 14 novembre 2014, la Société a renouvelé son entente de crédit à terme rotatif de 50 millions \$ aux fins de ses opérations. Selon la nouvelle entente, qui vient à échéance en 2019, la Société peut augmenter le montant du crédit jusqu'à 100 millions \$, avec l'approbation des prêteurs. L'entente peut être prolongée d'un an à chaque date d'anniversaire sous l'approbation des prêteurs et devient immédiatement exigible dans l'éventualité d'un changement de contrôle. Selon les termes de l'entente, les tirages peuvent être effectués sous la forme d'acceptations bancaires ou d'emprunts bancaires, en dollars canadiens, en dollars américains, en euros ou en livres sterling. L'entente est garantie par une hypothèque mobilière de premier rang grevant l'universalité des actifs, présents et futurs, des filiales canadiennes de la Société, et ce sous réserve de certaines exceptions, et est aussi garantie par le nantissement de certaines valeurs mobilières des principales filiales européennes. Le crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires, au taux préférentiel de l'institution financière, ou au TIOI (taux interbancaire offert à Londres), majoré d'une prime. Selon les termes des ententes, la Société est tenue de respecter certains critères et ratios financiers. Au 31 octobre 2015, tous les ratios et critères financiers étaient respectés et la facilité de crédit n'était pas utilisée.

De plus, nous avons accès, pour nos opérations françaises, à des lignes de crédit non utilisées atteignant 10,0 millions € [14,4 millions \$].

ENTENTES HORS BILAN

Dans le cours normal de ses affaires, Transat conclut des ententes et contracte des obligations qui auront une incidence sur l'exploitation et les flux de trésorerie futurs de la Société, dont certaines sont présentées au passif dans les états financiers consolidés et d'autres par voie de notes aux états financiers. Au 31 octobre 2015, ainsi qu'au 31 octobre 2014, la Société n'avait aucune obligation présentée à l'état de la situation financière.

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

- Garanties (voir les notes 15 et 24 afférentes aux états financiers consolidés vérifiés)
- Contrats de location simple (voir la note 23 afférente aux états financiers consolidés vérifiés)
- Obligations d'achat (voir la note 23 afférente aux états financiers consolidés vérifiés)

Les ententes hors bilan qui peuvent être estimées s'élevaient à environ 998,6 millions \$ au 31 octobre 2015 (936,3 millions \$ au 31 octobre 2014) et se résument comme suit :

ENTENTES HORS BILAN (en milliers de dollars)	2015 \$	2014 \$
Garanties		
Lettres de crédit irrévocables	36 838	31 267
Contrats de cautionnement	1 490	1 361
Contrats de location simple		
Obligations en vertu de contrats de location simple	675 385	657 639
	713 713	690 267
Ententes avec des fournisseurs	284 878	246 056
	998 591	936 323

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

La Société dispose, aux fins d'émission de lettres de crédit, d'un crédit rotatif au montant de 75,0 millions \$ renouvelable annuellement, pour lequel la Société doit céder en nantissement de la trésorerie égale à 100 % du montant des lettres de crédit émises. Au 31 octobre 2015, un montant de 66,9 millions \$ était utilisé, dont 44,9 millions \$ pour garantir les obligations relatives aux ententes de retraite à prestations définies de membres de la haute direction; ces lettres de crédit irrévocables sont détenues par un tiers fiduciaire. Dans l'éventualité d'un changement de contrôle, les lettres de crédit émises pour garantir les obligations relatives aux ententes de retraite à prestations définies de membres de la haute direction seront levées.

De plus, la Société dispose d'une facilité de cautionnement renouvelable annuellement au montant de 35,0 millions \$. En vertu de cette entente, la Société peut faire émettre des contrats de cautionnement d'une durée maximale de trois ans. Au 31 octobre 2015, un montant de 22,0 millions \$ était utilisé en vertu de cette facilité, et ce aux fins de l'émission de lettres de crédit à certains de nos fournisseurs de services.

Pour ses opérations françaises, la Société dispose de lignes de cautionnement pour 17,6 millions € (25,4 millions \$), dont 9,9 millions € étaient utilisés (14,3 millions \$).

Pour ses opérations françaises, la Société a aussi accès à des lignes de crédit bancaires afin d'émettre des lettres de crédit gagées par des dépôts. Au 31 octobre 2015, nous avons émis pour 2,7 millions € (3,8 millions \$).

La Société dispose également, aux fins d'émission de lettres de crédit pour ses opérations anglaises, d'une ligne de crédit bancaire gagée par des dépôts de 14,8 millions £ (29,9 millions \$), laquelle est pleinement utilisée.

Au 31 octobre 2015, le montant des ententes hors bilan avait augmenté de 62,3 millions \$. Cette augmentation découle de la signature d'ententes pour la location saisonnière de six Boeing 737-800 additionnels et la dépréciation du dollar vis-à-vis le dollar américain, compensée en partie par les remboursements effectués au cours de l'exercice.

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

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES PAR EXERCICE	2016	2017	2018	2019	2020	2021 et plus	Total
Exercice se terminant le 31 octobre	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Obligations contractuelles							
Dette à long terme	—	—	—	—	—	—	—
Contrats de locations (aéronefs)	130 576	115 716	112 939	86 236	34 781	28 056	508 304
Contrats de locations (autres)	31 126	26 520	21 583	15 087	12 161	60 604	167 081
Ententes avec des fournisseurs et autres obligations	201 304	66 053	22 840	2 327	2 327	29 292	324 143
	363 006	208 289	157 362	103 650	49 269	117 952	999 528

ENDETTEMENT

La Société n'affiche aucune dette à l'état de la situation financière, alors que nos ententes hors bilan, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, ont augmenté de 23,4 millions \$, par rapport au 31 octobre 2014, passant de 690,3 millions \$ à 713,7 millions \$. Cette augmentation découle de la signature, au cours de l'exercice, d'ententes pour la location d'aéronefs et de la dépréciation du dollar vis-à-vis le dollar américain, compensée par les remboursements effectués au cours de l'exercice.

La dette totale de la Société s'élève à 494,3 millions \$, soit une hausse de 58,2 millions \$ comparativement à 2014, qui est principalement due à la vigueur du dollar américain et à la hausse des loyers d'aéronefs à la suite de l'ajout de Boeing 737 à notre flotte d'aéronefs.

La dette totale nette a augmenté de 30,6 millions \$, passant de 127,3 millions \$ au 31 octobre 2014 à 157,9 millions \$ au 31 octobre 2015. L'augmentation de notre dette totale nette découle de la hausse des loyers d'aéronefs à la suite de l'ajout de Boeing 737 à notre flotte d'aéronefs, compensée en partie par des soldes de trésorerie et équivalents de trésorerie plus élevés qu'en 2014.

ACTIONS EN CIRCULATION

Au 31 octobre 2015, il y avait trois catégories d'actions autorisées, soit un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A, un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B et un nombre illimité d'actions privilégiées. Les actions privilégiées ne comportent aucun droit de vote et elles peuvent être émises en séries, chaque série comportant le nombre d'actions, la désignation, les droits, privilèges, restrictions et conditions qui sont fixés par le conseil d'administration.

Au 4 décembre 2015, il y avait un total de 37 351 176 actions à droit de vote en circulation.

Depuis le 16 novembre 2015, les actions à droit de vote variable de catégorie A et les actions à droit de vote de catégorie B de la Société sont négociées à la Bourse de Toronto sous un seul symbole, soit « TRZ ».

OPTIONS D'ACHAT D' ACTIONS

Au 4 décembre 2015, le nombre d'options d'achat d'actions en circulation s'élevait à 2 740 523, dont 1 877 384 pouvaient être exercées.

AUTRES

FLOTTE

La flotte d'Air Transat compte actuellement douze Airbus A330 (345 ou 375 sièges), neuf Airbus A310 (249 sièges), et quatre Boeing 737-800 (189 sièges).

La Société bénéficiait également d'ententes pour la location saisonnière, pour la saison d'hiver 2015, de six Boeing 737-800 (189 sièges) et de deux Boeing 737-700 (149 sièges). En vertu des ententes actuelles, 15 Boeing 737 seront ajoutés à la flotte pour la saison d'hiver 2016.

PROGRAMME DE RACHAT D' ACTIONS DANS LE COURS NORMAL DES ACTIVITÉS

Le 10 avril 2015, la Société a annoncé avoir reçu les approbations réglementaires requises afin de procéder à une offre publique de rachat d'actions dans le cours normal des activités pour une période de 12 mois.

Conformément à son offre publique de rachat d'actions dans le cours normal des activités, la Société est autorisée à racheter aux fins d'annulation un maximum de 2 274 921 actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B, représentant approximativement 10 % du flottant des actions à droit de vote variable de catégorie A et des actions à droit de vote de catégorie B émises et en circulation.

L'offre publique de rachat d'actions dans le cours normal des activités a pour but de permettre à la Société d'utiliser, selon les circonstances et d'une manière judicieuse, une partie des surplus de liquidités de la Société.

Les achats réalisés dans le cadre de l'offre publique de rachat d'actions dans le cours normal des activités sont faits sur le marché libre par l'intermédiaire de la TSX en accord avec sa politique sur les offres publiques de rachat d'actions dans le cours normal des activités. Le prix payé par la Société pour le rachat des actions correspond au prix du marché au moment de l'acquisition en plus, le cas échéant, des frais de courtage. Les achats ont pu commencer à partir du 15 avril 2015 et se termineront au plus tard le 14 avril 2016.

La Société a racheté, au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2015, 1 296 090 actions à droit de vote de catégorie B, pour une contrepartie au comptant de 9,4 millions \$.

COMPTABILITÉ

ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

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

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

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

AMORTISSEMENT ET DÉPRÉCIATION DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

GOODWILL ET IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

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

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

La Société a effectué un test de dépréciation au 30 avril 2015 afin de déterminer si la valeur comptable des UGT était supérieure à leur valeur recouvrable. La Société n'a relevé aucune dépréciation. La Société établit des prévisions de flux de trésorerie d'après les budgets annuels approuvés les plus récents et les plans stratégiques des activités pertinentes. Les prévisions de flux de trésorerie tiennent compte du risque lié à chaque actif ou à chaque UGT. Les prévisions de flux de trésorerie pour une période supérieure à trois ans sont extrapolées selon des taux de croissance estimés qui ne dépassent pas les taux de croissance à long terme moyens des marchés visés.

Au 30 avril 2015, le taux d'actualisation après impôts utilisé pour les tests de dépréciation des différents UGT était de 10,3 % [10,3 % au 31 octobre 2014]. Le taux de croissance perpétuel utilisé aux fins des tests de dépréciation s'établissait à 1 % au 30 avril 2015 [1 % au 31 octobre 2014].

Le 30 avril 2015, si le taux d'actualisation après impôts utilisé pour les tests de dépréciation avait été supérieur de 1 %, avec l'hypothèse que toutes les autres variables demeurent constantes, aucune charge de dépréciation n'aurait été requise.

Le 30 avril 2015, si le taux de croissance à long terme utilisé pour les tests de dépréciation avait été inférieur de 1 %, avec l'hypothèse que toutes les autres variables demeurent constantes, aucune charge de dépréciation n'aurait été requise.

Le 30 avril 2015, si les flux de trésorerie utilisés pour les tests de dépréciation avaient été inférieurs de 10 %, avec l'hypothèse que toutes les autres variables demeurent constantes, aucune charge de dépréciation n'aurait été requise.

IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET IMMOBILISATIONS INCORPORELLES À DURÉE DE VIE DÉFINIE

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

Les immobilisations corporelles sont amorties, compte tenu de la valeur résiduelle, sur la durée d'utilité estimée. Les aéronefs, et leurs composantes, constituent une catégorie importante des immobilisations corporelles. La charge d'amortissement est fonction de plusieurs hypothèses, notamment la période sur laquelle l'aéronef sera utilisé, le calendrier de renouvellement de la flotte et l'estimation de la valeur résiduelle des aéronefs et de leurs composantes au moment de leur disposition prévue. La période d'amortissement est déterminée en fonction du calendrier prévu pour renouveler nos aéronefs qui s'échelonnent pour le moment jusqu'en 2018. L'estimé de la valeur résiduelle des aéronefs et de leurs composantes au moment de leur disposition prévue est supportée par des évaluations de source externe revue périodiquement. Notre calendrier pour renouveler nos aéronefs et la valeur de réalisation de nos aéronefs que nous pourrions obtenir lors du renouvellement de la flotte sont tributaires de nombreux facteurs dont l'offre et la demande pour des aéronefs au moment prévu du renouvellement de la flotte. Des changements dans la durée d'utilité estimée de la valeur résiduelle des aéronefs pourraient influencer grandement la charge d'amortissement. En général, il faudrait modifier défavorablement nos principales hypothèses dans une proportion de 10 % pour entraîner une réduction de valeur telle qu'elle aurait une incidence importante sur nos résultats et notre situation financière. Une telle réduction, cependant, n'entraînerait pas de sortie de fonds et ne toucherait pas nos flux de trésorerie.

Aucun événement ou changement de situation n'est survenu au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2015 qui aurait pu nécessiter une réduction de valeur des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles à durée de vie définie.

JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

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

PROVISION POUR REMISE EN ÉTAT DES AÉRONEFS LOUÉS

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

PARTICIPATIONS NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE

Les participations ne donnant pas le contrôle pour lesquelles les actionnaires qui n'exercent pas le contrôle peuvent exiger le rachat par la Société des actions qu'ils détiennent sont reclassées au passif à leur valeur de rachat estimative, présumant ainsi l'exercice de leur option. Lorsqu'elle n'est pas prédéterminée selon une formule de calcul, cette valeur de rachat estimative est déterminée selon sa juste valeur. Le calcul de la juste valeur est fondé sur un modèle de flux de trésorerie actualisés. Les flux de trésorerie sont tirés du budget et des projections financières pour les cinq prochains exercices et ne tiennent pas compte des activités de restructuration auxquelles la Société ne s'est pas encore engagée ou des investissements futurs importants qui amélioreront le rendement de la filiale. La juste valeur est sensible au taux d'actualisation utilisé dans le modèle des flux de trésorerie actualisés ainsi qu'aux rentrées de fonds futures prévues et au taux de croissance utilisé à des fins d'extrapolation. En général, il faudrait modifier défavorablement les principales hypothèses utilisées dans le calcul de cette provision de plus de 15 % pour entraîner des charges supplémentaires qui pourraient avoir un effet important sur notre résultat global, notre situation financière et nos flux de trésorerie.

AVANTAGES DU PERSONNEL FUTURS

La Société offre des ententes de retraite de type à prestations définies à l'intention de certains membres de la haute direction. La Société comptabilise la charge de retraite de ces employés d'après des calculs actuariels, effectués annuellement d'après la méthode des unités de crédit projetées. Le calcul de la charge de retraite est effectué selon les hypothèses les plus probables de la direction à l'égard du taux de croissance des gains admissibles et de l'âge de retraite des employés. Les obligations au titre des ententes de retraite sont actualisées d'après les taux d'intérêt courants du marché. Étant donné le recours à diverses hypothèses pour déterminer le coût et les obligations liés aux avantages du personnel futurs, il existe une incertitude relative à la mesure inhérente au processus d'évaluation actuarielle. Les résultats réels seront différents des résultats estimés d'après les hypothèses.

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

	Coûts des avantages de retraite pour l'exercice clos le 31 octobre 2015	Obligations liées aux avantages de retraite au 31 octobre 2015
Augmentation (diminution)	\$	\$
Taux d'actualisation	(12)	(1 064)
Taux de croissance des gains admissibles	13	47

IMPÔTS

De temps à autre, la Société fait l'objet de vérifications par les autorités fiscales qui soulèvent des questions quant au traitement fiscal de certaines transactions. Certaines de ces questions pourraient entraîner des coûts importants qui demeureront incertains jusqu'à ce qu'un ou plusieurs événements se réalisent ou non. Même si l'issue est difficile à prédire avec certitude, les réclamations ou risques fiscaux dont l'issue sera probablement défavorable sont comptabilisées par la Société selon la meilleure estimation possible du montant de la perte. Par ailleurs, la déductibilité fiscale des pertes que la Société a déclarées au cours des exercices passés avec les placements dans des PCAA a été remise en question par les autorités fiscales et des avis de cotisation ont été reçus à cet effet au cours de l'exercice. Cette situation, qui pourrait entraîner une charge d'environ 16,2 millions \$, n'est pas provisionnée puisque la Société a l'intention de se défendre vigoureusement et croit fermement posséder suffisamment de faits et d'arguments pour conclure que la décision finale lui sera probablement favorable. Cependant, cette situation a entraîné un déboursé de 15,1 millions \$ au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2015. Ce montant est comptabilisé comme impôts sur le résultat à recevoir au 31 octobre 2015.

INSTRUMENTS FINANCIERS

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

GESTION DU RISQUE DE CHANGE

La Société est exposée au risque de change, principalement en raison de ses nombreuses ententes avec des fournisseurs étrangers, de ses baux d'aéronefs et de moteurs, de ses achats de carburant, de sa dette à long terme et de ses revenus en devises étrangères, et en raison des fluctuations des taux de change en ce qui concerne principalement le dollar américain, l'euro et la livre sterling par rapport au dollar canadien et à l'euro, le cas échéant. Environ 45 % des coûts de la Société sont effectués dans une devise autre que la monnaie de mesure de l'unité d'exploitation qui encoure les coûts alors que moins de 10 % des revenus est réalisé avec une devise autre que la monnaie de mesure de l'unité d'exploitation qui effectue la vente. Afin de préserver la valeur des engagements et des transactions anticipées, la Société conclut des contrats de change à terme pour l'achat et/ou la vente de devises, en fonction de l'évolution anticipée des taux de change, dont l'échéance est généralement de moins de dix-huit mois, et ce, en conformité avec sa politique de gestion des risques de devises.

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

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

GESTION DU RISQUE LIÉ AUX PRIX DU CARBURANT

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

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

RISQUE DE CRÉDIT ET DE CONTREPARTIE

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

Les comptes clients compris avec les Clients et autres débiteurs à l'état de la situation financière totalisent 68,7 millions \$ au 31 octobre 2015. 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 2015, environ 3 % des débiteurs était impayé depuis plus de 90 jours après la date exigible, tandis qu'environ 82 % était en règle, à moins de 30 jours. Il ne s'est jamais produit que la Société encours des pertes importantes pour ses comptes clients.

En vertu de certaines de ses ententes avec des fournisseurs de services et principalement des hôteliers, la Société effectue des dépôts afin de bénéficier d'avantages, entre autres relativement au prix, à l'exclusivité et à l'allotement de chambres. Au 31 octobre 2015, ces dépôts totalisent 42,4 millions \$. 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 16,5 millions \$ au 31 octobre 2015 et seront remboursés à l'échéance des baux. La Société est également tenue de verser des encaisses bailleurs sur la durée des baux afin de garantir le bon état des aéronefs. Ces encaisses bailleurs sont généralement remboursées à la Société sur dépôt de preuve que les entretiens afférents ont été effectués par la Société. Au 31 octobre 2015, les encaisses bailleurs ainsi réclamées totalisent 21,6 millions \$ et sont comprises avec les Clients et autres débiteurs. Il ne s'est jamais produit que la Société doive radier un montant appréciable de dépôts et de réclamations d'encaisses bailleurs auprès des bailleurs d'aéronefs et de moteurs.

Pour les institutions financières y compris les diverses contreparties, le risque maximum de crédit au 31 octobre 2015 est lié à la trésorerie et équivalents de trésorerie, y compris ceux en fiducie et autrement réservés et aux instruments financiers dérivés comptabilisés à l'actif. Ces actifs sont détenus ou transigés avec un nombre restreint d'institutions financières et autres diverses contreparties. La Société est exposée au risque que ces institutions financières et autres diverses contreparties avec lesquelles elle détient des titres ou conclut des contrats ne soient pas en mesure de respecter leurs engagements. La Société minimise son risque en ne concluant des contrats qu'avec des institutions financières et autres diverses contreparties de grande envergure ayant des cotes de crédit appropriées. La Société a pour politique de n'investir que dans des produits bénéficiant d'une cote de crédit minimale de R1-Mid ou mieux (selon Dominion Bond Rating Service (DBRS)), A1 (selon Standard & Poor's) ou P1 (selon Moody's) en plus d'être cotés par un minimum de deux firmes de cotation. L'exposition à ces risques est étroitement surveillée et contenue dans les limites dictées par les différentes politiques de la Société. La Société réexamine ses politiques de façon régulière.

La Société estime ne pas être soumise à une concentration importante du risque de crédit au 31 octobre 2015.

RISQUE DE LIQUIDITÉ

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

RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

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

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

OPÉRATIONS ET SOLDES ENTRE APPARENTÉS

Dans le cours normal de ses affaires, la Société conclut des opérations avec des sociétés apparentées. Ces opérations sont effectuées dans des conditions de pleine concurrence. Au cours de l'exercice un montant de 18,4 millions \$ a été utilisé pour l'achat de nuitées auprès d'hôtels détenus par CIBV une entreprise associée de la Société comparativement à 13,7 millions \$ en 2014. Au 31 octobre 2015, un solde à payer à CIBV de 0,3 million \$ était inclus dans le compte fournisseur et autres créditeurs, par rapport à 0,2 million \$ au 31 octobre 2014.

MODIFICATIONS DE MÉTHODES COMPTABLES

PRÉSENTATION DE LA QUOTE-PART DU RÉSULTAT NET D'UNE ENTREPRISE ASSOCIÉE

Au premier trimestre de 2015, la Société a modifié la présentation de la quote-part du résultat net d'une entreprise associée à l'état des résultats consolidés. Celle-ci est incluse dans le résultat d'exploitation de la Société. Par le passé, le résultat d'exploitation n'incluait pas la quote-part du résultat net d'une entreprise associée, soit CIBV, qui exploite des hôtels au Mexique, en République dominicaine et à Cuba. Or, l'exploitation d'hôtels fait partie des activités de la Société. Par conséquent, le résultat d'exploitation reflète mieux le résultat des activités courantes de la Société en incluant la quote-part du résultat net d'une entreprise associée. La modification de la méthode a été appliquée rétrospectivement, et n'a eu aucune incidence sur le résultat net de la Société.

MODIFICATIONS FUTURES DE MÉTHODES COMPTABLES

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

IFRS 9 – INSTRUMENTS FINANCIERS

En juillet 2014, l'IASB a terminé le projet en trois parties visant à remplacer l'IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*, en publiant l'IFRS 9, *Instruments financiers*. L'IFRS 9 traite du classement et de l'évaluation des actifs et des passifs financiers, et introduit un modèle prospectif de dépréciation fondé sur les pertes attendues de même qu'une approche revue en profondeur de la comptabilité de couverture.

Pour déterminer si un actif financier doit être évalué au coût amorti ou à la juste valeur, l'IFRS 9 a recours à une nouvelle approche qui remplace les multiples règles de l'IAS 39. L'approche préconisée par l'IFRS 9 repose sur la manière dont une entité gère ses instruments financiers et les caractéristiques contractuelles des flux de trésorerie rattachés aux actifs financiers. La plupart des exigences de l'IAS 39 en matière de classement et d'évaluation des passifs financiers sont reprises dans l'IFRS 9. Cependant, dans le cadre de l'évaluation d'un passif financier à la juste valeur par le biais du résultat net, la partie des variations de la juste valeur liées au risque de crédit propre à l'entité sera présentée dans les autres éléments du résultat global plutôt qu'à l'état du résultat.

L'IFRS 9 introduit aussi un modèle de dépréciation fondé sur les pertes attendues selon lequel les pertes de crédit attendues devront être comptabilisées en temps opportun. Plus précisément, les entités devront comptabiliser les pertes de crédit attendues dès la comptabilisation initiale des instruments financiers, et comptabiliser en temps opportun les pertes de crédit attendues sur leur durée de vie.

Enfin, l'IFRS 9 introduit un nouveau modèle de comptabilité de couverture ainsi que de nouvelles exigences en termes de divulgation d'informations sur les activités de gestion des risques. Le nouveau modèle de comptabilité de couverture représente une refonte importante de la comptabilité de couverture, qui permettra aux entités de mieux rendre compte de leurs activités de gestion des risques dans leurs états financiers.

L'application de l'IFRS 9 sera en vigueur pour l'exercice de la Société ouvert à compter du 1^{er} novembre 2018, et l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers.

IFRS 15 – PRODUITS DES ACTIVITÉS ORDINAIRES TIRÉS DE CONTRATS AVEC DES CLIENTS

En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients*. L'IFRS 15 est une nouvelle norme qui énonce les étapes à suivre pour comptabiliser les produits, et le moment auquel il convient de le faire, et prévoit la présentation d'informations pertinentes et plus complètes. Le principe de base de l'IFRS 15 est qu'une entité doit comptabiliser ses revenus afin de refléter le transfert des biens et services promis aux clients pour un montant correspondant à la contrepartie que l'entité s'attend à recevoir en échange de ces biens et services. L'IFRS 15 remplace l'IAS 11, *Contrats de construction*, l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, ainsi que plusieurs interprétations relatives aux produits. L'application de l'IFRS 15 est obligatoire et sera en vigueur pour l'exercice de la Société ouvert à compter du 1^{er} novembre 2018, et l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers.

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 jugées négligeables pour le moment, pourraient se manifester dans le futur et avoir un effet défavorable sur la Société.

Pour améliorer ses capacités de gestion du risque, la Société a établi un cadre de référence visant à fournir une structure permettant d'identifier, d'évaluer et de gérer les différents risques applicables à son industrie et ceux subis par toutes les sociétés. Ce cadre de référence est guidé par les principes suivants :

- Promouvoir une culture de sensibilisation au risque, au niveau du siège social et des filiales; et
- Intégrer la gestion des risques aux objectifs stratégiques, financiers et opérationnels.

Pour chacun des risques, un propriétaire a été identifié pour élaborer et mettre en œuvre des mesures d'atténuation afin de limiter les conséquences des risques sous sa responsabilité et/ou la probabilité que ses risques se manifestent.

De plus, la Société a adopté un processus continu de gestion des risques comprenant une évaluation trimestrielle des risques auxquels la Société et ses filiales sont exposées, sous la surveillance du comité d'audit (risques financiers), du comité des ressources humaines et de rémunération (risques de ressources humaines) et du comité de gestion des risques et de régie d'entreprise (risques stratégiques et opérationnels).

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

RISQUES ÉCONOMIQUES ET GÉNÉRAUX

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

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

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

RISQUES DE LA CONCURRENCE

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

De plus, les besoins des voyageurs dictent l'évolution de notre industrie. Depuis ces dernières années, ceux-ci exigent une valeur accrue, un meilleur choix de produits et un service personnalisé, le tout à des prix compétitifs. En effet, l'engouement pour Internet permet aux voyageurs d'avoir accès à des renseignements sur les produits et services de voyage et d'acheter ceux-ci directement auprès des fournisseurs, contournant ainsi tant les voyagistes, comme Transat, que les agents de voyages détaillants par l'entremise desquels nous obtenons une grande partie de nos revenus. Les forces du marché influencent également notre capacité de sièges et nuitées disponibles et questionnent, à certains égards, notre modèle de fonctionnement. L'incapacité de la Société à répondre rapidement à ces attentes de façon proactive pourrait avoir un effet négatif sur sa position concurrentielle tout en diminuant la profitabilité de ses produits.

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

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

RISQUES DE RÉPUTATION

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

RISQUES FINANCIERS

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

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

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

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

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

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

Comme Société qui traite des informations relatives aux cartes de crédit qu'utilisent nos voyageurs, nous devons nous conformer à des règles exigées par nos processeurs de cartes de crédit. Le défaut de respecter certaines règles relatives aux dépôts ou de sécurité des données de cartes bancaires, peut résulter en des pénalités ou la suspension des services offerts par les processeurs de carte de crédit. L'incapacité d'utiliser des cartes de crédit pourrait avoir un impact significatif défavorable sur nos réservations et par conséquent, sur nos résultats d'exploitation et notre rentabilité.

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

RISQUES D'APPROVISIONNEMENT ET FOURNISSEURS CLÉS

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

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

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

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

RISQUES AÉRIENS

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

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

Un incident d'un de nos aéronefs qui se produirait durant nos activités pourrait donner lieu à des frais de réparation ou des coûts de remplacement majeurs à l'aéronef endommagé, une interruption de service, et possiblement à des réclamations. Conséquemment, cet événement pourrait exercer un impact défavorable sur la réputation de la Société.

La Société a également besoin d'avoir accès à des installations aéroportuaires dans ses marchés sources et dans ses multiples destinations. La Société doit notamment pouvoir compter sur des créneaux horaires pour les décollages, atterrissages et accès aux portes d'embarquement, à des conditions qui lui permettent d'être concurrentielle. En conséquence, toute difficulté à obtenir un tel accès, ou des perturbations des activités aéroportuaires causées par exemple par des conflits de travail ou d'autres facteurs, sont susceptibles d'avoir un impact défavorable sur notre exploitation.

À la suite de la privatisation d'aéroports et d'organismes de navigation aérienne au cours de la dernière décennie au Canada, de nouveaux aéroports et de nouveaux organismes de navigation aérienne ont exigé des augmentations importantes de leurs frais d'utilisation des aéroports et de leurs redevances de navigation aérienne. D'autant plus que certains de ces aéroports sont situés dans des villes américaines, tout près des frontières canadiennes et ne sont pas sujets à de tels frais. Si ces frais d'utilisation et redevances de navigation devaient augmenter de manière significative, nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation pourraient en subir les contrecoûts et concéder certaines routes à nos concurrents américains.

RISQUES TECHNOLOGIQUES

Pour exercer ses activités, accroître son chiffre d'affaires et réduire ses charges d'exploitation, Transat dépend grandement de diverses technologies de l'information et des télécommunications. En effet, nos activités dépendent de notre capacité d'avoir accès à des renseignements, de gérer les systèmes de réservation, y compris le traitement quotidien d'un grand volume d'appels téléphoniques, de contrôler la rentabilité des produits et leur inventaire, de changer les prix de manière dynamique, de protéger ces renseignements, d'éviter la pénétration de nos systèmes informatiques et de distribuer nos produits à des agents de voyages détaillants et autres intermédiaires du secteur des voyages. L'évolution rapide de ces technologies peut nécessiter des dépenses en capital plus élevées que prévu en vue d'améliorer le service à la clientèle, ce qui pourrait avoir une incidence sur nos résultats d'exploitation.

Par ailleurs, ces moyens technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêt accidentel, d'interruption ou d'abus attribuables, entre autres causes, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, des attentats terroristes, des défaillances des systèmes de télécommunications, des pannes d'électricité, des virus informatiques, des actes de piratage informatique, des intrusions ou usurpations et autres menaces pour la sûreté. Même si Transat investit continuellement dans des moyens et dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement du service après sinistre, ces moyens et dispositifs pourraient ne pas être suffisants ou mis en œuvre adéquatement. Toute panne ou défaillance de ces systèmes pourraient nuire considérablement aux activités de la Société, à ces relations clients et porter préjudice à son résultat opérationnel et à sa situation financière.

De plus, plusieurs de ces systèmes de technologie d'information dépendent de fournisseurs tiers. Dans la mesure où ces fournisseurs deviendraient incapables de maintenir ou améliorer des solutions technologiques performantes de façon rentable et en temps opportun, la Société serait dans l'incapacité de réagir efficacement aux atteintes à la sécurité informatique, d'obtenir de nouveaux systèmes pour répondre à la croissance de sa clientèle ou d'appuyer de nouveaux produits offerts par la Société. Conséquemment, ces situations pourraient générer des charges additionnelles, ce qui aurait une incidence défavorable sur la situation financière de la Société.

RISQUES RÉGLEMENTAIRES

L'industrie dans laquelle évolue Transat est assujettie à de multiples lois et règlements tant canadiens qu'étrangers. Ceux-ci régissent entre autres les questions de sécurité, sûreté, droits des consommateurs, permis, licences, droits de propriété intellectuelle, protection de renseignements personnels, concurrence, tarification, et environnement. Conséquemment, les résultats futurs de Transat peuvent varier en fonction des mesures prises par les organismes gouvernementaux ayant compétence sur les activités de la Société, y compris l'octroi et les retards d'octroi de certaines autorisations ou de certains permis de la part de gouvernements, l'adoption de règlements qui ont une incidence sur les normes de service à la clientèle, notamment les nouvelles normes de sécurité des passagers, l'adoption de restrictions antibruit ou de règles de circulation nocturne plus sévères et la mise en vigueur de règlements provinciaux ayant une incidence sur les activités des agents de voyages détaillants et grossistes. De plus, des régimes de réglementation nouveaux ou différents ou des modifications apportées aux lois ou règlements et à la politique fiscale pourraient avoir un effet sur nos activités en ce qui concerne les taxes sur les chambres d'hôtel, les taxes sur la location automobile, les taxes imposées aux transporteurs aériens et les frais d'aéroport.

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

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

RISQUES EN RESSOURCES HUMAINES

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

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

En date du 31 octobre 2015, la Société comptait environ 5 500 employés dont près de 50% sont syndiqués et font l'objet de six conventions collectives. Au 31 octobre 2015, quatre conventions collectives sur six étaient arrivées à échéance. Les négociations pour le renouvellement de ces conventions collectives peuvent entraîner des arrêts, des ralentissements de travail ou des augmentations des coûts de main d'œuvre qui pourraient avoir un effet défavorable sur nos activités et notre résultat opérationnel.

RISQUES DE COUVERTURE D'ASSURANCE

Par suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001, le marché des assurances sur le transport aérien à l'égard des risques découlant d'une guerre et d'un acte terroriste a subi plusieurs changements. La limite par sinistre de l'assurance responsabilité relative aux dommages découlant de blessures subies par des passagers ou suite au décès de ceux-ci s'élève à 1,25 milliard \$US, sauf quant à l'assurance responsabilité pour les dommages corporels et matériels à des tiers (autres que les passagers) découlant des risques de guerre, dont la couverture maximale est de 150 millions \$US au total, par sinistre. Par conséquent, il est toujours nécessaire que les gouvernements procurent aux transporteurs aériens une couverture au-delà de 150 millions \$US 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 \$US n'ont pas de permis pour exercer leurs activités au Canada, ce qui restreint d'autant cette offre.

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

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

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

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

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

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

ÉVALUATION DES CPCI ET CIIF

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

À la lumière de cette évaluation, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne émis par le *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* (COSO-Framework 2013), et dans le cadre de la préparation de ses états financiers de fin d'année, ces deux dirigeants signataires ont conclu que les CPCI et les CIIF étaient efficaces au 31 octobre 2015.

Finalement, il n'y a eu aucune autre modification significative des CIIF survenue au cours du quatrième trimestre terminé le 31 octobre 2015 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur les CIIF de la société.

PERSPECTIVES

Sur l'ensemble de ses marchés, les réservations de la Société, à ce jour, sont supérieures de 15 % à celles enregistrées en 2014 à pareille date.

Sur le marché des destinations soleil au départ du Canada, le principal marché de la Société durant l'hiver, la capacité de Transat est supérieure de 7 % à celle offerte l'an passé. À ce jour, 45 % de cette capacité est vendue, les réservations sont en avance de 12 % et les coefficients d'occupation sont supérieurs de 2,1 %. L'impact de la faiblesse du dollar canadien, net de la baisse du coût du carburant, entraînera une hausse des charges opérationnelles de 4,0 % si le dollar et le coût du carburant demeurent au niveau actuel. Les marges sont actuellement similaires à celles enregistrées à pareille date l'année dernière.

Sur le marché transatlantique, où c'est la basse saison, la capacité de Transat est supérieure de 19 % à celle déployée l'hiver dernier. À ce jour, 46 % de cette capacité est vendue, les réservations sont en avance de 15 %, les coefficients d'occupation sont inférieurs de 1,2 % et les prix de vente sont inférieurs de 6,0 %. L'impact de la baisse du coût du carburant entraînera une baisse des charges opérationnelles de 3,0 % si le coût de ce dernier demeure au niveau actuel.

En France, où l'hiver représente la basse saison, les conditions de marché en 2015 ont été très difficiles. Par rapport à l'an passé à la même date, les réservations sont supérieures de 21 % et les prix de vente sont supérieurs de 1,5 %.

Compte tenu des facteurs qui précèdent, le résultat d'exploitation pour l'hiver devrait être supérieur à celui de l'année passée.

RAPPORT DE LA DIRECTION

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

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

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

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

Le président du conseil,
président et chef de la direction



Jean-Marc Eustache

Le vice-président, finances et administration
et chef de la direction financière



Denis Pétrin

[en milliers \$ canadiens, à l'exception des montants par action]

	2015	2014	2013	2012	2011
États consolidés des résultats					
Revenus	3 566 368	3 752 198	3 648 158	3 714 219	3 654 167
Dépenses d'exploitation	3 465 547	3 652 269	3 527 836	3 693 769	3 620 314
Amortissement	50 867	46 702	39 068	40 793	43 814
Restructuration	—	6 387	5 740	—	16 543
Résultat d'exploitation (perte d'exploitation)	49 954	46 840	75 514	(20 343)	(26 504)
Coûts du financement	2 229	1 939	2 512	2 962	3 499
Revenus de financement	(7 606)	(8 107)	(7 357)	(6 693)	(7 395)
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés	528	23 822	493	(701)	1 278
Perte (gain) de change sur les éléments monétaires non courants	(2 524)	(1 007)	(846)	(370)	1 654
Radiation et dépréciation de goodwill	—	369	—	15 000	—
Gain sur des placements dans des PCAA	—	—	—	(7 936)	(8 113)
Gain à la cession d'une filiale et sur rachat d'actions privilégiées d'une filiale	—	—	—	(5 655)	—
Résultat avant charge d'impôts	57 327	29 824	80 712	(16 950)	(17 427)
Impôts sur les bénéfices (recouvrement)	10 363	3 758	19 510	(3 414)	(5 775)
Part des actionnaires sans contrôle dans les résultats de filiales	(4 399)	(3 191)	(3 247)	(3 133)	(3 059)
Résultat net de l'exercice attribuable aux actionnaires	42 565	22 875	57 955	(16 669)	(14 711)
Résultat de base par action	1,11	0,59	1,51	(0,44)	(0,39)
Résultat dilué par action	1,10	0,59	1,51	(0,44)	(0,39)
Flux de trésorerie liés aux :					
Activités opérationnelles	94 000	106 240	123 039	8 872	90 673
Activités d'investissement	(58 009)	(61 100)	(28 289)	(11 024)	(56 683)
Activités de financement	(12 672)	191	(1 817)	(4 361)	(29 470)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	4 217	(2 262)	1 710	(3 888)	(3 571)
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	27 536	43 069	94 643	(10 401)	949
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	336 423	308 887	265 818	171 175	181 576
Total de l'actif	1 513 764	1 375 030	1 290 073	1 165 301	1 226 570
Dette à long terme (y compris la tranche à court terme)	—	—	—	—	—
Capitaux propres	537 252	482 946	441 393	366 326	384 241
Ratio d'endettement ¹	0,65	0,65	0,66	0,69	0,69
Valeur comptable par action ²	14,29	12,47	11,47	9,57	10,11
Rendement de la moyenne de l'avoir des actionnaires ³	8,3%	4,9%	14,4%	(4,4%)	(3,7%)
Statistiques – avoir des actionnaires (en milliers)					
Actions en circulation à la fin de l'exercice	37 591	38 742	38 468	38 296	38 022
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation :					
Avant dilution	38 442	38 644	38 390	38 142	37 930
Après dilution	38 558	39 046	38 472	38 142	37 930

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

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

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