

TABLE DES MATIÈRES

1.	Avertissement en ce qui concerne les déclarations prospectives.....	6
2.	Mesures financières non normalisées selon les IFRS.....	8
3.	Faits saillants financiers.....	12
4.	Faits saillants de l'exercice.....	13
5.	Aperçu.....	15
6.	Activités consolidées.....	20
7.	Situation financière, trésorerie et sources de financement.....	27
8.	Autres.....	34
9.	Comptabilité.....	35
10.	Risques et incertitudes.....	40
11.	Contrôles et procédures.....	48
12.	Indicateurs clés.....	48
	Rapport de la direction.....	49
	Rapport de l'auditeur indépendant.....	50

RAPPORT DE GESTION

Le présent rapport de gestion passe en revue l'exploitation de Transat A.T. inc., sa performance et sa situation financière pour l'exercice clos le 31 octobre 2024 par rapport à l'exercice clos le 31 octobre 2023 et doit être lu avec les états financiers consolidés audités et les notes afférentes. Sauf indication contraire, l'information présentée dans ce rapport de gestion est datée du 11 décembre 2024. 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.sedarplus.ca, dont les lettres d'attestation pour l'exercice clos le 31 octobre 2024 et la notice annuelle.

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

1. AVERTISSEMENT EN CE QUI CONCERNE LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

Le présent rapport de gestion contient certaines déclarations prospectives à l'égard de la Société, y compris concernant ses résultats, sa position financière et ses perspectives futures. Ces déclarations prospectives se reconnaissent à l'emploi de termes et d'expressions comme « s'attendre à », « anticiper », « planifier », « croire », « estimer », « avoir l'intention de », « viser », « projeter », « prévoir », ainsi que des formes négatives de ces termes et d'autres expressions semblables, y compris les renvois à des hypothèses. Toutes ces déclarations sont faites conformément aux lois sur les valeurs mobilières canadiennes en vigueur. Ces déclarations peuvent porter, sans toutefois s'y limiter, sur des observations concernant les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir. Les déclarations prospectives sont, de par leur nature, assujetties à des risques et incertitudes qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent grandement de ceux envisagés dans ces déclarations prospectives.

Les déclarations prospectives peuvent différer sensiblement des résultats réels pour diverses raisons comprenant, sans toutefois s'y limiter, la conjoncture économique, l'évolution de la demande compte tenu de la saisonnalité des opérations, les conditions météorologiques extrêmes, les désastres climatiques ou géologiques, la guerre, l'instabilité politique, le terrorisme réel ou appréhendé, l'éclosion d'épidémies ou de maladies, les préférences des consommateurs et leurs habitudes de consommation, la perception des consommateurs à l'égard de la sécurité des services à destination et de la sécurité aérienne, les tendances démographiques, les perturbations du système de contrôle de la circulation aérienne, le coût des mesures portant sur la protection, la sécurité et l'environnement, la concurrence, de préserver et de faire croître sa réputation et sa marque, la disponibilité du financement dans le futur, la capacité de la Société de rembourser ses dettes, la capacité de la Société à atténuer de manière adéquate les problèmes liés aux moteurs GTF de Pratt & Whitney, les fluctuations des prix du carburant et des taux de change et d'intérêt, la dépendance de la Société envers des fournisseurs clés, la disponibilité et la fluctuation des coûts liés à nos avions, les technologies de l'information et les télécommunications, les risques liés à la cybersécurité, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires, les litiges en cours et les poursuites intentées par des tiers, la capacité de réduire les coûts d'exploitation, la capacité de la Société d'attirer et de conserver des ressources compétentes, les relations de travail, les négociations des conventions collectives et les conflits de travail, les questions de retraite, le maintien d'une couverture d'assurance à des niveaux et conditions favorables et à un coût acceptable, ainsi que d'autres risques expliqués en détail à la section Risques et incertitudes du rapport de gestion.

Le lecteur est prié de noter que la liste des facteurs précités ne comprend pas tous les facteurs susceptibles d'avoir une incidence sur les déclarations prospectives de la Société. Le lecteur est également prié d'examiner attentivement ces facteurs, ainsi que d'autres facteurs, et de ne pas se fier indûment aux déclarations prospectives.

Les déclarations prospectives figurant dans le présent rapport de gestion reposent sur un certain nombre d'hypothèses sur la conjoncture économique et le marché, ainsi que sur les activités, la situation financière et les opérations de la Société. À titre d'exemples de déclarations prospectives citons, sans toutefois s'y limiter, les déclarations concernant :

- La perspective selon laquelle la Société sera en mesure de s'acquitter de ses obligations au moyen des fonds dont elle dispose, des flux de trésorerie provenant de l'exploitation et d'emprunts sur ses facilités de crédit existantes.
- La perspective selon laquelle la Société cible une augmentation du résultat d'exploitation ajusté annuel de 100 millions \$ d'ici la mi-2026 qui sera généré à la suite du déploiement d'initiatives clés liées au programme Élévation.
- La perspective selon laquelle pour l'exercice 2025, la Société prévoit augmenter la capacité disponible de 2 %, mesurée en sièges-milles offerts, comparativement à 2024.

En faisant ces déclarations, la Société a supposé, entre autres, que les normes et mesures au niveau de la santé et la sécurité du personnel et des voyageurs imposées par les autorités gouvernementales et aéroportuaires seront conformes à celles actuellement en vigueur, que la main-d'œuvre demeurera disponible tant pour la Société, ses fournisseurs ainsi que les entreprises rendant des services aux voyageurs dans les aéroports, que les facilités de crédit et autres modalités de crédit de ses partenaires commerciaux continueront d'être disponibles comme par le passé et que la direction continuera de gérer les fluctuations de trésorerie pour financer ses besoins en fonds de roulement pour l'exercice complet et que les prix du carburant, les taux de change, les prix de vente, les coûts d'hôtels et autres coûts demeureront stables, que la Société sera en mesure d'atténuer de manière adéquate les problèmes liés aux moteurs GTF de Pratt & Whitney et que les initiatives identifiées afin d'améliorer le résultat d'exploitation ajusté (BAIIA ajusté) pourront être mises en œuvre comme prévu et se traduiront par des réductions de coûts et une augmentation des revenus de l'ordre anticipé d'ici la mi-2026. Si ces hypothèses se révèlent incorrectes, les résultats réels et les développements pourraient différer considérablement de ceux envisagés dans les déclarations prospectives contenues dans le présent rapport de gestion. La Société considère que les hypothèses sur lesquelles s'appuient ces déclarations prospectives sont raisonnables. Ces déclarations reflètent les attentes actuelles concernant des événements et le rendement d'exploitation futurs, et ne sont pertinentes qu'à la date de publication du présent rapport de gestion, et représentent les attentes de la Société à cette date. La Société décline toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser toute déclaration prospective, que ce soit à la suite de nouvelles informations, d'événements futurs ou autrement, à l'exception de ce qui est exigé par les lois sur les valeurs mobilières applicables.

2. MESURES FINANCIÈRES NON NORMALISÉES SELON LES IFRS

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

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

En excluant de nos résultats les éléments qui découlent principalement de décisions stratégiques à long terme et/ou qui ne reflètent pas, à notre avis, notre rendement opérationnel de la période, dont la variation de la juste valeur des dérivés, la réévaluation du passif lié aux bons de souscription, les gains (pertes) à la cession d'entreprises et/ou d'actifs, les coûts de restructuration, les radiations et dépréciation d'actifs, la reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise, l'amortissement, les gains (pertes) de change, les gains (pertes) sur modification de la dette à long terme et autres éléments inhabituels importants, et en incluant les primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période, nous croyons que notre rapport de gestion aide les utilisateurs à mieux analyser nos résultats ainsi que notre capacité à générer des flux de trésorerie opérationnels. De plus, l'utilisation de mesures non conformes aide les utilisateurs à comparer nos résultats de façon plus pertinente d'une période à l'autre ainsi qu'avec ceux d'autres entreprises de notre secteur.

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

Résultat d'exploitation ajusté (perte d'exploitation ajustée) ou BAIIA ajusté	Résultat d'exploitation (perte d'exploitation) avant charge d'amortissement et dépréciation d'actifs, reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise, coûts de restructuration et de transaction et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période. La Société utilise cette mesure pour évaluer le rendement opérationnel de ses activités avant les facteurs mentionnés précédemment, afin d'assurer une meilleure comparabilité des résultats financiers.
Résultat ajusté (perte ajustée) avant charge d'impôts ou BAI ajusté	Résultat avant charge d'impôt (perte avant charge d'impôts) avant variation de la juste valeur des dérivés, réévaluation du passif lié aux bons de souscription, gain (perte) sur modification de la dette à long terme, gain (perte) à la cession d'entreprises, gain sur cession de placement, gain (perte) à la cession d'actifs, gain sur la cession-bail d'actifs, coûts de restructuration et de transaction, radiation d'actifs, reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise, gain (perte) de change et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période. La Société utilise cette mesure pour évaluer le rendement financier de ses activités avant les facteurs mentionnés précédemment, afin d'assurer une meilleure comparabilité des résultats financiers.
Résultat net ajusté (perte nette ajustée)	Résultat net (perte nette) avant variation de la juste valeur des dérivés, réévaluation du passif lié aux bons de souscription, gain (perte) sur modification de la dette à long terme, gain (perte) à la cession d'entreprises, gain sur cession de placement, gain (perte) à la cession d'actifs, gain sur la cession-bail d'actifs, coûts de restructuration et de transaction, radiation d'actifs, reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise, gain (perte) de change, réduction de la valeur comptable des actifs d'impôts différés et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période, net des impôts y afférents. La Société utilise cette mesure pour évaluer le rendement financier de ses activités avant les facteurs mentionnés précédemment, afin d'assurer une meilleure comparabilité des résultats financiers. Le résultat net ajusté est également utilisé dans le calcul de la rémunération variable des employés et des membres de la haute direction.
Résultat net ajusté (perte nette ajustée) par action	Résultat net ajusté (perte nette ajustée) divisé par le nombre moyen pondéré ajusté d'actions en circulation servant au calcul du résultat dilué par action.
Dettes totales	Dettes à long terme plus le montant des obligations locatives, de la subvention publique différée et du passif lié aux bons de souscription, net des coûts de financement reportés associés au financement non garanti CUGE. La direction utilise la dette totale pour évaluer le niveau d'endettement, les besoins futurs de liquidités et le levier financier de la Société. La direction croit que cette mesure est utile afin d'évaluer la capacité de la Société à respecter ses engagements financiers actuels et futurs.
Dettes totales nettes	Dettes totales (décrites ci-haut) moins la trésorerie et équivalents de trésorerie. La dette totale nette est utilisée afin d'évaluer la situation de trésorerie par rapport au niveau d'endettement de la Société. La direction croit que cette mesure est utile afin d'évaluer la capacité de la Société à respecter ses engagements financiers actuels et futurs.

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

(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	2024 \$	2023 \$	2022 \$
Résultat (perte nette) d'exploitation	(12 727)	89 733	(303 420)
Amortissement et dépréciation	221 870	186 355	154 212
Reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise	(3 112)	—	—
Coûts de restructuration	3 166	3 626	847
Primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période	(15 574)	(16 450)	(8 391)
Résultat d'exploitation ajusté (perte d'exploitation ajustée)	193 623	263 264	(156 752)
Perte avant charge d'impôts	(108 984)	(24 679)	(449 473)
Dépréciation d'actifs	—	4 592	783
Reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise	(3 112)	—	—
Coûts de restructuration	3 166	3 626	847
Gain sur cession d'actifs	(24 887)	(2 170)	(3 934)
Variation de la juste valeur des dérivés	23 691	4 434	9 685
Réévaluation du passif lié aux bons de souscription	(12 297)	(3 544)	(21 989)
Perte de change	5 778	23 378	92 150
Gain de change réalisé à la cession d'une entreprise	—	(7 275)	—
Radiation de coûts de financement reportés	—	12 743	—
Gain sur modification de la dette à long terme	—	(5 585)	(22 191)
Primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période	(15 574)	(16 450)	(8 391)
Perte ajustée avant charge d'impôts	(132 219)	(10 930)	(402 513)
Perte nette de l'exercice	(114 030)	(25 292)	(445 324)
Dépréciation d'actifs	—	4 592	783
Reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise	(3 112)	—	—
Coûts de restructuration	3 166	3 626	847
Gain sur cession d'actifs	(24 887)	(2 170)	(3 934)
Variation de la juste valeur des dérivés	23 691	4 434	9 685
Réévaluation du passif lié aux bons de souscription	(12 297)	(3 544)	(21 989)
Perte de change	5 778	23 378	92 150
Gain de change réalisé à la cession d'une entreprise	—	(7 275)	—
Radiation de coûts de financement reportés	—	12 743	—
Gain sur modification de la dette à long terme	—	(5 585)	(22 191)
Récupération d'impôts liée aux pertes relatives aux PCAA	—	—	(5 347)
Primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période	(15 574)	(16 450)	(8 391)
Perte nette ajustée	(137 265)	(11 543)	(403 711)
Perte nette ajustée	(137 265)	(11 543)	(403 711)
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	38 839	38 278	37 838
Perte nette ajustée par action	(3,53)	(0,30)	(10,67)

	31 octobre 2024	31 octobre 2023	31 octobre 2022
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$
Dette à long terme	682 295	669 145	664 160
Subvention publique différée	120 784	146 634	169 025
Passif lié aux bons de souscription	8 519	20 816	24 360
Coûts de financement reportés	—	—	(12 552)
Obligations locatives	1 465 722	1 221 451	1 087 908
Dette totale	2 277 320	2 058 046	1 932 901
Dette totale	2 277 320	2 058 046	1 932 901
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(260 336)	(435 647)	(322 535)
Dette totale nette	2 016 984	1 622 399	1 610 366

3. FAITS SAILLANTS FINANCIERS

	2024	2023	2022	Variation	
				2024	2023
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	\$	\$	\$	%	%
États des résultats consolidés					
Revenus	3 283 750	3 048 352	1 642 038	7,7	85,6
Résultat (perte) d'exploitation	(12 727)	89 733	(303 420)	(114,2)	129,6
Perte nette de l'exercice	(114 030)	(25 292)	(445 324)	(350,9)	94,3
Perte de base par action	(2,94)	(0,66)	(11,77)	(345,5)	94,4
Perte diluée par action	(2,94)	(0,66)	(11,77)	(345,5)	94,4
Résultat d'exploitation ajusté (perte d'exploitation ajustée) ¹	193 623	263 264	(156 752)	(26,5)	267,9
Perte nette ajustée ¹	(137 265)	(11 543)	(403 711)	(1 089,1)	97,1
Perte nette ajustée par action ¹	(3,53)	(0,30)	(10,67)	(1 076,7)	97,2
États des flux de trésorerie consolidés					
Activités opérationnelles	94 673	321 750	(177 854)	(70,6)	280,9
Activités d'investissement	(31 451)	(7 935)	(33 783)	(296,4)	76,5
Activités de financement	(240 292)	(203 021)	99 689	(18,4)	(303,7)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	1 759	2 318	1 288	(24,1)	80,0
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	(175 311)	113 112	(110 660)	(255,0)	202,2
États de la situation financière consolidés					
	31 octobre 2024	31 octobre 2023	31 octobre 2022	Variation	
	\$	\$	\$	2024	2023
				%	%
Trésorerie et équivalents de trésorerie	260 336	435 647	322 535	(40,2)	35,1
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés (courant et non courant)	484 944	450 752	375 557	7,6	20,0
	745 280	886 399	698 092	(15,9)	27,0
Actif total	2 750 910	2 569 370	2 271 131	7,1	13,1
Dettes (courant et non courant)	682 295	669 145	664 160	2,0	0,8
Dettes totales ¹	2 277 320	2 058 046	1 932 901	10,7	6,5
Dettes totales nettes ¹	2 016 984	1 622 399	1 610 366	24,3	0,7

¹ Voir section Mesures financières non normalisées selon les IFRS

4. FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

CESSION D'UN PLACEMENT DANS UNE COENTREPRISE

Le 9 janvier 2024, la Société a clôturé l'accord de vente et d'achat de sa participation de 50 % dans Desarrollo Transimar, une société mexicaine exploitant un hôtel, le Armony Luxury Resort & Spa, Marival Collection, situé près de Puerto Vallarta au Mexique, à son coactionnaire. La transaction, d'un montant de 15,5 millions \$ US [20,7 millions \$], a été réglée en espèces à la clôture de la transaction. La Société a enregistré un gain sur cession de placement de 5,8 millions \$. La Société a utilisé le produit de cette transaction pour effectuer des remboursements totalisant 20,7 millions \$ sur ses facilités de crédit garanties.

RENOUVELLEMENT DE CONVENTIONS COLLECTIVES

Deux conventions collectives ont été renouvelées en 2024. Une entente valide jusqu'en octobre 2027 a été conclue en février avec les agents de bord. Une entente a également été conclue avec les régulateurs de vol, celle-ci sera en vigueur jusqu'en octobre 2026.

INTERNALISATION DES SERVICES AU SOL À MONTRÉAL-TRUDEAU

La Société a complété l'internalisation des services aux passagers et à la rampe à l'aéroport Montréal-Trudeau (YUL). Des équipes de Transat assurent dorénavant l'ensemble des services aéroportuaires, ce qui a permis une amélioration de la ponctualité des vols au départ de YUL et une amélioration de la satisfaction de la clientèle.

FINANCEMENT

Le 26 avril 2024, la Société a renégocié son entente de financement garantie CUGE d'un montant de principal de 41,4 millions \$ ainsi que son entente de crédit à terme rotatif de 50,0 millions \$ aux fins de ses opérations afin, entre autres, de prolonger leur date d'échéance au 1^{er} février 2026 (précédemment 29 avril 2025).

La Société a procédé au remboursement par anticipation de son entente de crédit subordonnée aux fins de ses opérations qui venait à échéance le 29 avril 2025. Le montant des remboursements s'est élevé à 46,0 millions \$. La Société a également effectué un remboursement de 11,0 millions \$ sur son entente de financement garantie CUGE.

PRIX SKYTRAX DE MEILLEURE COMPAGNIE AÉRIENNE LOISIRS AU MONDE

Le 24 juin 2024, Air Transat, filiale de la Société, a obtenu, pour la sixième fois, le titre de Meilleure compagnie aérienne loisirs au monde aux World Airline Awards de Skytrax. Ce prix représente la satisfaction des passagers à l'égard du produit et des normes de service du personnel que les compagnies aériennes loisirs offrent à la clientèle en vol et à l'aéroport.

ENTENTE D'INDEMNISATION

Le 10 septembre 2024, la Société a conclu une entente d'indemnisation financière de 25,0 millions \$ US [33,6 millions \$] avec le fabricant d'équipement d'origine des moteurs GTF de Pratt & Whitney à titre de dédommagement lié aux coûts concernant les avions immobilisés en raison des problèmes inhérents aux moteurs GTF. Cette entente, sous certaines conditions, couvre la période du 1^{er} février 2023 au 31 décembre 2024.

TRANSACTIONS DE CESSION-BAIL

Le 29 octobre 2024, la Société a conclu trois transactions de cession-bail visant des moteurs GTF de Pratt & Whitney. Les transactions, d'une valeur de 87,5 millions \$, ont permis à la Société d'augmenter ses liquidités tout en continuant à utiliser les moteurs de rechange au besoin pour sa flotte d'appareils A321LR. Les produits des transactions ont été utilisés pour financer les opérations de la Société.

PROGRAMME D'OPTIMISATION ÉLÉVATION

Appuyée d'une firme spécialisée de l'industrie, la Société a réalisé au cours de l'exercice une revue approfondie de ses opérations et processus d'affaires en vue d'améliorer l'exécution, la gouvernance et l'efficacité dans la mise en œuvre du plan stratégique de la Société. Le Programme Élévation a pour objectif d'accélérer l'atteinte de résultats des initiatives stratégiques et de maximiser leur potentiel pour favoriser une croissance durable à long terme. Le programme est articulé sur deux axes, soit l'augmentation des revenus et la réduction des coûts. La Société cible une augmentation du résultat d'exploitation ajusté annuel de 100 millions \$ d'ici la mi-2026 qui sera généré à la suite du déploiement d'initiatives clés identifiées.

RÉCEPTION D'AÉRONEFS

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2024, la Société a pris livraison de quatre Airbus 321LR neufs et de trois Airbus 330 pour compenser, entre autres, les aéronefs cloués au sol en lien avec les problèmes liés aux moteurs GTF de Pratt & Whitney.

DÉPLOIEMENT DE LA COENTREPRISE AVEC PORTER AIRLINES

La Société a débuté l'exercice avec l'annonce de la création d'une coentreprise avec Porter Airlines, représentant une extension à une première année concluante en partage de codes. Cette alliance stratégique renforcée permet un afflux additionnel de passagers en connexion avec Porter, ainsi qu'un accès à un nouveau bassin de clientèle. L'intégration des réseaux complémentaires des deux entreprises aux aéroports Pearson de Toronto (YYZ) et Montréal-Trudeau (YUL) offre une plus grande connectivité entre l'Amérique du Nord, centrale et du Sud, en Europe et en Afrique du Nord.

La mise en œuvre d'une première phase de la coentreprise a été opérationnalisée et commercialisée en 2024. Les voyageurs peuvent désormais utiliser les canaux de distribution de chaque compagnie aérienne pour réserver des vols directs et de correspondance avec Air Transat ou Porter.

EXPANSION DU SERVICE INTERLIGNE VIRTUEL

En 2024, la Société a poursuivi l'expansion de son service d'interligne virtuel grâce à l'ajout des partenaires Pegasus Airlines, Volotea, Jet2.com et Air Mauritius à sa plateforme connectair par Air Transat, permettant désormais aux voyageurs de combiner certains vols d'Air Transat et de ses partenaires vers une multitude de destinations, principalement en Europe et en Afrique, en plus de l'Île Maurice et la Turquie. Ces nouvelles ententes portent à 16 le nombre de partenaires disponibles via la plateforme et à plus de 280 le nombre total de destinations supplémentaires accessibles annuellement par ce biais.

5. APERÇU

LE SECTEUR DES VOYAGES LOISIRS

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

ACTIVITÉ PRINCIPALE, VISION ET STRATÉGIE

Activité principale

Fondée à Montréal il y a 37 ans, Transat est un joueur phare du voyage loisir. Connue en tant que transporteur aérien sous la marque Air Transat, Transat regroupe aussi des entités spécialisées en tant que voyageurs et d'autres dans la distribution au détail de produits de voyages vacances. L'ensemble de son offre comprend des produits et des services pour découvrir une multitude de destinations internationales, principalement en Europe et les Caraïbes, avec des visées de croissance vers l'Amérique du Sud et l'Afrique du Nord.

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

Éluée par la clientèle meilleure compagnie aérienne loisirs au monde aux World Airline Awards 2024 de Skytrax, Air Transat est reconnue pour l'excellence de son service à la clientèle.

Stratégie

Dans le cadre de son plan stratégique 2022-2026, Transat vise à rétablir sa rentabilité, à la consolider et à se développer sur de nouveaux marchés. Cette phase doit permettre de capitaliser sur les acquis après 2026 pour propulser Transat vers une nouvelle phase de croissance.

PLAN STRATÉGIQUE ET OBJECTIFS

Pour cela, Transat met en œuvre ou poursuit un certain nombre d'activités :

- Le recentrage des activités aériennes et la redéfinition du réseau, avec une présence accrue à Montréal-Trudeau, à Toronto Pearson et dans l'Est du Canada;
- Le développement d'accords de partenariats, soit en interligne ou en partage de codes, et leur mise en œuvre pour accroître et solidifier le réseau grâce à un afflux de trafic de passagers permettant l'optimisation de l'utilisation de sa flotte;
- La réduction des coûts dans le cadre du programme Élévation et l'accroissement de l'agilité, notamment par la renégociation d'engagements (services au sol, entretien des aéronefs et autres), le recentrage sur les activités aériennes et une importante simplification de l'organisation;
- L'examen de toutes les solutions pour améliorer la structure de capital;
- L'accroissement de l'efficacité opérationnelle grâce à une flotte rajeunie et simplifiée sur deux types d'appareils Airbus (A330 et A321LR), l'optimisation de l'utilisation des avions, la réduction des effets saisonniers et l'amélioration des pratiques de gestion du revenu.

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

- Une marque de voyage loisir reconnue et appréciée, misant sur les vacances et les retrouvailles familiales, qui continuent de constituer des priorités pour les voyageuses et voyageurs;
- Un engagement en responsabilité d'entreprise depuis de nombreuses années qui s'articule autour de trois piliers : la planète, les personnes (membre du personnel et communautés) et les pratiques durables;
- Des équipes engagées avec un fort attachement à l'entreprise;
- Un ancrage historique au Québec.

Pour l'exercice 2025, dans le cadre de son plan stratégique 2022-2026 et de la mise en œuvre du programme Élévation, Transat poursuivra les objectifs et indicateurs de performance suivants :

1. Optimiser la gestion des revenus grâce à des initiatives axées sur la tarification, l'inventaire et des analyses avancées;
2. Réduire durablement les coûts externes par l'optimisation des contrats, la rationalisation des volumes et l'amélioration des performances des fournisseurs;
3. Renforcer la productivité des équipages et améliorer le réseau pour optimiser les dépenses;
4. Améliorer l'efficacité opérationnelle par une gestion optimisée des inventaires, une meilleure utilisation des équipes et une révision des programmes de maintenance;
5. Maximiser l'efficacité commerciale et du centre de contact client en automatisant certaines procédures, en réduisant les frais de distribution et en augmentant le retour sur investissement des initiatives marketing;
6. Simplifier et optimiser la structure organisationnelle;
7. Exploiter pleinement les synergies et les opportunités offertes par la coentreprise commerciale avec Porter Airlines.

REVUE DES OBJECTIFS ET RÉALISATIONS POUR 2024

Les principaux objectifs pour l'exercice 2024, ainsi que les réalisations, se détaillaient comme suit :

Continuer à optimiser la trésorerie et la structure de capital

Au cours de l'exercice 2024, la Société a poursuivi ses efforts en vue d'optimiser sa structure de capital. Tel que décrit à la section Financement, la Société a renégocié au cours de l'exercice certaines de ses ententes de financement, essentiellement en prolongeant d'un an la date d'échéance de ces emprunts, laquelle est désormais établie au 1^{er} février 2026 (précédemment au 29 avril 2025). Ces ententes de financement sont:

- Le financement garanti d'un montant de principal de 41,4 millions \$ avec le gouvernement du Canada par l'intermédiaire du Crédit d'urgence pour les grandes entreprises (CUGE);
- L'entente de crédit à terme rotatif de 50,0 millions \$ aux fins de ses opérations.

De plus, au cours de l'exercice 2024, la Société a remboursé des dettes totalisant 57,0 millions \$. Cela comprend des remboursements anticipés de 46,0 millions \$ sur son entente de crédit subordonnée liée à ses opérations, initialement prévue pour arriver à échéance le 29 avril 2025, permettant ainsi de solder cette dette en totalité. S'ajoute à cela un remboursement de 11,0 millions \$ sur son entente de financement garantie CUGE.

Finalement, la Société a conclu le 29 octobre 2024 trois transactions de cession-bail de moteurs de rechange GTF de Pratt & Whitney. Les transactions, d'une valeur de 87,5 millions \$, ont permis à la Société d'augmenter ses liquidités tout en continuant à utiliser les moteurs de rechange au besoin pour sa flotte d'appareils A321LR.

Finaliser la stratégie de renouvellement de la flotte afin de soutenir la croissance à moyen et à long terme

En 2024, la Société a pris livraison de quatre nouveaux Airbus 321LR et de trois Airbus 330. Les A321LR marquent une étape importante dans la modernisation de la flotte, offrant un confort accru pour les clients, une qualité de service optimisée et une performance écoénergétique supérieure. Les A330, quant à eux, ont été ajoutés à la flotte pour atténuer l'impact des avions immobilisés en raison des problèmes liés aux moteurs Pratt & Whitney.

La Société poursuit l'élaboration de son plan de flotte 2030, tout en bâtissant une stratégie d'approvisionnement alignée sur ses objectifs à long terme.

Développer et déployer un plan de transformation numérique afin d'améliorer l'expérience client et accroître la productivité des ressources internes

La Société a complété et fait approuver par le conseil d'administration un plan de transformation numérique sur cinq ans qui fait partie intégrante du programme Élévation. Ce plan repose sur l'adoption de technologies émergentes et vise à augmenter les revenus, réduire les coûts opérationnels et maintenir une qualité de service exemplaire pour les clients. Quinze initiatives ont été sélectionnées pour leur potentiel structurant avec une contribution significative des initiatives liées à la gestion des revenus, la tarification et la distribution. L'intelligence artificielle, intégrée dans plus de la moitié des projets, joue un rôle central dans cette transformation.

Poursuivre le développement du réseau aérien par le renforcement des routes historiques les plus performantes et l'ouverture de nouvelles liaisons (Lima au Pérou et Marrakech au Maroc), ainsi que le déploiement d'une entente commerciale élargie et à long terme avec Porter

La Société a annoncé en novembre 2023 la création d'une coentreprise commerciale avec Porter Airlines visant à accélérer l'expansion des deux compagnies aériennes dans leurs marchés respectifs. La coentreprise favorisera également une meilleure optimisation du réseau en collaborant à la planification des horaires et des itinéraires. La première phase de la coentreprise a été mise en place en juin 2024.

Au cours de l'exercice 2024, le réseau de la Société a été renforcé par l'ajout de nouvelles destinations et l'optimisation des fréquences sur certaines routes. Parmi les ajouts notables, on compte l'inauguration des liaisons vers Lima, au Pérou, en décembre 2023, et Marrakech, au Maroc, en juin 2024, offrant des points d'entrée stratégiques en Amérique du Sud et en Afrique du Nord respectivement. Tulum s'ajoute à ses nouvelles destinations à compter de décembre 2024. La Société a récemment annoncé l'ajout de Valence à compter de l'été 2025. De plus, plusieurs destinations, telles Marseille, Lyon et Nantes, sont désormais desservies à l'année.

Ces initiatives démontrent l'engagement de la Société à optimiser son programme de vols en continu en fonction de la demande et des tendances consommateurs, et à capitaliser sur ses forces principales, soit de rendre le voyage aussi agréable qu'abordable et toujours fiable.

Optimiser les pratiques de la Société en gestion de la tarification et des revenus

L'optimisation des pratiques en gestion de la tarification et des revenus a continué de progresser en 2024, bien que cette gestion ait été particulièrement complexe en raison de l'environnement compétitif dans les principaux marchés de la Société et des défis posés par l'immobilisation d'avions en raison des problèmes liés aux moteurs GTF de Pratt & Whitney, créant des inefficacités dans la gestion des revenus.

Parmi les réalisations notables en matière de revenus auxiliaires, la révision des familles tarifaires a encouragé l'achat de services auxiliaires, par exemple en incitant les clients à payer pour la réservation de sièges. Par ailleurs, le partenariat stratégique établi avec PlusGrade, annoncé en décembre 2023, a permis d'optimiser la vente de surclassements, notamment par le biais d'enchères pour les surclassements en Classe Club.

Par ailleurs, des initiatives d'intelligence artificielle (IA) ont été lancées pour améliorer la gestion des revenus, marquant une étape importante dans la modernisation des processus.

Compléter et déployer la stratégie globale de responsabilité d'entreprise incluant comme chantiers d'importance la livraison du plan de décarbonation de son activité et la formalisation d'engagements en matière de diversité, équité et inclusion

En 2024, la Société a réalisé des avancées dans diverses initiatives stratégiques visant à renforcer ses engagements en matière de durabilité, de diversité, d'inclusion et de sécurité. Des engagements en diversité, équité et inclusion (DEI) ont été adoptés et un comité de gouvernance en la matière a été mis sur pied. Tout le personnel non syndiqué a également suivi une formation en DEI. En parallèle, un engagement en santé et sécurité au travail (SST) a aussi été adopté, suivant la réalisation d'une planification triennale 2023-2025 de prévention en SST. En termes de divulgation, la Société a préparé et déposé plusieurs rapports prévus à son cadre de référence en responsabilité d'entreprise (RE): publication du premier rapport RE basé sur les référentiels tels que le GIFCC (Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques) et SASB (Sustainability Accounting Standards Board), développement du premier rapport d'étape du plan d'accessibilité triennal et publication du premier rapport conforme à la Loi sur la lutte contre le travail forcé et le travail des enfants dans les chaînes d'approvisionnement. Ces rapports et plans illustrent l'engagement de la Société envers la transparence, l'accessibilité et des pratiques responsables. Au niveau des opérations aériennes, la priorité reste le déploiement du plan de décarbonation lancé en 2023. La Société concentre ses efforts sur l'efficacité énergétique et l'optimisation du réseau dans le contexte où des A321LR cloués au sol constituent un enjeu important pour actionner les leviers de décarbonation.

Continuer d'alimenter la culture d'entreprise pour favoriser une expérience appréciée et enviable pour les membres du personnel

Transat avait formulé en 2023 un nouvel ADN corporatif incluant de nouvelles valeurs, un renouvellement de sa vision stratégique et de sa raison d'être. En cours d'année 2024, la Société a poursuivi le déploiement de cette culture renouvelée en intégrant dans diverses communications et pratiques d'affaires internes ces nouvelles composantes pour favoriser le sentiment d'appartenance à l'entreprise et l'expérience employée. La Société a entre autres intégré ses énoncés de valeurs et les comportements associés aux outils de mesure d'engagement des employés (Officevibe) et à notre processus de gestion de la performance annuelle.

De la formation a également été offerte à nos gestionnaires en matière de leadership.

Nous avons poursuivi nos efforts en matière de diversité, équité et inclusion (DEI) avec l'adoption d'engagements et de cibles. Un comité de gouvernance DEI a été mis sur pied. Tout le personnel non-syndiqué a reçu une formation sur le sujet.

Transat a été élue pour une sixième fois la Meilleure compagnie aérienne loisirs au monde aux World Airline Awards 2024 de Skytrax. Une distinction qui reflète non seulement la qualité des services offerts aux passagers, mais aussi l'excellence des équipes qui y contribuent.

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 260,3 millions \$ au 31 octobre 2024.

Facilités de crédit

Nous pouvons également compter, entre autres, sur une facilité de crédit à terme rotatif aux fins de nos opérations de 50,0 millions \$ venant à échéance le 1^{er} février 2026. De plus, tel que décrit à la section Financement, la Société bénéficie d'un accord avec le gouvernement du Canada qui lui a permis d'emprunter des liquidités de 706,7 millions \$, par l'intermédiaire du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE). La section 7. Situation financière, trésorerie et sources de financement du présent rapport de gestion contient plus de détails à ce sujet.

Nos ressources non financières comprennent :

Marque	La Société continue de renforcer son image de marque distinctive et sa réputation.
Structure	La structure intégrée permet d'assurer un meilleur contrôle de la qualité de nos produits et services et facilite l'implantation de programmes de gains d'efficacité.
Ressources humaines	Les employés travaillent en synergie et sont engagés à assurer la satisfaction globale de la clientèle et à participer à l'amélioration de l'efficacité de la Société. En outre, nous croyons que la Société bénéficie d'une solide équipe de direction.
Relations avec les fournisseurs	La Société entretient depuis plus de 37 ans des relations privilégiées avec de nombreux fournisseurs locaux et à destination.

Transat dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour 2025 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.

6. ACTIVITÉS CONSOLIDÉES

(en milliers de dollars)	2024 \$	2023 \$	2022 \$	Variation	
				2024 %	2023 %
Revenus	3 283 750	3 048 352	1 642 038	7,7	85,6
Charges d'exploitation					
Coûts liés à la prestation de services touristiques	832 358	707 023	355 250	17,7	99,0
Carburant d'aéronefs	631 989	647 795	526 152	(2,4)	23,1
Salaires et avantages du personnel	532 069	442 623	288 889	20,2	53,2
Frais de vente et de distribution	232 855	214 076	116 105	8,8	84,4
Entretien d'aéronefs	218 066	172 812	114 159	26,2	51,4
Frais d'aéroports et de navigation	211 229	191 283	128 318	10,4	49,1
Loyer d'aéronefs	9 563	12 254	6 018	(22,0)	103,6
Autres coûts aériens	278 889	272 761	162 082	2,2	68,3
Autres	127 665	110 769	90 949	15,3	21,8
Quote-part du résultat net d'une coentreprise	(130)	(2 758)	2 477	95,3	(211,3)
Amortissement et dépréciation	221 870	186 355	154 212	19,1	20,8
Reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise	(3 112)	—	—	100,0	—
Coûts de restructuration	3 166	3 626	847	(12,7)	328,1
	3 296 477	2 958 619	1 945 458	11,4	52,1
Résultat (perte) d'exploitation	(12 727)	89 733	(303 420)	(114,2)	129,6
Coûts de financement	145 464	135 397	105 314	7,4	28,6
Revenus du financement	(41 492)	(42 966)	(12 982)	(3,4)	231,0
Gain sur cession d'actifs	(24 887)	(2 170)	(3 934)	1 046,9	(44,8)
Variation de la juste valeur des dérivés	23 691	4 434	9 685	(434,3)	54,2
Réévaluation du passif lié aux bons de souscription	(12 297)	(3 544)	(21 989)	247,0	(83,9)
Perte de change	5 778	23 378	92 150	75,3	74,6
Gain de change réalisé à la cession d'une entreprise	—	(7 275)	—	(100,0)	100,0
Radiation de coûts de financement reportés	—	12 743	—	100,0	100,0
Gain sur modification de la dette à long terme	—	(5 585)	(22 191)	(100,0)	(74,8)
Perte avant charge d'impôts	(108 984)	(24 679)	(449 473)	(341,6)	94,5
Impôts sur le résultat (récupération)					
Exigibles	2 340	528	(3 174)	343,2	116,6
Différés	2 706	85	(975)	3 083,5	108,7
	5 046	613	(4 149)	723,2	114,8
Perte nette de l'exercice	(114 030)	(25 292)	(445 324)	(350,9)	94,3
Perte par action :					
De base	(2,94)	(0,66)	(11,77)	(345,5)	94,4
Dilué	(2,94)	(0,66)	(11,77)	(345,5)	94,4

REVENUS

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

Pour l'exercice clos le 31 octobre 2024, nos revenus ont augmenté de 235,4 millions \$ (7,7 %). Cette hausse découle de l'augmentation de la capacité déployée sur nos marchés. Sur l'ensemble du réseau, la capacité offerte a augmenté de 10,1 % comparativement à celle mise en marché en 2023. Dans l'ensemble, le trafic exprimé en passagers-milles payants a été supérieur de 7,6 % à celui de l'exercice correspondant de 2023. Nos revenus aériens unitaires, exprimés en revenu par passager-mille (ou « yield »), ont affiché une baisse de 7,0 %. Pour l'ensemble de nos marchés, nous avons affiché un coefficient d'occupation de 85,1 %, comparativement à 87,1 % en 2023. L'augmentation des revenus a toutefois été freinée par les menaces de grève au cours de la saison d'hiver, les inefficiences découlant des problèmes liés aux moteurs GTF de Pratt & Whitney sur la gestion des revenus, la hausse de la concurrence, la surcapacité sur les marchés et par l'incertitude économique. De plus, à la suite d'une entente conclue avec le fabricant d'équipement d'origine des moteurs GTF, nous avons enregistré à titre de revenus une indemnité financière de 33,6 millions \$.

Pour la saison d'hiver 2024, sur l'ensemble du réseau, la capacité offerte a augmenté de 18,5 % comparativement à celle mise en marché en 2023, alors que celle sur les routes Sud, le principal marché durant cette période, a augmenté de 20,2 %. Dans l'ensemble, le trafic a été supérieur de 15,7 % à celui de l'exercice correspondant de 2023. Nos revenus aériens unitaires, exprimés en revenu par passager-mille (ou « yield »), ont affiché une baisse de 5,6 %. Pour l'ensemble de nos marchés, nous avons affiché un coefficient d'occupation de 82,9 %, comparativement à 85,0 % en 2023.

Pour la saison d'été 2024, sur l'ensemble du réseau, la capacité offerte a augmenté de 4,8 % comparativement à celle mise en marché en 2023, alors que celle sur les routes transatlantique, le principal marché durant cette période, a augmenté de 9,3 %. Dans l'ensemble, le trafic a été supérieur de 2,7 % à celui de l'exercice correspondant de 2023. Nos revenus aériens unitaires, exprimés en revenu par passager-mille (ou « yield »), ont affiché une baisse de 9,1 %. Pour l'ensemble de nos marchés, nous avons affiché un coefficient d'occupation de 86,7 %, comparativement à 88,4 % en 2023.

CHARGES D'EXPLOITATION

Nos charges d'exploitation totales ont augmenté de 337,9 millions \$ (11,4 %) au cours de l'exercice par rapport à 2023. Ces augmentations sont attribuables à la hausse de notre capacité mise en marché par rapport à l'exercice 2023 ainsi que par les coûts engendrés par l'enjeu des problèmes liés aux moteurs GTF de Pratt & Whitney, dont ceux concernant la location d'aéronefs supplémentaires durant l'exercice pour combler la capacité des trois aéronefs qui étaient immobilisés durant la saison d'hiver 2024 et des six durant la saison d'été.

Coûts liés à la prestation de services touristiques

Les coûts liés à la prestation de services touristiques sont engagés par nos voyageurs. Ils comprennent principalement le coût des chambres d'hôtels ainsi que les coûts de transfert et d'excursions. L'augmentation de 125,3 millions \$ (17,7 %) résulte principalement de la hausse du nombre de forfaits vendus par rapport à 2023.

Carburant d'aéronefs

La dépense de carburant d'aéronefs a diminué de 15,8 millions \$ (2,4 %) au cours de l'exercice. Cette diminution résulte principalement de la baisse des prix du carburant de 11,6 %, partiellement compensée par l'augmentation du volume de litres consommés en raison de la hausse de la capacité, comparativement à la période correspondante de 2023.

Salaires et avantages du personnel

Les salaires et avantages du personnel ont augmenté de 89,4 millions \$ (20,2 %) pour s'établir à 532,1 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 octobre 2024. L'augmentation est principalement attribuable à l'accroissement du nombre d'employés afin de soutenir la hausse de notre capacité et à la suite de l'internalisation des services aux passagers et de rampe à l'Aéroport International Montréal-Trudeau.

Frais de vente et de distribution

Les frais de vente et de distribution comprennent les commissions versées aux agences de voyages, les frais de carte de crédit, les frais de distribution et les frais de commercialisation. Les frais de vente et de distribution ont augmenté de 18,8 millions \$ (8,8 %) au cours de l'exercice, comparativement à 2023. Cette augmentation découle principalement de la hausse de notre volume d'activités et des dépenses de commercialisation.

Entretien d'aéronefs

Les coûts d'entretien d'aéronefs comprennent les frais non capitalisables engagés par Air Transat, principalement pour le maintien en état des moteurs et des cellules sur les aéronefs, ainsi qu'en lien avec la provision pour conditions de retour. Comparativement à 2023, ces dépenses ont augmenté de 45,3 millions \$ (26,2 %) au cours de l'exercice. Cette augmentation est attribuable à la hausse de la capacité mise en marché par rapport à 2023 et à la hausse des entretiens effectués conformément aux plans de maintenance des constructeurs, partiellement compensée par l'incidence favorable des changements de certaines hypothèses liées à la provision pour conditions de retour dont l'utilisation prévue des aéronefs et moteurs et les baisses de taux d'intérêt.

Frais d'aéroports et de navigation

Les frais d'aéroports et de navigation comprennent principalement les droits exigés par les aéroports et les exploitants de services de navigation aérienne. Au cours de l'exercice, ces frais ont augmenté de 19,9 millions \$ (10,4 %), comparativement à 2023. Ces augmentations sont principalement attribuables à l'augmentation de la capacité mise en marché comparativement à 2023 ainsi qu'à la hausse des prix.

Loyer d'aéronefs

Les loyers d'aéronefs correspondent aux loyers variables d'aéronefs ainsi qu'à ceux liés à des baux à court terme. Comparativement à 2023, ces dépenses ont diminué de 2,7 millions \$ (22,0 %) au cours de l'exercice. La diminution résulte principalement en un nombre moyen d'aéronefs en location à court terme inférieur en 2024, comparativement à l'exercice précédent. En raison de l'enjeu lié aux problèmes des moteurs GTF de Pratt & Whitney et du retard dans la livraison des Airbus A321LR, cinq aéronefs ont été loués au cours de la saison d'hiver 2024. Pour l'ensemble de l'exercice 2023, nous avons dû louer deux aéronefs pour pallier au retard de la livraison des Airbus A321LR.

Autres coûts aériens

Les autres coûts aériens sont principalement composés des frais de manutention, des dépenses d'équipage, des frais de commissariat et d'autres frais liés aux opérations aériennes. Les autres coûts aériens ont augmenté de 6,1 millions \$ (2,2 %) au cours de l'exercice, comparativement à 2023. L'augmentation est principalement due à une hausse de notre capacité par rapport à 2023 ainsi qu'en raison de l'enjeu lié aux problèmes des moteurs GTF de Pratt & Whitney, partiellement compensée par la diminution des frais de manutention à la suite de l'internalisation des services aux passagers et de rampe à l'Aéroport International Montréal-Trudeau.

Autres

Les autres frais ont augmenté de 16,9 millions \$ (15,3 %) au cours de l'exercice, comparativement à 2023. Ces hausses découlent de la hausse de notre volume d'activités par rapport à 2023.

Quote-part du résultat net d'une coentreprise

Notre quote-part du résultat net d'une coentreprise correspond à notre quote-part du résultat net de Desarrollo Transimar, notre coentreprise en hôtellerie. Pour l'exercice, notre quote-part du résultat net s'élève à 0,1 million \$, comparativement à 2,8 millions \$ pour 2023. Le 9 janvier 2024, la Société a cédé sa participation de 50 % dans Desarrollo Transimar à son coactionnaire (voir section *Gain sur cession d'actifs*).

Amortissement et dépréciation

L'amortissement inclut l'amortissement et les pertes de valeurs attribuables aux immobilisations corporelles et aux immobilisations incorporelles. L'amortissement et dépréciation a augmenté de 35,5 millions \$ (19,1 %) au cours de l'exercice 2024. Ces augmentations sont principalement attribuables à l'entrée en service d'un Airbus A330, trois Airbus A321LR et d'un A321ceo en 2023 et de trois Airbus A330 et quatre Airbus A321LR en 2024.

Reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise

Préalablement à la clôture de la transaction de vente de sa participation dans une coentreprise conclue au cours du trimestre terminé le 31 janvier 2024, la Société a comptabilisé une reprise de dépréciation de 3,1 millions \$, correspondant au cumul des pertes de valeurs comptabilisées liées à son placement dans une coentreprise.

Coûts de restructuration

Les coûts de restructuration correspondent aux indemnités de cessation d'emploi liées aux changements apportés à la structure organisationnelle ainsi qu'aux indemnités de cessation d'emploi et coûts de réinstallation du personnel liés à la fermeture de la base de Vancouver à compter du 30 juin 2023. Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2024, les coûts comprennent une charge pour indemnités de cessation d'emploi de 2,5 millions \$ et des coûts de réinstallation de personnel de 0,6 million \$, comparativement à 3,0 millions \$ et 0,6 million \$ respectivement, pour 2023.

RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Compte tenu de ce qui précède, nous avons enregistré une perte d'exploitation de 12,7 millions \$ au cours de l'exercice, comparativement à un résultat d'exploitation de 89,7 millions \$ en 2023. Les résultats d'exploitation par saison se résument comme suit:

(en milliers de dollars)	2024 \$	2023 \$	2022 \$	Variation	
				2024 %	2023 %
Saison d'hiver					
Revenus	1 758 702	1 537 568	560 595	14,4	174,3
Charges d'exploitation	1 826 292	1 556 931	721 949	17,3	115,7
Perte d'exploitation	(67 590)	(19 363)	(161 354)	(249,1)	88,0
Perte d'exploitation (%)	(3,8)	(1,3)	(28,8)	(205,2)	95,6
Saison d'été					
Revenus	1 525 048	1 510 784	1 081 443	0,9	39,7
Charges d'exploitation	1 470 185	1 401 688	1 223 509	4,9	14,6
Résultat (perte) d'exploitation	54 863	109 096	(142 066)	(49,7)	176,8
Résultat (perte) d'exploitation (%)	3,6	7,2	(13,1)	(50,2)	155,0

Pour la saison d'hiver, nous avons enregistré une perte d'exploitation de 67,6 millions \$ (3,8 %), comparativement à 19,4 millions \$ (1,3 %) en 2023. La détérioration de notre résultat d'exploitation découle des coûts supplémentaires résultant de l'enjeu lié aux problèmes des moteurs GTF de Pratt & Whitney, des menaces de grève qui ont nui aux ventes et aux réservations, ainsi que de la hausse de la concurrence et du ralentissement économique qui ont exercé une pression à la baisse sur nos revenus aériens unitaires.

Durant l'été, le résultat d'exploitation s'établit à 54,9 millions \$ (3,6 %), par rapport à un résultat d'exploitation de 109,1 millions \$ (7,2 %) pour l'année précédente. La détérioration de notre résultat d'exploitation découle de la hausse de la concurrence, de la surcapacité sur les marchés, des menaces de grève qui ont nui aux ventes et aux réservations et de l'incertitude économique qui ont exercé une pression à la baisse sur nos revenus aériens unitaires ainsi que des coûts supplémentaires résultant de l'enjeu lié aux problèmes des moteurs GTF de Pratt & Whitney, partiellement atténuée par l'indemnité financière reçue du fabricant d'équipement d'origine des moteurs GTF.

Au cours de la saison d'hiver, nous avons affiché un résultat d'exploitation ajusté de 29,0 millions \$ (1,6 %), comparativement à 59,5 millions \$ (3,9 %) en 2023. Durant la saison d'été, nous avons enregistré un résultat d'exploitation ajusté de 164,6 millions \$ (10,8 %), par rapport à 203,8 millions \$ (13,5 %) en 2023. Globalement, pour l'exercice, nous avons affiché un résultat d'exploitation ajusté de 193,6 millions \$ (5,9 %), comparativement à 263,3 millions \$ (8,6 %) en 2023.

AUTRES CHARGES ET REVENUS

Coûts de financement

Les coûts de financement incluent les intérêts sur l'obligation locative, la dette à long terme et autres intérêts, les frais d'attente, les frais de mise en place ainsi que les frais financiers, nets des produits de la subvention publique différée. Les coûts de financement ont augmenté de 10,1 millions \$ (7,4 %) en 2024 comparativement à 2023. La hausse est due à l'augmentation des obligations locatives, principalement en raison de l'ajout de sept nouveaux baux d'aéronefs en 2024 et cinq aéronefs en 2023, partiellement compensée par la diminution de notre solde de dettes à la suite de remboursements complets et partiels de certaines ententes de crédit en 2024.

Revenus de financement

Les revenus de financement ont diminué de 1,5 million \$ (3,4 %) au cours de l'exercice comparativement à 2023. La diminution est due à la baisse des soldes moyens de trésorerie et d'équivalents de trésorerie, partiellement compensée par la hausse des taux d'intérêt.

Gain sur cession d'actifs

Au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2024, le gain sur cession d'actifs s'est établi à 24,9 millions \$. Nous avons, entre autres, reconnu un gain sur la cession-bail d'actifs de 18,7 millions \$ à la suite de transactions de cession-bail visant trois moteurs GTF de Pratt & Whitney. De plus, nous avons enregistré un gain sur cession de placement de 5,8 millions \$ à la suite de la clôture l'accord de vente et d'achat de notre participation de 50% dans Desarrollo Transimar, une société mexicaine exploitant un hôtel, le Armony Luxury Resort & Spa pour un montant de 15,5 millions \$ US, [20,7 millions \$].

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2023, nous avons, entre autres, enregistré un gain sur cession d'actif de 2,5 millions \$ à la suite du retour au bailleur d'un Boeing 737-800. Ce gain résulte principalement du renversement du solde d'obligations locatives y afférent. La valeur comptable des actifs liés au droit d'utilisation pour ce bail d'aéronef avait été entièrement dépréciée au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2020.

Variation de la juste valeur des dérivés

La variation de la juste valeur des dérivés correspond à la variation, au cours de l'exercice de la juste valeur du portefeuille des instruments financiers qui sont détenus et utilisés par la Société aux fins de la gestion du risque lié à la fluctuation des prix du carburant et des taux de change.

Au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2024, la juste valeur des instruments financiers dérivés liés au carburant d'aéronefs et aux devises a diminué de 23,7 millions \$. La diminution est principalement attribuable à l'arrivée à échéance des dérivés liés au carburant d'aéronefs et aux devises et à la baisse des prix du carburant, partiellement compensée par la dépréciation du dollar par rapport au dollar américain.

En 2023, la juste valeur des instruments financiers dérivés liés au carburant d'aéronefs et aux devises avait diminué de 4,3 millions \$. La diminution est principalement attribuable à l'arrivée à échéance des dérivés liés au carburant d'aéronefs et aux devises ainsi qu'à la baisse des prix du carburant.

Réévaluation du passif lié aux bons de souscription

La réévaluation du passif lié aux bons de souscription représente la variation de la juste valeur des bons de souscription au cours de la période. Pour l'exercice, la juste valeur des bons de souscription a diminué de 12,3 millions \$, principalement en raison de la diminution du cours de clôture de l'action de 3,01 \$ à 1,76 \$ entre le 31 octobre 2023 et le 31 octobre 2024.

Perte de change

Pour l'exercice, nous avons affiché une perte de change de 5,8 millions \$, comparativement à 23,4 millions \$ en 2023. Pour l'exercice, la perte de change est principalement attribuable à l'effet défavorable des taux de change sur les obligations locatives liées aux aéronefs, à la suite de la dépréciation du dollar par rapport au dollar américain.

Gain de change réalisé à la cession d'une entreprise

Le gain de change à la cession d'une entreprise de 7,3 millions \$ a été réalisé à la suite du reclassement aux résultats du montant cumulé des écarts de change lié à la vente de notre filiale à part entière Laminama au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2023.

Radiation de coûts de financement reportés

Les ententes de financement de la Société lui permettait d'emprunter, jusqu'au 29 octobre 2023, des liquidités supplémentaires totales de 100,0 millions \$. La Société avait comptabilisé des coûts de financement reportés constitués de la juste valeur initiale des 4 687 500 bons de souscription additionnels émis dans le cadre des amendements au montage financier associés au financement non garanti CUGE effectués le 29 juillet 2022 ainsi que des frais y afférents. Puisque la Société n'a effectué aucun tirage relatif à ces liquidités supplémentaires, la Société a radié le solde de 12,7 millions \$ de ses coûts de financement reportés au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2023.

Gain sur modification de la dette à long terme

Le 31 octobre 2023, compte tenu des termes de son entente comparativement aux conditions actuelles du marché, la Société a revu ses estimations initiales de remboursements futurs liés à son financement non garanti CUGE. La Société prévoit maintenant rembourser sa facilité de crédit à sa date d'échéance, soit le 26 avril 2026. Ainsi, la valeur comptable du financement non garanti CUGE a été ajustée à la baisse afin de correspondre au montant révisé des flux de trésorerie futurs actualisés au moyen du taux d'intérêt effectif initial. L'ajustement de 5,6 millions \$ a été comptabilisé à titre de gain sur modification de la dette à long terme.

IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Pour l'exercice, notre charge d'impôts sur le résultat s'élève à 5,0 millions \$, en regard de 0,6 million \$ en 2023. Le taux d'imposition effectif s'est établi à 4,6 % pour l'exercice clos le 31 octobre 2024 et à 2,5 % pour l'exercice clos le 31 octobre 2023. La hausse du taux d'impôt effectif découle entre autres d'une augmentation du taux d'impôt prescrit et de la profitabilité de certaines filiales étrangères et à l'utilisation de pertes fiscales au Canada afin d'annuler le gain découlant du rapatriement de fonds issus de la vente de notre placement dans un hôtel pour lequel une portion des pertes fiscales utilisées a été reconnu au résultat étendu.

Au cours du trimestre terminé le 30 avril 2020, la Société a cessé de comptabiliser des actifs d'impôts différés et réduit la valeur comptable des soldes d'actifs d'impôts différés liés à ses opérations canadiennes dont elle n'était plus en mesure de justifier la comptabilisation conformément aux normes IFRS. Ainsi, au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2024, les actifs d'impôts différés des filiales canadiennes n'ont donc pas été comptabilisés.

RÉSULTAT NET ET RÉSULTAT NET AJUSTÉ

En tenant compte des éléments présentés dans la section Activités consolidées pour l'exercice 2024, notre perte nette s'est établie à 114,0 millions \$, soit 2,94 \$ par action (de base et diluée), par rapport à 25,3 millions \$, soit 0,66 \$ par action (de base et diluée) lors de l'exercice précédent. Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2024, le nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé pour calculer les résultats par action a été de 38 839 000 (de base et dilué), comparativement à 38 278 000 (de base et dilué) pour 2023.

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2024, notre perte nette ajustée s'est établie à 137,3 millions \$ (3,53 \$ par action) comparativement à 11,5 millions \$ (0,30 \$ par action) en 2023.

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES

Les activités de la Société sont saisonnières, par conséquent les résultats d'exploitation des périodes intermédiaires ne reflètent pas proportionnellement les résultats de l'exercice entier. Pour les trimestres présentés, la hausse des revenus est principalement attribuable à la hausse de notre capacité.

Quant à nos résultats d'exploitation, la diminution de notre résultat d'exploitation découle des coûts supplémentaires occasionnés par l'enjeu lié aux problèmes des moteurs GTF de Pratt & Whitney, des menaces de grève ainsi que de la hausse de la concurrence et de l'incertitude économique qui ont nui à nos revenus aériens unitaires, lesquels ont affiché une baisse. Pour la saison d'été 2024 (T4), l'amélioration de notre résultat d'exploitation par rapport à 2023 découle principalement de l'indemnité financière reçue du fabricant d'équipement d'origine des moteurs GTF. 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)	T1-2023	T2-2023	T3-2023	T4-2023	T1-2024	T2-2024	T3-2024	T4-2024
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus	667 457	870 111	746 317	764 467	785 498	973 204	736 203	788 845
Résultat (perte) d'exploitation	(38 103)	18 740	64 375	44 721	(52 429)	(15 161)	(9 837)	64 700
Résultat net (perte nette)	(56 610)	(29 180)	57 303	3 195	(60 977)	(54 387)	(39 893)	41 227
Résultat (perte) de base par action	(1,49)	(0,76)	1,49	0,08	(1,58)	(1,40)	(1,03)	1,05
Résultat (perte) dilué(e) par action	(1,49)	(0,76)	1,49	0,08	(1,58)	(1,40)	(1,03)	1,05
Résultat (perte) d'exploitation ajusté(e) ¹	3 331	56 144	114 782	89 007	(8 625)	37 635	41 326	123 286
Résultat net ajusté (perte nette ajustée) ¹	(61 564)	(7 957)	42 302	15 676	(81 342)	(39 383)	(42 968)	26 427
Résultat net ajusté (perte nette ajustée) par action ¹	(1,62)	(0,21)	1,10	0,41	(2,11)	(1,02)	(1,10)	0,67

¹ Voir section Mesures financières non normalisées selon les IFRS

FAITS SAILLANTS DU QUATRIÈME TRIMESTRE

Pour le quatrième trimestre, la Société a affiché des revenus de 788,8 millions \$, soit 24,4 millions \$ (3,2 %) de plus que pour la période correspondante de 2023, alors qu'ils avaient atteint 764,5 millions \$. Nos activités se sont soldées par un résultat d'exploitation de 64,7 millions \$, comparativement à 44,7 millions \$ en 2023. Ces augmentations découlent de l'entente de 33,6 millions \$ conclue avec le fabricant d'équipement d'origine des moteurs GTF.

Au cours du quatrième trimestre, nous avons enregistré un résultat net de 41,2 millions \$ (1,05 \$ par action de base et diluée), comparativement à 3,2 millions \$ (0,08 \$ par action de base et diluée) en 2023.

Pour le quatrième trimestre, notre résultat net ajusté s'est établie à 26,4 millions \$ (0,67 \$ par action) comparativement à 15,7 millions \$ (0,41 \$ par action) en 2023.

7. SITUATION FINANCIÈRE, TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Au 31 octobre 2024, la trésorerie et les équivalents de trésorerie s'établissaient à 260,3 millions \$, comparativement à 435,6 millions \$ au 31 octobre 2023. La trésorerie et les équivalents de trésorerie détenus en fiducie ou autrement réservés se chiffraient à 484,9 millions \$ à la fin de l'exercice 2024, comparativement à 450,8 millions \$ au 31 octobre 2023. Notre état de la situation financière témoigne d'un fonds de roulement déficitaire de 261,1 millions \$, soit un ratio de 0,81, par rapport à un fonds de roulement déficitaire de 57,7 millions \$ et un ratio de 0,95 au 31 octobre 2023.

L'actif total a augmenté de 181,5 millions \$ (7,1 %), passant de 2 569,4 millions \$ le 31 octobre 2023 à 2 750,9 millions \$ le 31 octobre 2024. Cette hausse est expliquée dans le tableau de la situation financière présenté plus loin. Les capitaux propres ont diminué de 110,0 millions \$, passant de capitaux propres négatifs de 779,0 millions \$ au 31 octobre 2023 à 889,1 millions \$ au 31 octobre 2024. Cette baisse découle principalement de la perte nette de 114,0 millions \$.

(en milliers de dollars)	31 octobre 2024 \$	31 octobre 2023 \$	Écart \$	Principales sources d'explication des écarts importants
Actif				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	260 336	435 647	(175 311)	Se reporter à la section Flux de trésorerie
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés	484 944	450 752	34 192	Augmentation du volume d'activités
Clients et autres débiteurs	151 190	138 675	12 515	Augmentation des soldes d'encaisse bailleur à recevoir à la suite de réclamations liées à des entretiens effectués
Impôts sur le résultat à recevoir	504	598	(94)	Aucun écart important
Stocks	40 212	33 735	6 477	Augmentation de l'inventaire de pièces d'aéronefs
Charges payées d'avance	31 359	38 113	(6 754)	Diminution des montants payés d'avance aux fournisseurs
Dépôts	367 185	322 805	44 380	Augmentation des dépôts auprès de processeurs de cartes de crédits et des dépôts liés aux entretiens d'aéronefs en raison de l'augmentation du volume d'activités et du nombre d'aéronefs
Actifs d'impôt différé	588	1 047	(459)	Aucun écart important
Immobilisations corporelles	1 378 871	1 083 109	295 762	Principalement en raison de la prise de livraison de quatre Airbus A321LR et de trois Airbus A330 et la capitalisation des travaux d'entretien d'aéronefs admissibles, partiellement compensées par l'amortissement de la période
Immobilisations incorporelles	13 058	14 771	(1 713)	Amortissement de la période partiellement compensé par les acquisitions
Instruments financiers dérivés	22 663	38 321	(15 658)	Variation défavorable des dérivés liés au carburant et aux devises contractés
Placement	—	11 797	(11 797)	Cession de la coentreprise

(en milliers de dollars)	31 octobre 2024	31 octobre 2023	Écart \$	Principales sources d'explication des écarts importants
Passif				
Fournisseurs et autres créditeurs	363 889	319 764	44 125	Augmentation du volume des activités
Impôts sur le résultat à payer	1 632	416	1 216	Augmentation principalement en raison de la hausse du taux d'impôt de certaines filiales étrangères
Dépôts de clients et revenus différés	781 156	754 176	26 980	Augmentation du volume des activités
Instruments financiers dérivés	15 835	17 158	(1 323)	Variation favorable des dérivés liés aux devises, partiellement compensée par une variation défavorable des dérivés liés au carburant contractés
Dette à long terme et obligations locatives	2 148 017	1 890 596	257 421	Augmentation des obligations locatives à la suite de l'ajout de sept aéronefs, de la cession-bail d'actifs et de la dépréciation du dollar par rapport à la devise américaine, partiellement compensée par les remboursements de capital
Provision pour conditions de retour	174 368	177 832	(3 464)	Diminution principalement liée aux changements d'estimations partiellement compensée par l'augmentation liée au passage du temps
Passif lié aux bons de souscription	8 519	20 816	(12 297)	Diminution de la juste valeur au cours de la période en raison de la variation du cours de l'action de la Société
Subvention publique différée	120 784	146 634	(25 850)	Produits tirés des subventions publiques de la période selon la méthode du taux d'intérêt effectif
Passif lié aux avantages du personnel	25 305	20 961	4 344	Diminution de l'hypothèse de taux d'actualisation et amendements à certaines ententes de retraite
Passifs d'impôt différé	481	56	425	Aucun écart important
Capitaux propres				
Capital-actions	225 438	223 450	1 988	Émissions sur le capital autorisé
Provision pour paiements fondés sur des actions	16 283	16 329	(46)	Renversement de la charge liée aux paiements fondés sur des actions
Déficit	(1 123 113)	(1 008 452)	(114 661)	Perte nette
Montant cumulé des écarts de change	(7 684)	(10 366)	2 682	Gain de change sur conversion des états financiers de filiales étrangères

FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers de dollars)	2024 \$	2023 \$	2022 \$	Variation	
				2024 %	2023 %
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	94 673	321 750	(177 854)	(70,6)	280,9
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(31 451)	(7 935)	(33 783)	(296,4)	76,5
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(240 292)	(203 021)	99 689	(18,4)	(303,7)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie	1 759	2 318	1 288	(24,1)	80,0
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	(175 311)	113 112	(110 660)	(255,0)	202,2

Activités d'exploitation

Les activités d'exploitation ont généré des flux de trésorerie de 94,7 millions \$, par rapport à 321,8 millions \$ en 2023. La diminution des flux de trésorerie générés par les activités opérationnelles est attribuable à la baisse de 125,2 millions \$ des liquidités générées par la variation nette des soldes sans effet de trésorerie du fonds de roulement opérationnel, à la diminution de 109,9 millions \$ du résultat net avant éléments opérationnels ne nécessitant pas de sorties (rentrées) de fonds et à la diminution de 22,6 million \$ de la variation nette de la provision pour conditions de retour, partiellement compensées par la hausse de 30,5 millions \$ de la variation nette des autres actifs et passifs opérationnels.

Activités d'investissement

Les flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement ont atteint 31,5 millions \$ pour l'exercice courant, par rapport à des flux de trésorerie utilisés de 7,9 millions \$ en 2023. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2024, les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles se sont élevées à 138,6 millions \$ et consistent principalement en des entretiens d'aéronefs et en de l'équipement d'aéronefs, comparativement à 57,6 millions \$ pour 2023. La Société a également conclu durant l'exercice 2024, trois transactions de cession-bail visant des moteurs GTF de Pratt & Whitney pour un total de 87,5 millions \$. De plus, en 2024, un montant de 20,4 millions \$ a été reçu à titre de contrepartie nette en lien avec la cession de notre placement dans Desarrollo Transimar alors qu'en 2023 la Société avait reçu un montant de 48,1 millions \$ à titre de contrepartie nette en lien avec la cession de Laminama, dont le principal actif consistait en un terrain.

Activités de financement

Les flux de trésorerie utilisés par les activités de financement se sont élevés à 240,3 millions \$ par rapport à 203,0 millions \$ en 2023. La Société a effectué des remboursements liés à ses obligations locatives de 185,3 millions \$, comparativement à 151,4 millions \$ en 2023. La Société a également procédé à des remboursements liés à ses facilités de crédit pour un montant total de 57,0 millions \$, comparativement à 53,0 millions \$ en 2023.

FINANCEMENT

Financement du gouvernement du Canada

La Société bénéficie d'un accord avec le gouvernement du Canada qui lui a permis d'emprunter des liquidités de 706,7 millions \$ par l'intermédiaire du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE). Le 29 juillet 2022, la Société avait renégocié son accord avec le gouvernement du Canada afin de lui permettre d'emprunter des liquidités supplémentaires de 100,0 millions \$. Ces liquidités supplémentaires étaient disponibles jusqu'au 29 octobre 2023 et n'ont pas été utilisées par la Société. L'accord amendé mettait également à la disposition de la Société une facilité de crédit additionnelle de 50,0 millions \$ jusqu'au 29 juillet 2023 sujette à certaines conditions, notamment l'obtention d'un financement supplémentaire d'une tierce partie. Cette facilité de crédit additionnelle n'a pas été utilisée par la Société.

Les facilités de crédit entièrement remboursables mises à disposition par la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada au titre du CUGE, se décomposent comme suit :

Financement garanti CUGE

Les 26 avril 2024 et 28 avril 2023, la Société a renégocié son entente de financement garantie CUGE d'un montant initial de principal de 78,0 millions \$, afin, entre autres, de prolonger la date d'échéance au 1^{er} février 2026 (précédemment 29 avril 2025) et 29 avril 2025 (précédemment au 29 avril 2024), respectivement. La facilité de crédit est garantie au moyen d'une charge de premier rang grevant les actifs des filiales canadiennes, mexicaines, caribéennes et européennes de la Société, sous réserve de certaines exceptions, et porte maintenant intérêt au taux canadien moyen des opérations de pension à un jour (« taux CORRA ») à terme ajusté (précédemment au taux des acceptations bancaires), majoré d'une prime de 4,5 %, ou au taux préférentiel de l'institution financière, majoré d'une prime de 3,5 %. Dans l'éventualité d'un changement de contrôle, cette facilité de crédit devient immédiatement exigible. Selon les termes de l'entente, la Société est tenue de respecter certains ratios financiers et conditions financières. Au 31 octobre 2024, les ratios financiers et conditions financières étaient respectés. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2024, la Société a effectué un remboursement de 11,0 millions \$, portant ainsi le solde de principal à rembourser à 41,4 millions \$ [52,4 millions \$ au 31 octobre 2023]. Aux 31 octobre 2024 et 2023, la facilité de crédit était pleinement utilisée et la valeur comptable s'élève à 41,4 millions \$ au 31 octobre 2024 [51,9 millions \$ au 31 octobre 2023].

Financement non garanti CUGE

Un montant de 312,0 millions \$, sous forme de facilité de crédit non renouvelable et non garantie qui vient à échéance le 29 avril 2026. La facilité de crédit portait intérêt au taux de 5,0 % jusqu'au 31 décembre 2023. Elle porte maintenant intérêt au taux de 8,0 % jusqu'au 31 décembre 2024, augmentant de 2,0 % par an par la suite, avec possibilité de capitalisation des intérêts jusqu'au 31 décembre 2024. Dans l'éventualité d'un changement de contrôle, cette facilité de crédit devient immédiatement exigible. Aux 31 octobre 2024 et 2023, la facilité de crédit était pleinement utilisée et la valeur comptable s'élève à 359,6 millions \$ au 31 octobre 2024 [317,2 millions \$ au 31 octobre 2023].

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

Le nombre d'actions pouvant être émises à la suite de l'exercice des bons de souscription ne pourra excéder 25,0 % des actions présentement émises et en circulation ni faire en sorte que le porteur détienne, à la suite de l'exercice des bons, 19,9 % ou plus des actions en circulation. Dans le cadre d'un exercice qui excéderait ces seuils, l'excédent sera payable en espèces sur la base du différentiel entre le cours au marché des actions de Transat et le prix d'exercice. Enfin, en cas de remboursement intégral du financement non garanti CUGE d'ici son échéance, Transat aura le droit de racheter la totalité des bons de souscription pour une contrepartie correspondant à leur juste valeur marchande. Les bons ne seront pas cessibles avant l'expiration de la période donnant lieu à l'exercice de ce droit de rachat. Par ailleurs, le détenteur des bons de souscription bénéficie également de droits d'inscription visant à faciliter la vente des actions sous-jacentes et des bons eux-mêmes (une fois la restriction au transfert tombée).

Aux 31 octobre 2024 et 2023, un total de 13 000 000 bons de souscription étaient acquis en vertu des tirages effectués sur le financement non garanti CUGE et aucun bon de souscription n'avait été exercé.

En vertu des limites énoncées précédemment, si les 13 000 000 bons de souscription émis étaient exercés :

- un maximum de 9 755 270 bons de souscription pourraient être exercés via l'émission d'actions;
- 3 244 730 seraient payables en espèces sur la base du différentiel entre le cours au marché des actions de Transat et le prix d'exercice.

Facilité de crédit non garantie liée aux crédits voyage

Un montant de 353,3 millions \$ sous forme de facilité de crédit non garantie afin d'offrir un remboursement aux voyageurs dont le départ était prévu à compter du 1^{er} février 2020 et pour lesquels un crédit voyage a été émis en raison de la COVID-19. Cette facilité de crédit vient à échéance le 29 avril 2028 et porte intérêt au taux de 1,22 %. Dans la mesure où le financement garanti CUGE et le financement non garanti CUGE n'auront pas été remboursés, cette facilité de crédit pourrait devenir immédiatement exigible en cas de défaut en vertu du financement CUGE, y compris advenant un changement de contrôle et ce, en l'absence d'une renonciation par les prêteurs à en faire valoir l'exigibilité ou advenant un changement de contrôle sans le consentement des prêteurs.

Aux 31 octobre 2024 et 2023, la facilité de crédit était pleinement utilisée. Au 31 octobre 2024, la valeur comptable de la facilité de crédit s'élève à 231,3 millions \$ [205,2 millions \$ au 31 octobre 2023], et un montant de 120,8 millions \$ [146,6 millions \$ au 31 octobre 2023] est également comptabilisé à titre de subvention publique différée liée à ces prélèvements.

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

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

Autres facilités de crédit

Entente de crédit à terme rotatif

Les 26 avril 2024 et 28 avril 2023, la Société a renégocié son entente de crédit à terme rotatif de 50,0 millions \$ aux fins de ses opérations afin, entre autres, de prolonger la date échéance au 1^{er} février 2026 (précédemment au 29 avril 2025) et 29 avril 2025 (précédemment au 29 avril 2024) respectivement. Cette entente peut être prolongée d'un an à chaque date d'anniversaire sous réserve de l'approbation des prêteurs et devient immédiatement exigible dans l'éventualité d'un changement de contrôle. Selon les termes de l'entente, les tirages peuvent être effectués sous la forme d'emprunts bancaires en dollars canadiens et en dollars américains. L'entente est garantie par une hypothèque mobilière de premier rang grevant l'universalité des actifs, présents et futurs, des filiales canadiennes, mexicaines, caribéennes et européennes de la Société, sous réserve de certaines exceptions. Le crédit porte maintenant intérêt au taux CORRA à terme ajusté (précédemment au taux des acceptations bancaires) ou au taux de financement à un jour garanti en \$US, majoré d'une prime de 4,5 %, ou au taux préférentiel de l'institution financière, majoré d'une prime de 3,5 %. Selon les termes de l'entente, la Société est tenue de respecter certains ratios financiers et conditions financières. Au 31 octobre 2024, les ratios financiers et conditions financières étaient respectés. Aux 31 octobre 2024 et 2023, la facilité était pleinement utilisée.

Entente de crédit subordonnée

Au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2024, la Société a procédé au remboursement par anticipation de son entente de crédit subordonnée aux fins de ses opérations qui venait à échéance le 29 avril 2025. Au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2024, le montant des remboursements s'est élevé à 46,0 millions \$ [27,4 millions \$ au 31 octobre 2023, dont 3,4 millions \$ représentaient des intérêts capitalisés].

Ententes hors bilan

Dans le cours normal de ses affaires, Transat conclut des ententes et contracte des obligations qui auront une incidence sur l'exploitation et les flux de trésorerie futurs de la Société, dont certaines sont présentées au passif dans les états financiers consolidés et d'autres par voie de notes aux états financiers consolidés.

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

- Garanties
- Contrats de location liés aux aéronefs engagés non livrés, d'une durée de moins de 12 mois et/ou liés à des biens de faible valeur
- Obligations d'achat

Les ententes hors bilan qui peuvent être estimées, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, s'élevaient à environ 462,6 millions \$ au 31 octobre 2024 [851,5 millions \$ au 31 octobre 2023] et se résument comme suit :

ENTENTES HORS BILAN (en milliers de dollars)	2024 \$	2023 \$
Garanties		
Lettres de crédit irrévocables	1 721	1 350
Contrats de cautionnement	1 153	797
Contrats de location		
Obligations en vertu de contrats de location	459 748	849 320
	462 622	851 467
Ententes avec des fournisseurs	93 927	54 407
	556 549	905 874

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

La Société dispose, aux fins d'émissions de lettres de crédit, d'un crédit rotatif renouvelable annuellement, dont le montant s'élève à 74,0 millions \$. En vertu de cette entente, la Société doit céder en nantissement de la trésorerie égale à 100 % du montant des lettres de crédit émises. Au 31 octobre 2024, un montant de 69,6 millions \$ [69,9 millions \$ au 31 octobre 2023] était utilisé, dont 31,2 millions \$ [29,8 millions \$ au 31 octobre 2023] pour garantir les obligations relatives aux ententes de retraite à prestations définies de membres de la haute direction; cette lettre de crédit irrévocable est détenue par un tiers fiduciaire. Dans l'éventualité d'un changement de contrôle, la lettre de crédit émise pour garantir les obligations relatives aux ententes de retraite à prestations définies de membres de la haute direction sera tirée.

La Société dispose également, aux fins d'émission de lettres de crédit pour ses opérations anglaises, d'une ligne de crédit bancaire garantie par des dépôts de laquelle un montant de 1,3 million £ (2,3 millions \$) a été tiré.

Au 31 octobre 2024, le montant des ententes hors bilan, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, avait diminué de 388,8 millions \$ par rapport au 31 octobre 2023. Cette diminution découle principalement de la réception de quatre Airbus A321LR partiellement compensée par la dépréciation du dollar vis-à-vis le dollar américain et l'incidence de la hausse des taux d'intérêt sur les loyers futurs.

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

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES PAR EXERCICE	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et plus	Total
Exercices clos les 31 octobre	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Obligations contractuelles							
Dette à long terme	40 807	499 457	4 309	355 374	—	—	899 947
Obligations locatives	259 004	246 051	232 839	217 506	201 818	748 278	1 905 496
Contrats de location (hors bilan)	2 625	537	25 366	38 049	38 049	355 122	459 748
Ententes avec des fournisseurs et autres obligations	49 018	19 738	18 767	8 269	5 336	35 340	136 468
	351 454	765 783	281 281	619 198	245 203	1 138 740	3 401 659

Endettement

La Société affiche une dette à long terme de 682,3 millions \$ ainsi que des obligations locatives de 1 465,7 millions \$ à l'état consolidé de la situation financière.

La dette totale de la Société s'élève à 2 277,3 millions \$ au 31 octobre 2024, soit une hausse de 219,3 millions \$ comparativement au 31 octobre 2023. Cette hausse est principalement attribuable à l'ajout de quatre Airbus A321LR et de trois Airbus A330 à notre flotte permanente, aux transactions de cession-bail d'actifs visant trois moteurs et à la dépréciation du dollar vis-à-vis le dollar américain, partiellement compensée par les remboursements des obligations locatives et des dettes à long terme.

La dette totale nette a augmenté de 394,6 millions \$, passant de 1 622,4 millions \$ au 31 octobre 2023 à 2 017,0 millions \$ au 31 octobre 2024. L'augmentation de notre dette totale nette est due à la hausse de notre dette totale et à la diminution de notre solde de trésorerie et équivalents de trésorerie.

Actions en circulation

Au 31 octobre 2024, 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 6 décembre, il y avait un total de 39 485 123 actions à droit de vote en circulation.

Options d'achat d'actions

Au 6 décembre, le nombre d'options d'achat d'actions en circulation s'élevait à 342 583, dont 42 583 pouvaient être exercées.

Bons de souscription

Au 31 octobre 2024 et au 6 décembre, un total de 13 000 000 bons de souscription étaient émis. Au 31 octobre 2024 et au 6 décembre, un total de 13 000 000 étaient acquis en vertu des tirages effectués sur la facilité de crédit et aucun bon de souscription n'avait été exercé.

8. AUTRES

FLOTTE

Au 31 octobre 2024, la flotte permanente d'Air Transat compte seize Airbus A330 (332, 345 ou 363 sièges), dix-neuf Airbus A321LR (199 sièges) et huit Airbus A321neo (199 sièges). Au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2024, trois Airbus A330 et quatre Airbus A321LR sont entrés en service.

LITIGES

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

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

ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE

Le 5 novembre 2024, la Société a conclu une transaction de cession-bail visant un moteur GTF de Pratt & Whitney. La transaction, d'une valeur de 22,1 millions \$ US [30,8 millions \$], permettra à la Société d'augmenter ses liquidités tout en continuant à utiliser le moteur de rechange au besoin pour ses appareils A321LR. Le produit de la transaction sera utilisé pour financer les opérations de la Société.

9. COMPTABILITÉ

ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

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

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

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

Dépréciation des actifs non financiers

Une perte de valeur existe lorsque la valeur comptable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie [« UGT »] dépasse sa valeur recouvrable, laquelle correspond à la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente d'un actif, ou d'une UGT, et sa valeur d'utilité. L'identification des UGT exige que la direction porte un jugement sur les apports de chacune de ses filiales et du niveau d'interrelations entre elles compte tenu de l'intégration verticale de la Société et de l'objectif de proposer une offre complète de services touristiques dans les marchés desservies par la Société.

À chaque date de clôture, la Société doit apprécier s'il existe une indication de dépréciation d'un actif ou d'une UGT. Si une telle indication existe, ou si un actif ou une UGT doit faire l'objet d'un test de dépréciation annuel, la Société doit estimer la valeur recouvrable de l'actif ou de l'UGT. La valeur recouvrable correspond à la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente d'un actif et sa valeur d'utilité, et est calculée pour un actif individuel, sauf si l'actif ne génère pas d'entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie d'autres actifs ou groupes d'actifs; dans ce cas, le test de dépréciation est effectué au niveau de l'UGT. La valeur d'utilité est calculée à l'aide des flux de trésorerie estimatifs nets, en général compte tenu de projections détaillées sur une période de cinq ans et d'une hypothèse de croissance pour l'extrapolation des années subséquentes. Les flux de trésorerie nets estimatifs sont actualisés à l'aide d'un taux d'actualisation avant impôts sur le résultat qui tient compte des évaluations du marché actuel de la valeur temps de l'argent et du risque propre à l'actif. Pour calculer la juste valeur diminuée des coûts de la vente, les transactions récentes sur le marché sont prises en considération, si elles sont disponibles. Dans l'impossibilité d'identifier une telle transaction, il est possible d'utiliser un modèle d'évaluation approprié. Si la valeur comptable d'un actif ou d'une UGT dépasse sa valeur recouvrable, l'actif ou l'UGT est réputé s'être déprécié et il est réduit à sa valeur recouvrable. La dépréciation est comptabilisée au résultat net.

Aux 31 octobre 2024 et 2023, la Société a déterminé qu'il n'existait aucun indice qu'un actif a pu se déprécier.

Provision pour conditions de retour

Les contrats de location pour des aéronefs et moteurs incluent des obligations liées aux conditions dans lesquelles les actifs doivent être retournés au bailleur à la fin du bail [les « conditions de retour »]. La Société comptabilise une provision liée aux conditions de retour des aéronefs et des moteurs loués à partir du début du bail en fonction du degré d'utilisation jusqu'à l'entretien permettant de respecter la condition de retour ou jusqu'à la fin du bail. La provision est ajustée pour tout changement dans les coûts prévus de l'entretien afférent et dans les estimations comptables et jugements importants utilisés; ces changements sont comptabilisés sous « Entretien d'aéronefs » à l'état consolidé des résultats dans la période au cours de laquelle ils surviennent. La provision est actualisée au taux sans risque des obligations canadiennes avant impôts à la date de clôture, d'une durée correspondant à la durée moyenne restante avant la sortie de fonds afférente.

La Société verse des dépôts aux bailleurs en fonction de l'utilisation des aéronefs loués en lien avec certains travaux d'entretien futurs, soit les dépôts d'entretien aux bailleurs. Les dépôts versés entre le dernier entretien effectué par la Société et la fin du bail, ainsi que certains dépôts versés en excédent du coût réel des travaux d'entretien, ne seront pas remboursés à la Société lors de l'entretien. Ces dépôts sont inclus dans la provision pour conditions de retour des aéronefs et moteurs loués.

Les estimations utilisées pour déterminer le montant de la provision pour conditions de retour sont fondées sur l'expérience passée, les coûts actuels des travaux et l'inflation de ces coûts, les informations obtenues des fournisseurs externes, l'utilisation prévue des aéronefs, le moment auquel la réparation devrait avoir lieu, le taux de change du dollar américain ainsi que d'autres faits et hypothèses raisonnables dans les circonstances. Étant donné le recours à diverses hypothèses pour déterminer la provision pour conditions de retour, il existe une incertitude relative à la mesure inhérente à ce calcul. Les résultats réels seront différents des résultats estimés d'après les hypothèses.

Passif lié aux bons de souscription

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

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

Impôts

En raison des incidences défavorables de la pandémie de la COVID-19 sur ses résultats, la Société a cessé de comptabiliser les actifs d'impôts différés de ses filiales canadiennes et réduit la valeur comptable des soldes d'actifs d'impôts différés dont elle n'était plus en mesure de justifier la comptabilisation conformément aux normes IFRS. La Société a évalué les indicateurs positifs et négatifs disponibles afin de déterminer si un résultat imposable suffisant pouvait être réalisé afin de comptabiliser les actifs d'impôts différés existants. Il existe des indications négatives liées aux pertes générées durant l'exercice terminé le 31 octobre 2024 et les exercices précédents. Ces indications négatives l'emportent sur les indications positives historiques; ainsi, la Société n'a pas comptabilisé d'actifs d'impôts différés pour ses filiales canadiennes au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2024. Les déductions fiscales sous-jacentes à ces actifs d'impôts différés demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du résultat imposable.

De temps à autre, la Société fait l'objet de vérifications par les autorités fiscales qui soulèvent des questions quant au traitement fiscal de certaines transactions. Certaines de ces questions pourraient entraîner des coûts importants qui demeureront incertains jusqu'à ce qu'un ou plusieurs événements se réalisent ou non. Même si l'issue est difficile à prédire avec certitude, les réclamations ou risques fiscaux dont l'issue sera probablement défavorable sont comptabilisés par la Société selon la meilleure estimation possible du montant de la perte.

INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Gestion du risque de change

La Société est exposée au risque de change, principalement en raison de ses nombreuses ententes avec des fournisseurs étrangers, de ses obligations locatives, de ses achats de carburant, de sa dette à long terme et de ses revenus en devises étrangères, et en raison des fluctuations des taux de change en ce qui concerne principalement le dollar américain, l'euro et la livre sterling par rapport au dollar canadien et à l'euro, le cas échéant. Environ 77 % des coûts de la Société sont effectués dans une devise autre que la monnaie de mesure de l'unité d'exploitation qui encoure les coûts alors qu'environ 14 % des revenus sont réalisés avec une devise autre que la monnaie de mesure de l'unité d'exploitation qui effectue la vente. Afin de préserver la valeur des engagements et des transactions anticipées, la Société s'est dotée d'une politique de gestion des risques de devises qui autorise l'utilisation de certains types d'instruments financiers dérivés liés aux devises en fonction de l'évolution anticipée des taux de change, dont l'échéance est généralement de moins de dix-huit mois.

La Société peut documenter à titre d'instruments de couverture certains de ses dérivés de change et, le cas échéant, démontre régulièrement que ces instruments sont suffisamment efficaces pour qu'elle puisse continuer d'utiliser la comptabilité de couverture. Ces dérivés de change sont désignés comme couverture de flux de trésorerie.

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

Gestion du risque lié aux prix du carburant

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

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

Risque de crédit et de contrepartie

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

Les créances-clients compris avec les clients et autres débiteurs à l'état consolidé de la situation financière totalisent 14,3 millions \$ au 31 octobre 2024 [11,3 millions \$ au 31 octobre 2023]. Les comptes clients sont composés de soldes à recevoir d'un grand nombre de clients, y compris des agences de voyages. Les comptes clients proviennent de la vente de vacances à forfait à des particuliers par l'entremise d'agences de voyages et de la vente de sièges à des voyageurs géographiquement dispersés. Aucun client ne représente plus de 10 % du solde des débiteurs aux 31 octobre 2024 et 2023. Au 31 octobre 2024, environ 20 % [environ 11 % au 31 octobre 2023] des débiteurs étaient impayés depuis plus de 90 jours après la date exigible, tandis qu'environ 73 % [environ 77 % au 31 octobre 2023] étaient en règle, à moins de 30 jours. Il n'est jamais arrivé que la Société encoure des pertes importantes pour ses comptes clients. À ce titre, la provision pour créances douteuses à la fin de chaque période, de même que la variation pour chacune des périodes, est négligeable.

Les soldes à recevoir des processeurs de cartes de crédit et les dépôts auprès de ces derniers totalisent 41,9 millions \$ et 114,8 millions \$ respectivement au 31 octobre 2024 [46,9 millions \$ et 92,1 millions \$ respectivement au 31 octobre 2023]. Le risque de crédit pour ces montants est négligeable.

En vertu de ses baux pour des aéronefs et des moteurs, la Société effectue des dépôts lors de la mise en place de ceux-ci, notamment pour garantir les loyers résiduels. Ces dépôts totalisent 50,9 millions \$ au 31 octobre 2024 [43,7 millions \$ au 31 octobre 2023] et seront remboursés à l'échéance des baux. La Société est également tenue de verser des encaisses bailleurs sur la durée des baux afin de garantir le bon état des aéronefs. Ces encaisses bailleurs sont généralement remboursées à la Société sur dépôt de preuves que les entretiens afférents ont été effectués par la Société. Au 31 octobre 2024, les encaisses bailleurs ainsi réclamées totalisent 40,1 millions \$ [18,9 millions \$ au 31 octobre 2023] et sont comprises avec les Clients et autres débiteurs. Il ne s'est jamais produit que la Société doive radier un montant appréciable de dépôts et de réclamations d'encaisses bailleurs auprès des bailleurs d'aéronefs et de moteurs. Le risque de crédit pour ces montants à recevoir est négligeable.

En vertu de certaines de ses ententes avec des fournisseurs de services la Société effectue des dépôts. Au 31 octobre 2024, ces dépôts totalisent 9,9 millions \$ [7,0 millions \$ au 31 octobre 2023]. Ces dépôts sont compensés par les achats chez ces fournisseurs. Le risque provient du fait que ces fournisseurs ne seraient pas en mesure d'honorer leurs obligations en fournissant les services ou biens requis. La Société tente de minimiser son risque en limitant les dépôts aux seuls fournisseurs qui sont reconnus et réputés dans les marchés visés. Ces dépôts sont répartis sur un grand nombre de fournisseurs et il n'est jamais arrivé que la Société doive radier un montant appréciable pour ses dépôts aux fournisseurs.

Pour les institutions financières, y compris les diverses contreparties, le risque maximum de crédit au 31 octobre 2024 est lié à la trésorerie et équivalents de trésorerie, y compris ceux en fiducie et autrement réservés et aux instruments financiers dérivés comptabilisés à l'actif. Ces actifs sont détenus ou transigés avec un nombre restreint d'institutions financières et autres diverses contreparties. La Société est exposée au risque que ces institutions financières et autres diverses contreparties, avec lesquelles elle détient des titres ou conclut des contrats, ne soient pas en mesure de respecter leurs engagements. La Société minimise son risque en ne concluant des contrats qu'avec des institutions financières et autres diverses contreparties de grande envergure ayant des cotes de crédit appropriées. La Société a pour politique de n'investir que dans des produits bénéficiant d'une cote de crédit minimale de R1-Mid ou mieux [selon Dominion Bond Rating Service [DBRS]], A2 [selon Standard & Poor's] ou P2 [selon Moody's] en plus d'être cotés par un minimum de deux firmes de cotation. L'exposition à ces risques est étroitement surveillée et contenue dans les limites dictées par les différentes politiques de la Société. La Société réexamine ses politiques de façon régulière.

La Société estime ne pas être soumise à une concentration importante du risque de crédit aux 31 octobre 2024 et 2023.

Risque de liquidité

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

Risque de taux d'intérêt

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

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

MODIFICATIONS COURANTES ET FUTURES DE MÉTHODES COMPTABLES

Modifications d'IAS 1 - Présentation des états financiers

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

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

IFRS 9 - Instruments financiers et IFRS 7 - Instruments financiers: informations à fournir

En mai 2024, l'IASB a publié des modifications de portée limitée à l'IFRS 9 et à l'IFRS 7. Les modifications clarifient les indications concernant le classement des actifs financiers assortis de caractéristiques liées à des enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance d'entreprise; les modifications clarifient également la date à laquelle un actif financier ou un passif financier est décomptabilisé lorsqu'il est réglé au moyen d'un système de paiement électronique.

Les modifications entreront en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2026 et l'adoption anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence éventuelle de ces modifications sur ses états financiers consolidés.

IFRS 18 États financiers : Présentation et informations à fournir

En avril 2024, l'IASB a publié l'IFRS 18, *Présentation et informations à fournir dans les états financiers*, qui remplacera l'IAS 1, *Présentation des états financiers*, mais reprendra de nombreuses exigences d'IAS 1. La norme énonce des dispositions relatives à la présentation et aux informations à fournir dans les états financiers. La norme introduit une structure définie pour l'état des résultats, composée de catégories et de sous-totaux requis. La norme introduit également des exigences d'information spécifiques liées aux indicateurs de performance définis par la direction et un rapprochement entre ces indicateurs et le sous-total spécifié le plus similaire dans les IFRS, qui devront être divulgués dans une seule note.

L'IFRS 18 s'applique aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2027 et une l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de l'IFRS 18 sur ses états financiers consolidés.

10. RISQUES ET INCERTITUDES

La présente section donne un aperçu des risques généraux ainsi que des risques particuliers auxquels Transat et ses filiales sont exposées, lesquels sont susceptibles d'avoir une incidence importante sur la situation financière, les résultats d'exploitation ou les activités de la Société.

La présente section ne vise pas à décrire toutes les éventualités ni tous les facteurs susceptibles d'avoir une incidence sur la Société ou ses activités. En outre, les risques et incertitudes décrits peuvent se matérialiser ou non, évoluer différemment des prévisions ou entraîner des conséquences autres que celles prévues aux présentes. D'autres sources de risques et d'incertitude, insoupçonnées ou jugées négligeables pour le moment, pourraient se manifester dans le futur et avoir un effet défavorable sur la Société.

GOVERNANCE DES RISQUES

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

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

Pour chacun des risques, un propriétaire a été identifié pour élaborer et mettre en œuvre des mesures d'atténuation afin de limiter les conséquences des risques sous sa responsabilité et/ou la probabilité que ses risques se manifestent. Ce propriétaire représente une première ligne de défense en gestion des risques. Les services support de la Société, soit les fonctions Finances, Affaires juridiques, Sécurité informatique et Ressources humaines constituent quant à elles une deuxième ligne de défense car elles participent à la conception et au fonctionnement des mesures d'atténuation complémentaires des risques. Finalement, le service d'Audit interne de la Société représente la troisième ligne de défense pour fournir une assurance indépendante quant à l'efficacité et à l'efficience des contrôles visant ces mesures d'atténuation.

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

La gestion de ces risques est également partagée entre les membres de la direction et du conseil d'administration de la Société suivant une cartographie unique et un langage commun afin d'éliminer une gestion des risques « en silos ». En raison des contextes économique et socio-politique qui évoluent constamment, les risques auxquels la Société est exposée ont été réévalués en détails par les dirigeants de la Société. Cet exercice essentiel a permis de mettre à jour l'ordre de priorité des risques selon leur niveau de probabilité de réalisation et leur effet quantitatif et qualitatif sur les activités de la Société. Ces risques sont ensuite classés en fonction des impacts qui peuvent affecter le plan stratégique, la Société ou les opérations. Cet exercice annuel s'est conclu par un total de 30 risques, cotés par ordre d'importance : rouge pour les 6 risques hautement prioritaires, orange pour les 7 risques prioritaires, jaune pour les 11 risques modérés et vert pour les 6 risques faibles. Ces risques sont ensuite regroupés selon le sujet traité et par responsable, pour en faciliter leur compréhension et s'assurer que les mesures de mitigation soient appliquées adéquatement, tel qu'exposé dans les paragraphes suivants.

RISQUES PRINCIPAUX

Un aperçu général de chacune des principales catégories de risques est présenté ci-après, décrivant également les principales mesures pour réduire si possible l'occurrence et atténuer l'impact potentiel de ces risques sur les objectifs d'affaires de la Société. Bien que des couvertures d'assurances sont souscrites pour certains de ces risques, et que des mesures d'atténuation opérationnelles soient en place, rien ne garantit que ces actions permettraient de réduire de façon efficace les risques qui pourraient avoir une incidence négative sur la situation financière de la Société, sa réputation et/ou sa capacité à réaliser ses objectifs stratégiques et opérationnels.

RISQUES FINANCIERS

En raison des risques évoqués plus bas dans la section des risques économiques et généraux, nos résultats d'exploitation futurs pourraient être inférieurs aux attentes des analystes en valeurs mobilières et des investisseurs, ce qui aurait un effet défavorable sur le cours de nos actions.

Comme les conditions du marché actuel et la santé financière de l'entreprise ne sont pas optimales, la Société pourrait être confrontée à des difficultés pour refinancer sa dette et ainsi, répondre à ses besoins de financement futurs. La Société continue d'étudier toutes les options afin d'optimiser sa structure de capital, notamment le refinancement de la dette existante du gouvernement du Canada, à des conditions plus avantageuses à moyen terme que celles en place. La Société ne peut donner de garantie qu'elle aura accès à des sources de financement ou encore à des conditions de financement acceptables. Bien que la Société ait réussi à prolonger régulièrement la maturité de sa dette et ait mis en place des lignes de crédit, rien ne garantit qu'elle pourra obtenir de nouvelles prolongations ou qu'elle disposera des liquidités nécessaires pour répondre à ses obligations.

La Société doit aussi réaliser dans le cours normal nombre d'investissements visant à bonifier l'expérience des passagers et assurer son positionnement concurrentiel. L'incapacité à dégager des liquidités suffisantes afin de réaliser de tels investissements peut également avoir une incidence défavorable sur nos activités, sur notre situation financière ou sur nos résultats d'exploitation.

Les facilités de crédit actuelles de la Société sont assujetties à la conformité à l'égard de certains ratios financiers et conditions financières. Rien ne garantit que la Société respectera ces ratios financiers et conditions financières et qu'elle pourra continuer à utiliser ses facilités de crédit actuelles ou à obtenir du financement supplémentaire. Par ailleurs, une volatilité des marchés financiers pourrait entraîner une diminution de l'accessibilité au crédit et une augmentation des coûts d'emprunt, rendant ainsi plus difficile l'accès à du financement supplémentaire selon des modalités satisfaisantes. Conséquemment, nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation pourraient en subir les contrecoups.

De plus, dans le cours normal, la Société fait face à un certain nombre d'échéances à court terme se rapportant à des contrats de services avec des processeurs de cartes de crédit. Ces ententes devront être renouvelées ou remplacées dans le contexte du marché prévalant au moment de leur échéance, ce qui pourrait se traduire par des modalités de fonctionnement plus onéreuses pour la Société ou une incapacité à renouveler ou remplacer ces contrats.

Les processeurs de cartes de crédit exigent également des réserves, prises à même les liquidités de la Société, en lien avec les transactions traitées pour les réservations faites par ses clients. Ces réserves sont généralement variables en fonction de la saisonnalité des activités et des conditions particulières aux contrats avec les processeurs de cartes de crédit. Les processeurs de cartes de crédit peuvent également exiger un niveau de réserves plus élevé selon leur appréciation des perspectives se rapportant à l'environnement commercial ou à la situation financière de la Société. Une augmentation de ces réserves pourrait avoir une incidence défavorable sur les liquidités disponibles pour la conduite des activités de la Société.

Transat est tout particulièrement exposée aux fluctuations des prix du carburant. Bien que la Société ait mis en place un programme de couverture sur le prix du carburant, rien ne garantit que nous serions en mesure de répercuter toute augmentation des prix du carburant sur nos clients en augmentant les tarifs et, le cas échéant, qu'une telle augmentation suffirait à contrebalancer les coûts accrus de carburant, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable sur nos activités, sur notre situation financière ou sur nos résultats d'exploitation.

Transat est tenue à des obligations considérables non résiliables en vertu de contrats de location à l'égard de sa flotte aérienne. Si les revenus provenant des activités de la Société n'atteignaient pas des niveaux suffisants, les paiements en vertu de nos contrats de location pourraient avoir une incidence importante sur les activités de notre Société.

Transat est également exposée, en raison de ses nombreuses ententes avec des fournisseurs étrangers, aux variations du taux de change en ce qui concerne principalement le dollar américain, l'euro et la livre sterling par rapport au dollar canadien. Ces variations de taux de change pourraient augmenter nos coûts d'exploitation ou diminuer nos revenus.

Des hausses des taux d'intérêt pourraient également avoir une incidence sur les frais d'intérêt découlant des titres de créance à taux fixe et variable, ce qui aurait une incidence sur nos frais d'intérêt.

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

Comme société qui traite des informations relatives aux cartes de crédit qu'utilisent nos voyageurs, nous devons nous conformer à des règles exigées par nos processeurs de cartes de crédit. Le défaut de respecter certaines règles relatives aux dépôts ou de sécurité des données de cartes bancaires peut résulter en des pénalités ou la suspension des services offerts par les processeurs de cartes de crédit. De plus, les processeurs de cartes de crédit ont déjà pris des mesures de mitigation telle que la retenue des fonds jusqu'à ce que le service soit rendu au client. L'incapacité d'utiliser des cartes de crédit pourrait avoir un impact significatif défavorable sur nos réservations et par conséquent, sur nos résultats d'exploitation et notre rentabilité.

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

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

Finalement, l'industrie du voyage en général et nos activités en particulier sont saisonnières. Par conséquent, nos résultats d'exploitation trimestriels peuvent varier. Nous croyons donc que les comparaisons de nos résultats d'exploitation d'un trimestre à l'autre, ou d'un semestre à l'autre, ne sont pas nécessairement significatives et ne devraient pas servir d'indice d'un rendement futur.

RISQUE DE CYBER-ATTAQUES

Dans le cadre de ses opérations, la Société recueille, utilise et conserve, pour une période déterminée, de grandes quantités de données sur les clients, à des fins commerciales, marketing et autres dans nos divers systèmes informatiques. Ces données sont stockées et traitées dans nos installations et dans des installations appartenant à des tiers, y compris, par exemple, dans un environnement infonuagique hébergé par un tiers. L'intégrité et la protection des données de nos clients, de nos employés et de notre entreprise, ainsi que le fonctionnement continu de nos systèmes et des autres fournisseurs de services tiers, sont essentiels à nos activités. La réglementation et les obligations contractuelles applicables en matière de sécurité et de protection de la vie privée sont de plus en plus exigeantes et comportent des pénalités de non-conformité onéreuses.

Malgré nos efforts pour nous protéger contre l'accès non autorisé à nos systèmes et à l'information de nature délicate, en raison de la portée et de la complexité de leur structure de technologie de l'information, de notre dépendance envers des tiers pour soutenir et protéger notre structure et nos données et de l'évolution constante des cyber-menaces, nos systèmes et ceux de tiers sur lesquels nous comptons sont sujets aux perturbations, défaillances, accès non autorisé, cyberterrorisme, erreurs d'employés, négligence, fraude ou autre utilisation abusive. De plus, étant donné la sophistication des pirates informatiques pour accéder sans autorisation à nos renseignements sensibles, nous pourrions ne pas être en mesure de détecter la violation pendant de longues périodes, voire pas du tout.

Ces événements, accidentels ou intentionnels, pourraient entraîner le vol, l'accès ou la divulgation non autorisés, la perte, l'utilisation frauduleuse ou illégale de données de clients qui pourraient nuire à notre réputation, entraîner une interruption de nos services ou entraîner une perte d'affaires, ainsi que des frais de réparation et autres, amendes, enquêtes, actions en justice ou poursuites. Par conséquent, des incidents futurs pourraient avoir une incidence défavorable importante sur la Société, notamment sur nos activités, notre situation financière, nos liquidités et nos résultats d'exploitation.

RISQUES RELIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES

La capacité de la Société d'exécuter son plan stratégique est tributaire de l'expérience de ses dirigeants et employés clés, ainsi que de la connaissance qu'ils ont du milieu touristique, des secteurs voyages et aériens. Dans le contexte économique actuel et le contexte du Programme Élévation générant de l'incertitude chez certains de nos employés, il pourrait devenir difficile de retenir le talent. Le nombre d'employés est à niveau pour soutenir nos opérations rendant ainsi nos besoins d'attraction moindres. Néanmoins, un défi de rétention pourrait s'avérer réel dans le contexte actuel. Conséquemment, la perte d'employés importants pourrait nuire à nos activités et donc à nos résultats d'exploitation.

Les coûts de main-d'œuvre constituent une des rubriques importantes parmi les charges d'exploitation de la Société. Ces coûts deviennent davantage importants avec le renouvellement des plus récentes conventions collectives (agents de bord, régulateurs de vols), et celle des pilotes à venir en 2025, avec des hausses salariales importantes pour le personnel syndiqué. Rien ne garantit que Transat parvienne à maintenir ces coûts à des niveaux qui ne nuiront pas à ses activités, aux résultats de son activité, ni à sa situation financière.

La filiale Air Transat de la Société est la seule avec des employés syndiqués, lesquels sont encadrés par cinq conventions collectives. Celle des agents de bord soit le « syndicat canadien de la fonction publique », division du transport aérien, fut ratifiée en février 2024 pour une période de 5 ans (rétroactive depuis 2022). La négociation pour le renouvellement de la convention collective des pilotes débutera en janvier 2025. Elle entraînerait non seulement une hausse importante de la masse salariale mais possiblement une perturbation de nos opérations si des moyens de pression étaient déployés par ces derniers. Un conflit de travail entre les parties pourrait également prendre place et perturber nos opérations. Un tel conflit, ou moyens de pression de la part des pilotes, pourraient également générer de l'incertitude chez nos passagers et donc pourrait impacter nos revenus. Finalement, depuis septembre 2024, le groupe d'employés agents aux passagers a fait une demande d'accréditation syndicale qui résultera en une nouvelle convention collective pour Transat. Le processus de négociations d'une nouvelle convention collective pourrait causer des perturbations à nos opérations, et le résultat de la négociation pourrait résulter en une hausse importante de coûts de main d'œuvre pour ce groupe d'employés.

L'industrie aéronautique fait face actuellement à une pression des syndicats de pilotes qui exigent des réajustements de leur rémunération, causée par une pénurie anticipée de cette main d'œuvre. Les récents accords conclus tant aux États-Unis qu'au Canada pourraient contribuer aux départs de pilotes. La Société sera confrontée à offrir des conditions de travail compétitives à celles récemment conclues dans l'industrie, sans quoi un exode de pilotes chez les concurrents pourrait s'avérer possible.

RISQUES D'APPROVISIONNEMENT ET FOURNISSEURS CLÉS

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

Notre dépendance envers, entre autres, Airbus, Rolls-Royce, Pratt & Whitney, CFM, KF Aerospace, Lufthansa Technik, Sabena Technic, et A.J. Walter fait en sorte que nous pourrions subir les contrecoups de tous problèmes liés aux aéronefs d'Airbus et aux moteurs Rolls-Royce ou Pratt & Whitney que nous utilisons, y compris des matériaux ou pièces défectueux, des problèmes de chaîne d'approvisionnement, des problèmes mécaniques et/ou des perceptions négatives au sein de la communauté des voyageurs.

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

La Société dépend aussi de certains fournisseurs au niveau du maintien et de la sécurité de ses systèmes d'information. Se référer à la section des « Risques technologiques ».

Nous dépendons également d'un grand nombre d'hôteliers. En général, ces fournisseurs peuvent résilier ou modifier des ententes qu'ils ont conclues avec nous moyennant un avis relativement court. Une éventuelle incapacité de remplacer ces ententes, ou de trouver des fournisseurs semblables, ou de renégocier les ententes à des tarifs réduits pourrait avoir une incidence sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

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

RISQUES DE ESG

Le marché et les voyageurs exigent de plus en plus qu'une société publique, telle que Transat, puisse être reconnue comme une entreprise socialement responsable et qu'elle adopte des principes environnementaux, sociaux et de gouvernance [« ESG »], soit les facteurs ayant des répercussions sur l'environnement, ceux liés à l'implication sociale de la Société et ceux liés à la manière dont la Société conduit ses affaires et se gouverne.

Dans ce cadre, au fil des années, la Société a adopté de multiples mesures liées à ces domaines, notamment son entente avec le Consortium SAF+ pour la fabrication de carburant durable d'aviation, sa nouvelle flotte d'Airbus A321LR plus performante et écoénergétique, son nouveau programme d'achat crédits carbone, son implication dans les communautés au Canada et à destination, son approche de la gestion de ses ressources humaines en particulier le DEI (diversité, équité, inclusion) et de la gouvernance d'entreprise, et bien d'autres. Malgré ces initiatives, il est possible qu'aux yeux des clients actuels et futurs, de certains organismes, institutions ou actionnaires, la Société ne corresponde pas totalement à cette définition d'une entreprise socialement responsable, pouvant du même coup entacher la réputation de la Société.

RISQUES DE LA CONCURRENCE

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

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

Tous ces facteurs créent un sentiment d'inquiétude auprès des clients de la Société, affectant la demande pour le voyage loisirs. Par conséquent, les revenus pourraient ne pas suffire pour couvrir les dépenses fixes associées à la reprise des opérations et amener une rentabilité à moyen terme.

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

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

RISQUES DE RÉPUTATION

Tous les risques évoqués dans cette section ont un impact sur la réputation de la Société. Si les mesures de mitigation ne sont pas adéquates, l'occurrence d'un risque peut alors affecter négativement la réputation de l'entreprise. De plus, la capacité à maintenir de bonnes relations avec ses clients existants et à attirer de nouveaux clients dépend grandement de l'offre de service de Transat et de sa réputation. Bien que la Société ait déjà en place des pratiques de bonne gouvernance, incluant un code d'éthique et un code de conduite des fournisseurs, et qu'elle ait développé au fil des années divers mécanismes pour éviter que sa réputation soit affectée négativement, il n'y a pas de certitude que Transat continuera de bénéficier d'une bonne réputation ou que des événements hors de son contrôle, tel qu'une cyberattaque, ou des recours collectifs, n'entacheront sa réputation. La perte ou la réduction de sa réputation pourrait avoir un effet défavorable important sur les activités de la Société, ses perspectives, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

RISQUES AÉRIENS

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

Notre concentration sur deux types d'aéronefs Airbus (A321 et A330) pourrait entraîner des temps d'arrêt importants pour une partie de notre flotte si des problèmes mécaniques survenaient ou si le responsable de la réglementation donnait toutes directives obligatoires sur l'entretien ou l'inspection applicables à nos types d'aéronefs. La problématique des moteurs GTF de Pratt & Whitney exposée plus haut dans la section des risques d'approvisionnement et fournisseurs clés, est une situation actuelle qui touche la Société. La perte de revenus liés à l'indisponibilité de nos aéronefs pourrait avoir une incidence défavorable sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

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

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

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

RISQUES TECHNOLOGIQUES

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

Au-delà des risques de cyber-attaques exposés antérieurement, ces moyens technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêt accidentel, d'interruption ou d'abus attribuables, entre autres causes, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, des attentats terroristes, des défaillances des systèmes de télécommunications, des pannes d'électricité, des virus informatiques, des actes de piratage informatique, des intrusions ou usurpations et autres menaces pour la sûreté. D'ailleurs, l'exploitation des vulnérabilités est de plus en plus sophistiquée et fréquente, ce qui nécessite des efforts constants pour la gestion et l'évolution des mesures. Même si Transat investit continuellement dans des moyens et dispositifs de sûreté et des plans de rétablissement du service après sinistre, ces moyens et dispositifs pourraient ne pas être suffisants ou mis en œuvre adéquatement et rapidement. Toute panne ou défaillance de ces systèmes pourraient nuire considérablement aux activités de la Société, à ces relations clients et porter préjudice la réputation de la Société, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

De plus, plusieurs de ces systèmes de technologie d'information dépendent de fournisseurs tiers tels Softvoyage, Datalex et Radixx. Ces fournisseurs proposent davantage des solutions externes (en partenariat ou Cloud) qui requièrent des mesures de contrôle additionnelles. Si ces fournisseurs devenaient incapables de maintenir ou améliorer des solutions technologiques performantes de façon rentable et en temps opportun, la Société serait dans l'incapacité de réagir efficacement aux atteintes à la sécurité informatique, d'obtenir de nouveaux systèmes pour répondre à la croissance de sa clientèle ou d'appuyer de nouveaux produits offerts par la Société. Conséquemment, ces situations pourraient générer des charges additionnelles, ce qui aurait une incidence défavorable sur la situation financière de la Société.

RISQUES RÉGLEMENTAIRES

En général, Transat est étroitement tributaire de la législation et des normes réglementaires qui encadrent les divers aspects de ses opérations. Ceux-ci régissent entre autres les questions de sécurité aérienne, 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. Des amendements à la réglementation en matière de protection des passagers au Canada ou dans d'autres juridictions vers lesquelles la filiale de transport aérien de la Société opère pourraient aussi avoir des répercussions sur les finances de Transat. En effet, l'augmentation des exigences en matière de compensation, de services et de remboursement en cas de perturbation des vols pourrait entraîner des coûts supplémentaires pour la Société.

Dans le but de lutter contre le changement climatique, la Société est assujettie à diverses réglementations. Le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (« CORSIA ») couvre les vols internationaux entre états membres. La Société est également assujettie au règlement concernant l'application à l'aviation du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (« SEQUE-UE ») et du Royaume-Uni (« UK-ETS »). Pour ce qui est de l'impact environnemental des activités terrestres (entretien des aéronefs et des équipements mobiles en soutien aux activités aéroportuaires à YUL et YYZ), il est encadré par plusieurs lois et règlements autant au niveau fédéral, provincial que municipal.

Actuellement, les coûts de conformité réglementaire en matière environnementale demeurent relativement modestes. Toutefois, ces coûts risquent d'augmenter de manière significative à mesure que les obligations légales et les normes environnementales évoluent.

Finalement, dans l'exercice de nos activités, tant du côté aérien que du secteur des voyages, la Société s'expose à des réclamations de passagers ou à des poursuites judiciaires en cas de manquement aux obligations réglementaires ou de défaillances dans la prestation de services. Si ces réclamations sont jugées fondées, elles pourraient entraîner des indemnités financières ou des amendes, ce qui aurait un impact négatif sur les résultats d'exploitation de Transat. De telles situations peuvent également nuire à la réputation de la Société, affectant ainsi sa fidélité client et sa compétitivité sur le marché.

RISQUES DE COUVERTURE D'ASSURANCE

Nous détenons et maintenons en vigueur des polices d'assurance dont les montants sont conformes aux normes de l'industrie. Notre assurance responsabilité relativement à nos activités de voyageur et d'agence de voyages couvre la responsabilité relative aux dommages corporels ou matériels subis par des voyageurs ou des tiers. Dans le cadre de nos activités de voyageur, nous déployons tous les efforts raisonnables afin de s'assurer que nos fournisseurs de service détiennent également une assurance relative aux dommages corporels ou matériels subis par des voyageurs. Par ailleurs, en ce qui concerne nos franchisés et en collaboration avec un assureur, nous avons mis sur pied un programme d'assurance responsabilité professionnelle (erreurs et omissions) volontaire.

Nous détenons et maintenons également en vigueur des polices d'assurance dont les montants sont conformes aux normes de l'industrie aérienne et qui respectent les exigences pertinentes prescrites par la loi ainsi que les engagements que nous avons pris en vertu des contrats de location de nos aéronefs. Notre assurance responsabilité relativement à nos activités de transport aérien couvre la responsabilité relative aux dommages découlant de blessures subies par des passagers ou à la suite du décès de ceux-ci, de même que les dommages subis par des tiers. La limite par sinistre s'élève à 1,25 milliard \$ US, sauf quant à l'assurance responsabilité pour les dommages corporels et matériels à des tiers (autres que les passagers) découlant des risques de guerre, dont la couverture maximale est de 250 millions \$ US au total, par sinistre. À ce sujet, nous détenons et maintenons une assurance supplémentaire pour dommages corporels et matériels à des tiers (autres que les passagers) découlant des risques de guerre pour les dommages au-delà de 250 millions \$ US et jusqu'à concurrence de la limite de 1,0 milliard \$ US au total, par sinistre.

De plus, la Société détient une assurance responsabilité pour les administrateurs et les dirigeants ainsi qu'une assurance responsabilité professionnelle pour payer les montants que la Société pourrait être tenue de verser dans le cadre de poursuites visant les administrateurs et les dirigeants ainsi que la Société.

Toutefois, rien ne garantit que tous les risques soient ainsi couverts et que nous puissions maintenir une telle couverture à des niveaux et conditions favorables et à un coût acceptable.

Quoique nous n'ayons jamais fait l'objet d'une réclamation d'assurance responsabilité civile pour laquelle nous n'avions pas de couverture suffisante, rien ne garantit que nos assurances suffisent à couvrir des réclamations d'envergure ou que l'assureur concerné soit solvable lorsque le sinistre surviendrait. Rien ne garantit non plus que nous soyons en mesure d'obtenir une assurance adéquate à un coût acceptable dans l'avenir. Ces incertitudes pourraient avoir une incidence défavorable sur nos activités et nos résultats d'exploitation.

11. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

Conformément à ce règlement, la Société a produit des attestations signées par la Présidente et cheffe de la direction et le Chef de la direction financière qui, entre autres choses, font un rapport sur la conception et le fonctionnement des contrôles et procédures de communication de l'information (CPCI) ainsi que sur la conception et le fonctionnement des contrôles internes à l'égard de l'information financière (CIIF).

La Présidente et cheffe de la direction et le Chef de la direction financière ont conçu ou fait concevoir sous leur supervision les CPCI pour fournir une assurance raisonnable que l'information importante relative à la Société leur a été communiquée et que l'information à fournir dans les documents visés de la Société par les règlements d'information continue a été comptabilisée, traitée, résumée et présentée aux dates précisées par les lois sur les valeurs mobilières.

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

ÉVALUATION DES CPCI ET CIIF

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

À la lumière de cette évaluation, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne émis par le Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO-Framework 2013), et dans le cadre de la préparation de ses états financiers de fin d'année, ces deux dirigeants signataires ont conclu que les CPCI et les CIIF étaient efficaces au 31 octobre 2024.

Finalement, il n'y a eu aucune modification significative des CIIF survenue au cours du trimestre clos le 31 octobre 2024 qui ait eu une incidence importante sur les CIIF de la Société.

12. INDICATEURS CLÉS

À ce jour, les revenus aériens unitaires, exprimés en revenus par passager-mille (ou « yield »), sont 1 % plus élevés par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, alors que les coefficients d'occupation pour le premier trimestre sont supérieurs de 1,1 point de pourcentage par rapport à la même date de l'exercice 2024.

Pour l'exercice 2025, la Société prévoit augmenter la capacité disponible de 2 %, mesurée en sièges-milles offerts, comparativement à 2024.

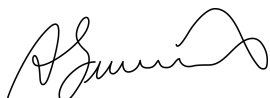
RAPPORT DE LA DIRECTION

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

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

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

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



Annick Guérard
Présidente et cheffe de la direction



Jean-François Pruneau
Chef de la direction financière

Le 11 décembre 2024