



## 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 2016 par rapport à l'exercice clos le 31 octobre 2015 et doit être lu avec les états financiers consolidés audités et les notes y afférentes. L'information présentée dans ce rapport de gestion est datée du 14 décembre 2016. Vous trouverez de plus amples renseignements à notre sujet dans le site Web de Transat à l'adresse [www.transat.com](http://www.transat.com) et dans le site SEDAR à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com), dont les lettres d'attestation pour l'exercice clos le 31 octobre 2016 et la notice annuelle.

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

### Le rapport de gestion comprend les sections suivantes :

AVERTISSEMENT EN CE QUI CONCERNE LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES.....	6
MESURES FINANCIÈRES NON NORMALISÉES SELON LES IFRS .....	7
FAITS SAILLANTS FINANCIERS .....	11
APERÇU.....	12
ACTIVITÉS CONSOLIDÉES .....	16
SITUATION FINANCIÈRE, TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT .....	23
AUTRES .....	28
COMPTABILITÉ .....	29
RISQUES ET INCERTITUDES .....	35
CONTRÔLES ET PROCÉDURES .....	42
PERSPECTIVES .....	43
RAPPORT DE LA DIRECTION .....	44
RAPPORT DES AUDITEURS INDÉPENDANTS.....	45

## AVERTISSEMENT EN CE QUI CONCERNE LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

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

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

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

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

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

- La perspective selon laquelle la Société dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour 2017 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.
- La perspective selon laquelle la Société prévoit que les revenus devraient être supérieurs à ceux de 2016 et que le nombre total de voyageurs devrait être similaire.
- La perspective selon laquelle la Société devrait générer des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation positifs en 2017.
- La perspective selon laquelle les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles pourraient s'élever à environ 50,0 millions \$.
- La perspective selon laquelle la Société sera en mesure de s'acquitter de ses obligations au moyen des fonds dont elle dispose, des flux de trésorerie provenant de l'exploitation et d'emprunts sur ses facilités de crédit existantes.
- La perspective selon laquelle il est possible que le résultat d'exploitation pour l'hiver soit supérieur à celui de l'année passée.

En faisant ces déclarations, la Société a supposé, entre autres, que les voyageurs continueront de voyager, que les facilités de crédit continueront d'être disponibles comme par le passé, que la direction continuera de gérer les fluctuations de trésorerie pour financer ses besoins en fonds de roulement pour l'exercice complet et que les prix du carburant, les taux de change, les coûts d'hôtels et autres coûts terrestres demeureront stables. Si ces hypothèses se révèlent incorrectes, les résultats réels et les développements pourraient différer considérablement de ceux envisagés dans les déclarations prospectives contenues dans le présent rapport de gestion.

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

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

## MESURES FINANCIÈRES NON NORMALISÉES SELON LES IFRS

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

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

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

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

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

---

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

---

<b>Résultat d'exploitation ajusté (perte d'exploitation ajustée)</b>	Résultat d'exploitation (perte d'exploitation) avant charge d'amortissement, charge de restructuration, paiements forfaitaires liés à des conventions collectives et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de la période.
<b>Résultat ajusté (perte ajustée) avant charge d'impôts</b>	Résultat avant charge d'impôt (perte avant charge d'impôts) avant variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés, gain (perte) à la cession d'une filiale, charge de restructuration, paiements forfaitaires liés à des conventions collectives, dépréciation d'actifs et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de la période.
<b>Résultat net ajusté (perte nette ajustée)</b>	Résultat net (perte nette) attribuable aux actionnaires avant résultat net lié aux activités abandonnées, variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés, gain (perte) à la cession d'une filiale, charge de restructuration, paiements forfaitaires liés à des conventions collectives, dépréciation d'actifs et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de la période, net des impôts y afférents.
<b>Résultat net (perte nette) ajusté par action</b>	Résultat net ajusté (perte nette ajustée) divisé par le nombre moyen pondéré ajusté d'actions en circulation servant au calcul du résultat dilué par action.
<b>Contrats de location simple ajustés</b>	Charge de loyers d'aéronefs des quatre derniers trimestres multipliée par 5.
<b>Dettes totales</b>	Dettes à long terme plus le montant des contrats de location simple ajustés.
<b>Dettes totales nettes</b>	Dettes totales (décrites ci-haut) moins la trésorerie et équivalents de trésorerie.

---

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

	2016	2015	2014
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	\$	\$	\$
Résultat d'exploitation	(30 335)	54 791	36 401
Paiements forfaitaires liés à une convention collective	7 263	—	—
Charge de restructuration	6 562	—	6 387
Amortissement	50 038	45 817	43 581
Primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de l'exercice	(7 752)	—	—
<b>Résultat d'exploitation ajusté</b>	<b>25 776</b>	<b>100 608</b>	<b>86 369</b>
Résultat avant charge d'impôts	(97 374)	61 732	21 508
Paiements forfaitaires liés à une convention collective	7 263	—	—
Charge de restructuration	6 562	—	6 387
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	(6 901)	1 391	21 978
Perte sur cession d'une filiale	843	—	—
Dépréciation d'actifs	79 708	—	369
Primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de l'exercice	(7 752)	—	—
<b>Résultat ajusté avant charge d'impôts</b>	<b>(17 651)</b>	<b>63 123</b>	<b>50 242</b>
Résultat net attribuable aux actionnaires	(41 748)	42 565	22 875
Perte nette (résultat net) liée aux activités abandonnées	(49 772)	2 355	(6 282)
Paiements forfaitaires liés à une convention collective	7 263	—	—
Charge de restructuration	6 562	—	6 387
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	(6 901)	1 391	21 978
Perte sur cession d'une filiale	843	—	—
Dépréciation d'actifs	79 708	—	369
Primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de l'exercice	(7 752)	—	—
Incidence fiscale	(3 745)	(397)	(7 566)
<b>Résultat net ajusté</b>	<b>(15 542)</b>	<b>45 914</b>	<b>37 761</b>
Résultat net ajusté	(15 542)	45 914	37 761
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	36 899	38 558	39 046
<b>Résultat net ajusté par action</b>	<b>(0,42)</b>	<b>1,19</b>	<b>0,97</b>

	31 octobre 2016 \$	31 octobre 2015 \$	31 octobre 2014 \$
Loyers d'aéronefs	135 813	98 859	87 229
Multiple	5	5	5
<b>Contrats de location simple ajustés</b>	<b>679 065</b>	<b>494 295</b>	<b>436 145</b>
Dette à long terme	—	—	—
Contrats de location simple ajustés	679 065	494 295	436 145
<b>Dette totale</b>	<b>679 065</b>	<b>494 295</b>	<b>436 145</b>
Dette totale	679 065	494 295	436 145
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(363 664)	(336 423)	(308 887)
<b>Dette totale nette</b>	<b>315 401</b>	<b>157 872</b>	<b>127 258</b>

## FAITS SAILLANTS FINANCIERS

	2016	2015	2014	Variation	
				2016	2015
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	\$	\$	\$	%	%
<b>États des résultats consolidés</b>					
Revenus	2 889 646	2 897 950	2 996 106	(0,3)	(3,3)
Résultat d'exploitation ajusté <sup>1</sup>	25 776	100 608	86 369	(74,4)	16,5
Résultat net attribuable aux actionnaires	(41 748)	42 565	22 875	(198,1)	86,1
Résultat de base par action	(1,13)	1,11	1,51	(201,8)	(26,5)
Résultat dilué par action	(1,13)	1,10	1,51	(202,7)	(27,2)
Résultat net ajusté <sup>1</sup>	(15 542)	45 914	37 761	(133,9)	21,6
Résultat net ajusté par action <sup>1</sup>	(0,42)	1,19	0,97	(135,3)	22,7
<b>États des flux de trésorerie consolidés</b>					
Activités opérationnelles	43 561	108 992	90 009	(60,0)	21,1
Activités d'investissement	5 093	(53 854)	(52 683)	109,5	(2,2)
Activités de financement	(9 823)	(12 672)	191	22,5	(6 734,6)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	(12 132)	3 402	(2 262)	(456,6)	250,4
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	26 699	45 868	35 255	(41,8)	30,1
	Au 31 octobre 2016	Au 31 octobre 2015	Au 31 octobre 2014	Variation 2016	Variation 2015
	\$	\$	\$	%	%
<b>États de la situation financière consolidés</b>					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	363 664	336 423	308 887	8,1	8,9
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés (courant et non courant)	338 581	412 099	380 184	(17,8)	8,4
	702 245	748 522	689 071	(6,2)	8,6
Actif total	1 277 420	1 513 764	1 375 030	(15,6)	10,1
Dette (courant et non courant)	—	—	—	—	—
Dette totale <sup>1</sup>	679 065	494 295	436 145	37,4	13,3
Dette totale nette <sup>1</sup>	315 401	157 872	127 258	99,8	24,1

<sup>1</sup> VOIR SECTION MESURES FINANCIÈRES NON NORMALISÉES SELON LES IFRS

## APERÇU

### LE SECTEUR DES VOYAGES VACANCES

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

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

### ACTIVITÉ PRINCIPALE, VISION ET STRATÉGIE

#### ACTIVITÉ PRINCIPALE

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

#### VISION

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

#### STRATÉGIE

Pour concrétiser la vision qu'elle s'est donnée, la Société a considérablement amélioré son efficacité au chapitre des opérations aériennes et a lancé des initiatives technologiques pour devenir plus efficace en tant que distributeur. La stratégie prévoit également la pénétration de nouveaux marchés-sources et l'offre de nouvelles destinations, la priorité allant à des marchés où Transat est susceptible de recruter une clientèle pour ses destinations traditionnelles, afin d'augmenter son pouvoir d'achat sur ces destinations. En parallèle, grâce à des investissements ciblés en technologie et à des gains d'efficacité, Transat entend améliorer son résultat d'exploitation et maintenir ou accroître ses parts de marché sur tous ses marchés. Au vu et au su de la tendance du développement durable dans l'industrie du voyage vacances et dans le monde du transport aérien, Transat a entrepris d'adopter des pratiques d'avant-garde en matière de responsabilité d'entreprise et de tourisme durable.



Pour l'exercice 2017, les objectifs que Transat poursuivra sont les suivants :

1. Améliorer la compétitivité de nos activités de distribution, notamment en renforçant notre offre de produits et notre réseau, en continuant d'accroître nos ventes contrôlées et de nous rapprocher de nos clients, et en optimisant la gestion de nos revenus.
2. Continuer d'accroître l'efficacité opérationnelle d'Air Transat et de planifier en vue de l'optimisation et du renouvellement de notre flotte.
3. Étendre notre présence dans les hôtels et acquérir davantage de compétences en gestion hôtelière.
4. Poursuivre nos efforts d'amélioration des marges unitaires et de réduction des coûts.
5. Continuer de stimuler la mobilisation des employés.

## REVUE DES OBJECTIFS ET DES RÉALISATIONS 2016

Les principaux objectifs pour l'exercice 2016 ainsi que les réalisations se détaillaient comme suit :

**Mettre en œuvre une stratégie intégrée en matière de distribution et de marque, comprenant entre autres la mise en place d'une expérience de shopping en ligne bonifiée, une augmentation des ventes contrôlées, le déploiement de la marque Transat et la finalisation des projets technologiques nécessaires.**

Transat a franchi une étape importante de la mise en œuvre d'une stratégie intégrée en matière de distribution et de marque cette année, en éliminant les marques Nolitours et Tours Mont-Royal et en regroupant l'ensemble de son offre sous les marques Transat et Air Transat. La transition des agences de voyages détenues par Transat à la marque Voyages Transat a également été finalisée, de sorte que 29 autres agences ont fait la transition à la nouvelle marque cette année, pour un total de 49 agences.

La Société a lancé un site Web à la fine pointe sur lequel tous ses produits sont offerts, améliorant ainsi considérablement l'expérience de shopping en ligne, notamment grâce à la réduction du temps de réponse.

Les ventes directes effectuées en ligne ou par l'intermédiaire du centre d'appels ont augmenté, pour passer de 14,5 % du total des ventes à 16,5 %, tandis que le total des ventes contrôlées a enregistré une hausse plus modeste, pour passer de 35 % à 36 %.

**Améliorer la compétitivité de notre offre et augmenter la capacité sur les destinations soleil, renforcer notre présence et augmenter notre capacité sur le marché transatlantique.**

Transat a accru de 4,6 % sa capacité sur le marché des destinations soleil pendant la saison hivernale, pour la faire passer à 1 043 000 sièges au cours de l'hiver, tandis que sa capacité sur le marché transatlantique a augmenté de 7,6 %, pour atteindre 883 000 sièges pour la saison estivale.

La Société a amélioré la régularité des vols vers ses destinations desservies à l'année, Paris et Londres. Elle a également ajouté des vols de correspondance (entre Montréal et Toronto, de Québec à Montréal et de Vancouver et Calgary à Toronto), permettant d'augmenter le nombre de destinations offertes à partir de ces villes.

**Réduire la perte financière de la saison hivernale et maintenir la rentabilité de la saison estivale, entre autres par la poursuite de notre programme d'amélioration des marges unitaires et de réduction des coûts, avec des gains prévus de 30 millions \$ en 2016.**

Les efforts de réduction des coûts et d'amélioration des marges ont permis d'atteindre l'objectif de gains de 30 millions \$ en 2016.

Toutefois, nous avons été dans l'incapacité de réduire notre perte financière pendant la saison hivernale en raison de l'incidence néfaste de l'épidémie de fièvre Zika, combinée à la menace de grève des pilotes et à la faiblesse du dollar canadien.

La rentabilité de la saison estivale a été conforme aux normes historiques de Transat, quoiqu'inférieure aux niveaux records atteints au cours des quelques derniers exercices, sur un marché dont la capacité a augmenté de 15 % en un an.

---

### **Pénétrer un nouveau marché par voie d'acquisition et optimiser notre stratégie hôtelière, notamment quant à notre participation dans Ocean Hotels.**

Nous avons examiné activement les occasions d'acquisition au cours de l'exercice, et continuerons de le faire à plus long terme. Notre coentreprise hôtelière, Ocean Hotels, a fait l'acquisition de terrains en Jamaïque, et la mise en œuvre de nos plans visant à accroître le nombre de chambres progresse à grands pas.

### **Simplifier la structure organisationnelle et optimiser le plan de gestion de la succession.**

Nous avons simplifié notre réseau international en vendant nos filiales française et grecque, Transat France et Tourgreece, à TUI, et nous avons fermé notre bureau d'Amsterdam et donné en sous-traitance nos ventes dans les Pays-Bas, en Belgique, en Allemagne et en Suisse.

Nous avons également simplifié nos activités et notre offre de produits au Canada en regroupant nos centres d'appels à Montréal et en limitant l'offre de croisières à des produits de type forfait.

Nous avons rationalisé notre plan de gestion de la succession et avons poursuivi le perfectionnement de nos employés en interne.

### **Obtenir le statut Partenaire de la certification Travelife.**

En mai 2016, Transat est devenue le premier voyageur en Amérique du Nord à obtenir le statut Partenaire de la certification Travelife au titre de son engagement en faveur du développement durable. Cet exercice nous a permis d'élaborer un nouveau plan d'action réparti entre sept volets. La mise en œuvre de ce plan devrait nous permettre de franchir la dernière étape du processus de certification d'ici deux ans.

## **PRINCIPAUX INDUCTEURS DE PERFORMANCE**

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

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

## **CAPACITÉ DE RÉALISER LES OBJECTIFS**

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

Nos ressources financières se composent de ce qui suit :

<b>Trésorerie</b>	Nous comptons sur des soldes de trésorerie et d'équivalents de trésorerie (non détenus en fiducie ou autrement réservés) de 363,7 millions \$ au 31 octobre 2016. De plus, nos efforts soutenus visant à réduire les dépenses et à augmenter notre résultat d'exploitation devraient contribuer à maintenir ces soldes à des niveaux sains.
<b>Facilités de crédit</b>	Nous pouvons également compter sur une facilité de crédit qui totalise 50,0 millions \$.

Nos ressources non financières comprennent :

<b>Marque</b>	La Société a pris les mesures nécessaires pour se donner une image de marque distincte et renforcer sa réputation, y compris par son approche en matière de tourisme durable.
<b>Structure</b>	Notre structure intégrée verticalement nous permet d'assurer un meilleur contrôle de la qualité de nos produits et services et facilite l'implantation de programmes de gains d'efficacité.
<b>Ressources humaines</b>	Nos employés travaillent en équipe et sont engagés à assurer la satisfaction globale de nos clients et à participer à l'amélioration de l'efficacité de la Société. En outre, nous croyons que la Société bénéficie d'un solide leadership.
<b>Relations avec les fournisseurs</b>	Nous avons un accès exclusif à certains hôtels dans des destinations soleil et entretenons depuis plus de 25 ans des relations privilégiées avec de nombreux hôtels dans ces destinations et en Europe.

Transat dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour 2017 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.

## ACTIVITÉS ABANDONNÉES

Le 31 octobre 2016, Transat A.T. inc. a conclu la vente de ses activités de voyageur en France (Transat France) et en Grèce (Tourgreece) pour la somme de 63,4 millions € (93,3 millions \$) à la multinationale de tourisme TUI AG. Le prix pourrait être ajusté au moment de la clôture définitive des comptes et de la certification dans les 90 jours ouvrables suivant la vente, en raison d'un ajustement lié au fonds de roulement. Les autorités européennes en matière de concurrence ont autorisé la transaction le 21 octobre.

Au 31 octobre 2015, les activités de voyageur en France et en Grèce n'étaient pas identifiées comme étant des activités abandonnées, ni comme des actifs détenus en vue de la vente. Le 12 janvier 2016, la Société a annoncé la mise en place d'un processus visant à susciter des manifestations d'intérêt en provenance de tierces parties, pouvant éventuellement mener à la vente de certains actifs détenus par la Société à l'extérieur du Canada, soit ses opérations de voyageur en France et en Grèce. Ainsi, les états consolidés des résultats et du résultat global comparatifs ont été redressés afin de présenter les activités abandonnées séparément des activités poursuivies.

Un gain sur disposition de 49,7 millions \$, net des frais de transaction de 7,1 millions \$, a également été comptabilisé à l'état consolidé des résultats, et le prix de disposition de 93,3 millions \$, net de la trésorerie cédée, apparaît au tableau consolidé des flux de trésorerie. Le gain sur disposition et la contrepartie nette reçue se détaillent comme suit :

	États consolidés des résultats \$	Tableaux consolidés des flux de trésorerie \$
Prix de disposition	93 254	93 254
Coûts de transaction	(7 073)	(2 228)
Trésorerie et équivalents de trésorerie cédés	(22 978)	(22 978)
Actif net cédé (excluant la trésorerie et équivalents de trésorerie)	(13 511)	—
	49 692	68 048

La cession de Transat France et de Tourgreece ne change rien au programme transatlantique de Transat et n'aura pas d'impact sur les activités d'Air Transat.

## ACTIVITÉS CONSOLIDÉES

(en milliers de dollars)	2016	2015	2014	Écart	
	\$	\$	\$	%	%
<b>Activités poursuivies</b>					
Revenus	2 889 646	2 897 950	2 996 106	(0,3)	(3,3)
Charges d'exploitation					
Coûts liés à la prestation de services touristiques	1 309 430	1 260 250	1 402 230	3,9	(10,1)
Salaires et avantages du personnel	346 899	340 280	327 026	1,9	4,1
Carburant d'aéronefs	329 784	440 804	462 942	(25,2)	(4,8)
Entretien d'aéronefs	178 317	146 006	128 892	22,1	13,3
Loyer d'aéronefs	135 813	98 859	87 229	37,4	13,3
Frais d'aéroports et de navigation	128 695	117 862	119 977	9,2	(1,8)
Commissions	92 018	95 170	105 440	(3,3)	(9,7)
Autres	341 504	305 156	284 095	11,9	7,4
Quote-part du résultat net d'une entreprise associée	(6 342)	(7 045)	(8 094)	(10,0)	(13,0)
Amortissement	50 038	45 817	43 581	9,2	5,1
Éléments spéciaux	13 825	—	6 387	s.o.	(100,0)
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>2 919 981</b>	<b>2 843 159</b>	<b>2 959 705</b>	<b>2,7</b>	<b>(3,9)</b>
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>(30 335)</b>	<b>54 791</b>	<b>36 401</b>	<b>(155,4)</b>	<b>50,5</b>
Coûts de financement	1 669	1 775	1 541	(6,0)	15,2
Revenus du financement	(6 996)	(7 576)	(7 872)	(7,7)	(3,8)
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	(6 901)	1 391	21 978	(596,1)	(93,7)
Gain de change sur les éléments monétaires non courants	(1 284)	(2 531)	(1 123)	(49,3)	125,4
Perte sur cession d'une filiale	843	—	—	s.o.	—
Dépréciation d'actifs	79 708	—	369	s.o.	(100,0)
<b>Résultat avant charge d'impôts</b>	<b>(97 374)</b>	<b>61 732</b>	<b>21 508</b>	<b>(257,7)</b>	<b>187,0</b>
Impôts sur le résultat (récupération)					
Exigibles	(17 188)	14 041	11 924	(222,4)	17,8
Différés	6 345	(1 628)	(10 200)	(489,7)	(84,0)
	(10 843)	12 413	1 724	(187,4)	620,0
<b>Résultat net lié aux activités poursuivies</b>	<b>(86 531)</b>	<b>49 319</b>	<b>19 784</b>	<b>(275,5)</b>	<b>149,3</b>
<b>Activités abandonnées</b>					
Résultat net lié aux activités abandonnées	49 772	(2 355)	6 282	(2 213,5)	(137,5)
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>(36 759)</b>	<b>46 964</b>	<b>26 066</b>	<b>(178,3)</b>	<b>80,2</b>
<b>Résultat net attribuable aux :</b>					
Actionnaires	(41 748)	42 565	22 875	(198,1)	86,1
Participations ne donnant pas le contrôle	4 989	4 399	3 191	13,4	37,9
	(36 759)	46 964	26 066	(178,3)	80,2
Résultat par action des activités poursuivies					
De base	(2,48)	1,17	0,43	(312,0)	172,1
Dilué	(2,48)	1,16	0,42	(313,8)	176,2
Résultat par action					
De base	(1,13)	1,11	0,59	(201,8)	88,1
Dilué	(1,13)	1,10	0,59	(202,7)	86,4

## REVENUS

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

Pour l'exercice clos le 31 octobre 2016, nos revenus ont diminué de 8,3 millions \$ (0,3 %). Cette diminution découle de notre saison d'été au cours de laquelle nous avons enregistré une diminution des prix de vente moyens et des coefficients d'occupation, conséquences, entre autres, de l'augmentation de la capacité globale de 14 % sur le marché transatlantique. La baisse des cours du carburant a aussi contribué à la baisse des prix de vente moyens. Durant l'été, le nombre de voyageurs a augmenté de 5,1% sur l'ensemble de nos marchés par rapport à 2015. La diminution des revenus enregistrée durant la saison estivale a été partiellement atténuée par l'augmentation des revenus durant notre saison d'hiver, au cours de laquelle nous avons enregistré une augmentation globale du nombre de voyageurs de 5,9 % sur l'ensemble de nos marchés ainsi qu'une hausse des prix de vente moyens des produits de type forfait sur le marché des destinations soleil, notre principal marché pour cette période. Globalement, au cours de l'exercice, le nombre de voyageurs était en hausse de 5,5 %.

Pour 2017, nous prévoyons que les revenus devraient être supérieurs à ceux de 2016 et que le nombre total de voyageurs devrait être similaire.

## CHARGES D'EXPLOITATION

Nos charges d'exploitation totales ont augmenté de 76,8 millions \$ (2,7 %) au cours de l'exercice par rapport à 2015. Cette augmentation découle principalement de notre saison d'hiver au cours de laquelle nous avons enregistré une hausse du nombre de voyageurs, alimentée par notre décision d'augmenter de 4,5 % notre offre de produits sur le marché des destinations soleil, notre principal marché pour cette période, et de la dépréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain. Durant la saison d'été, malgré une augmentation de la capacité de 6,2% sur le marché transatlantique, notre principal marché pour cette période, les charges d'exploitation sont demeurées stables.

### COÛTS LIÉS À LA PRESTATION DE SERVICES TOURISTIQUES

Les coûts liés à la prestation de services touristiques sont engagés par nos voyageurs. Ils comprennent le coût des chambres d'hôtels ainsi que le coût des blocs de sièges ou de vols complets réservés auprès d'autres transporteurs aériens qu'Air Transat. L'augmentation de 49,2 millions \$ (3,9 %) résulte principalement de la dépréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain et de l'augmentation de notre offre de produits sur le marché des destinations soleil au cours de la saison d'hiver, lesquelles ont été atténuées par la diminution des coûts des chambres d'hôtels. De plus, l'ajout à notre flotte de Boeing 737 par rapport à 2015 (sept pendant l'hiver et trois pendant l'été) a également contribué à diminuer les achats de vols de la Société auprès d'autres transporteurs aériens qu'Air Transat.

### SALAIRES ET AVANTAGES DU PERSONNEL

Les salaires et avantages du personnel ont augmenté de 6,6 millions \$ (1,9 %) pour s'établir à 346,9 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 octobre 2016. L'augmentation découle principalement de l'embauche de pilotes, d'agents de bord et de mécaniciens à la suite de l'ajout de Boeing 737 à notre flotte d'aéronefs et des révisions salariales annuelles.

### CARBURANT D'AÉRONEFS

La dépense de carburant d'aéronefs a diminué de 111,0 millions \$ (25,2 %) au cours de l'exercice. Cette diminution résulte de la baisse des indices de prix du carburant sur les marchés financiers. Or, la Société n'a pu profiter pleinement de cette baisse compte tenu de son programme de couverture des prix du carburant en place. La dépréciation du dollar par rapport au dollar américain (le carburant étant principalement payé en dollar américain), ainsi que la croissance de notre flotte par rapport à 2015, ont également contribué à freiner la baisse des coûts de carburant d'aéronefs.

### ENTRETIEN D'AÉRONEFS

Les coûts d'entretien d'aéronefs comprennent les frais engagés par Air Transat, principalement pour le maintien en état des moteurs et des cellules. Comparativement à 2015, ces dépenses ont augmenté de 32,3 millions \$ (22,1 %) au cours de l'exercice. Cette augmentation découle principalement de la croissance de notre flotte par rapport à 2015 et de l'affaiblissement du dollar vis-à-vis du dollar américain.

## LOYER D'AÉRONEFS

En lien avec notre plan stratégique, nous avons mis en place au début de l'exercice 2015 une flotte flexible d'aéronefs. En plus de notre flotte permanente, cette flotte flexible nous permet, entre autres, d'opérer de façon saisonnière une flotte comptant un nombre plus élevé de Boeing 737 pendant la saison d'hiver que pendant la saison d'été.

Durant l'hiver 2016, la flotte permanente de la Société comptait douze Airbus A330, neuf Airbus A310 et quatre Boeing 737-800. Pour sa flotte flexible, la Société bénéficiait d'ententes pour la location saisonnière de quinze Boeing 737, comparativement à quatorze durant l'hiver 2015. Durant l'été 2016, la flotte permanente d'Air Transat comptait quatorze Airbus A330, neuf Airbus A310 et sept Boeing 737-800. De ce nombre, deux Airbus A330 et trois Boeing 737-800 sont entrés en service au cours de l'été 2016.

L'augmentation des loyers d'aéronefs de 37,0 millions \$ (37,4 %) au cours de l'exercice est attribuable à l'ajout d'aéronefs ainsi qu'à l'affaiblissement du dollar par rapport au dollar américain.

## 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 10,8 millions \$ (9,2 %) comparativement à 2015. Cette augmentation découle de la croissance de notre flotte par rapport à 2015 ainsi qu'à l'affaiblissement du dollar vis-à-vis du dollar américain.

## COMMISSIONS

Les commissions comprennent les frais payés par les voyageurs aux agences de voyages pour leurs services à titre d'intermédiaires entre le voyageur et le consommateur. Les commissions se sont élevées à 92,0 millions \$, soit une diminution de 3,2 millions \$ (3,3 %) par rapport à l'exercice 2015. En pourcentage de nos revenus, les commissions ont diminué et représentent 3,2 % de nos revenus pour l'exercice, comparativement à 3,3 % en 2015. Cette diminution résulte d'une hausse des revenus sur lesquels aucune commission n'est calculée.

## AUTRES

Les autres frais ont augmenté de 36,3 millions \$ (11,9 %) au cours de l'exercice, comparativement à 2015. L'augmentation découle principalement d'une hausse des autres coûts aériens à la suite de la croissance de notre flotte par rapport à 2015.

## QUOTE-PART DU RÉSULTAT NET D'UNE ENTREPRISE ASSOCIÉE

Notre quote-part du résultat net d'une entreprise associée correspond à notre quote-part du résultat net de Caribbean Investments B.V. [«CIBV»], notre entreprise en hôtellerie. Notre quote-part du résultat net d'une entreprise associée pour le présent exercice s'élève à 6,3 millions \$ comparativement à 7,0 millions \$ pour 2015. La diminution de notre quote-part est attribuable à une perte de change, atténuée par une meilleure rentabilité opérationnelle.

## AMORTISSEMENT

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

## ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux incluent la charge de restructuration, les paiements forfaitaires liés à des conventions collectives et les autres éléments inhabituels importants. Durant l'exercice terminé le 31 octobre 2016, des paiements forfaitaires liés au renouvellement de la convention collective avec les agents de bord de 7,3 millions \$ ont été comptabilisés, auxquels s'ajoute une charge de restructuration de 6,6 millions \$ principalement composée de prestations de cessation d'emploi en lien avec la fermeture de centres d'appels et d'un voyageur situé aux Pays-Bas.

## RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Compte tenu de ce qui précède, nous avons enregistré une perte d'exploitation de 30,3 millions \$ (1,0 %) au cours de l'exercice, comparativement à un résultat d'exploitation de 54,8 millions \$ (1,9 %) pour l'exercice précédent. Les résultats d'exploitation par saison se résument comme suit :

				Variation	
	2016	2015	2014	2016	2015
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
<b>Saison d'hiver</b>					
Revenus	1 613 944	1 559 102	1 675 704	3,5	(7,0)
Charges d'exploitation	1 668 187	1 596 641	1 698 528	4,5	(6,0)
Perte d'exploitation	(54 243)	(37 539)	(22 824)	(44,5)	(64,5)
Perte d'exploitation (%)	(3,4)	(2,4)	(1,4)	(39,6)	(76,8)
<b>Saison d'été</b>					
Revenus	1 275 702	1 338 848	1 320 402	(4,7)	1,4
Charges d'exploitation	1 251 794	1 246 518	1 261 177	0,4	(1,2)
Résultat d'exploitation	23 908	92 330	59 225	(74,1)	55,9
Résultat d'exploitation (%)	1,9	6,9	4,5	(72,8)	53,7

Pour la saison d'hiver, nous avons enregistré une perte d'exploitation de 54,2 millions \$ (3,4 %), comparativement à une perte d'exploitation de 37,5 millions \$ (2,4 %) en 2015. L'augmentation de notre perte d'exploitation découle principalement de la dépréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain, dont l'effet combiné à la baisse des coûts du carburant a entraîné une augmentation de nos charges d'exploitation de 49,0 millions \$ sur les forfaits sud. Près de 60% de cette augmentation a été compensée par nos efforts de réduction de coûts et par l'augmentation de nos prix de vente moyens sur les forfaits sud. Enfin, les craintes suscitées par le virus Zika, une menace de grève des pilotes d'Air Transat et un ralentissement de la demande dans l'Ouest ont empêché une amélioration de la profitabilité.

Durant l'été, le résultat d'exploitation s'élève à 23,9 millions \$ (1,9 %), par rapport à 92,3 millions \$ (6,9 %) pour l'année précédente. La diminution de notre résultat d'exploitation découle principalement de la baisse des coefficients d'occupation et des prix de vente moyens sur le marché transatlantique, conséquences de l'augmentation de la capacité globale, partiellement compensée par la baisse des coûts du carburant, dont l'effet combiné à la dépréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain a entraîné une diminution de nos charges d'exploitation de 28,3 millions \$ sur le marché transatlantique. Les éléments spéciaux ont également contribué à la diminution du résultat d'exploitation.

Au cours de la saison d'hiver, nous avons affiché une perte d'exploitation ajustée de 36,7 millions \$ (2,3 %), comparativement à 15,0 millions \$ (1,0 %) en 2015. Durant la saison d'été, nous avons enregistré un résultat d'exploitation ajusté de 62,5 millions \$ (4,9 %), par rapport à 115,6 millions \$ (8,6 %) en 2015. Globalement, pour l'exercice, nous avons affiché un résultat d'exploitation ajusté de 25,8 millions \$ (0,9 %), comparativement à 100,6 millions \$ (3,5 %) en 2015.

## AUTRES CHARGES ET REVENUS

### COÛTS DE FINANCEMENT

Les coûts de financement incluent les intérêts sur la dette à long terme et autres intérêts, les frais d'attente ainsi que les frais financiers. Les coûts de financement ont diminué de 0,1 million \$ en 2016 comparativement à 2015.

### REVENUS DE FINANCEMENT

Les revenus de financement ont diminué de 0,6 million \$ au cours de l'exercice comparativement à 2015, principalement dus à la baisse des taux d'intérêt.

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

La variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés correspond à la variation, au cours de la période, de la juste valeur du portefeuille de ces instruments financiers qui sont détenus et utilisés par la Société aux fins de la gestion du risque lié à la fluctuation des prix du carburant et des taux de change. Au cours de l'exercice, la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs et autres dérivés a augmenté de 6,9 millions \$, comparativement à une diminution de la juste valeur de 1,4 million \$ en 2015. L'augmentation est attribuable à la variation favorable des indices de prix du carburant en regard des dérivés contractés et à l'arrivée à échéance de dérivés de change, partiellement compensée par la variation défavorable du dollar par rapport à la devise américaine en regard des dérivés de change contractés.

#### GAIN DE CHANGE SUR LES ÉLÉMENTS MONÉTAIRES NON COURANTS

Le gain de change sur les éléments monétaires non courants de 1,3 million \$ pour l'exercice comparativement à 2,5 millions \$ en 2015 est principalement attribuable à l'effet favorable des taux de change sur nos dépôts en devises.

#### PERTE SUR CESSION D'UNE FILIALE

Le 1<sup>er</sup> avril 2016, la Société a conclu la vente de sa filiale Travel Superstore pour une contrepartie totale en trésorerie de 0,3 million \$ et a enregistré une perte sur cession d'une filiale de 0,8 million \$.

#### DÉPRÉCIATION D'ACTIFS

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2016, la Société a enregistré une charge de dépréciation d'actifs de 79,7 millions \$, composée d'une dépréciation de marques de commerces de 15,8 millions \$. et d'une dépréciation de goodwill de 63,9 millions \$

Conformément aux méthodes comptables adoptées par la Société, les actifs intangibles à durée de vie indéterminée doivent faire l'objet d'un test de dépréciation annuel au 30 avril. Ainsi, la Société a effectué un test de dépréciation au 30 avril 2016 afin de déterminer si la valeur comptable des unités génératrices de trésorerie (UGT), pour les fins du goodwill et des marques de commerce, était supérieure à leur valeur recouvrable. À la suite de ce test, la Société a comptabilisé une charge de dépréciation d'actifs de 15,8 millions \$ relativement à ses marques de commerce. Cette dépréciation découle de la mise en œuvre d'une stratégie intégrée en matière de distribution, dont la mise en place d'une nouvelle plateforme de réservation qui favorise l'achat de sièges pour les voyageurs européens directement chez notre filiale Air Transat plutôt que par le biais de nos filiales européennes, et de marque qui vise à déployer davantage la marque Transat, et ainsi diminuer l'utilisation certaines marques de commerce détenues par la Société.

Au 31 octobre 2016, des changements importants dans l'environnement dans lequel la Société exerce ses activités, tels que des hausses importantes de capacité sur les marchés où la Société exerce ses activités et de leurs effets sur les prix de vente et sur les coefficients d'occupation, de la volatilité des devises et des prix du carburant et de la détérioration récente des résultats de la saison d'été ont amené la direction à revoir ses hypothèses de flux de trésorerie futurs et ainsi à effectuer un nouveau test de dépréciation. À la suite de ce test de dépréciation, la Société a comptabilisé une charge de dépréciation de son goodwill de 63,9 millions \$ correspondant au solde de goodwill de son unique UGT. Au 31 octobre 2016, des changements raisonnables aux hypothèses utilisées dans le cadre du test de dépréciation de goodwill n'entraîneraient pas de charge de dépréciation additionnelle eu égard aux actifs.

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

#### IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Pour l'exercice clos le 31 octobre 2016, la récupération d'impôts sur les bénéfices a atteint 10,8 millions \$ comparativement à une charge d'impôts sur les bénéfices de 12,4 millions \$ pour l'exercice précédent. Compte non tenu de la quote-part du résultat net d'une entreprise associée, le taux d'imposition réel s'est établi à 11,1 % pour l'exercice clos le 31 octobre 2016 et à 20,0 % pour l'exercice précédent. La variation des taux d'imposition entre l'exercice 2016 et 2015 s'explique, principalement, par des taux statutaires par pays appliqués sur leurs résultats imposables, le cas échéant.



---

## RÉSULTAT NET DES ACTIVITÉS POURSUIVIES

En tenant compte des éléments présentés dans la section Activités consolidées, notre perte nette liée aux activités poursuivies pour l'exercice clos le 31 octobre 2016 s'est établie à 86,5 millions \$ comparativement à un résultat net des activités poursuivies de 49,3 millions \$ en 2015.

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2016, notre perte nette ajustée s'est établie à 15,5 millions \$ (0,42 \$ par action) comparativement à un résultat net ajusté de 45,9 millions \$ (1,19 \$ par action) en 2015.

## RÉSULTAT NET DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES

Tel que mentionné dans la section Activités abandonnées, pour l'exercice terminé le 31 octobre 2016 et pour l'exercice précédent, le résultat net de nos filiales Transat France et Tourgreece, qui proviennent de ventes faites à des clients en Europe et au Canada, est présenté comme résultat net lié aux activités abandonnées.

Pour l'exercice, les revenus de nos filiales Transat France et Tourgreece ont augmenté de 17,4 millions \$ (2,6 %). Cette augmentation résulte d'une augmentation des prix de vente moyens de 3,5%, compensée en partie par une diminution du nombre de voyageurs de 2,9 %. Nos activités abandonnées ont affiché un résultat net de 0,4 million \$ (0,1 %) lié aux activités opérationnelles, comparativement à une perte nette de 2,4 millions \$ (0,4 %) en 2015. L'augmentation de notre résultat net découle principalement de la hausse des marges réalisées sur les produits de type circuit et forfait, en particulier dans les Caraïbes.

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2016, le résultat net lié aux activités abandonnées est de 49,8 millions \$, comparativement à une perte nette de 2,4 millions \$ (0,4 %) en 2015. L'augmentation du résultat net est principalement dû au gain sur disposition de 49,7 millions \$ réalisé suite à la vente des filiales Transat France et Tourgreece pour une contrepartie totale en trésorerie de 93,3 millions \$.

## RÉSULTAT NET ATTRIBUABLE AUX ACTIONNAIRES

La perte nette attribuable aux actionnaires s'est élevée à 41,8 millions \$, soit 1,13 \$ par action de base et diluée, par rapport à un résultat net attribuable aux actionnaires de 42,6 millions \$, soit 1,11 \$ par action de base et 1,10 \$ par action sur une base diluée lors de l'exercice précédent. Le nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé pour calculer les résultats par action de base a été de 36 899 000 pour l'exercice 2016 et de 38 442 000 pour l'exercice 2015 (36 899 000 et 38 558 000 respectivement pour les résultats dilués par action).

## PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES

Les activités de la Société sont saisonnières, par conséquent les résultats d'exploitation des périodes intermédiaires ne reflètent pas proportionnellement les résultats de l'exercice entier. Les revenus affichent des hausses par rapport aux trimestres comparatifs pour la saison d'hiver et des baisses pour la saison d'été. Pour la saison d'hiver (T1 et T2), le nombre de voyageurs est en hausse alors que les prix de vente moyens sont en baisse. Pour la saison estivale (T3 et T4), les prix de ventes moyens sont en baisse sur le marché transatlantique, notre principal marché pour cette période, à la suite de la baisse des prix du carburant et de l'augmentation de la capacité globale de 14 % sur le marché transatlantique, alors que le nombre de voyageurs est en hausse, comparativement à 2015. Quant à nos résultats d'exploitation, les hausses de nos prix de vente moyens sur les forfaits sud durant l'hiver, combinées à nos efforts de réduction de coûts et d'amélioration de marge n'ont pas été suffisants pour compenser les effets sur nos coûts de la vigueur du dollar américain. Pour la saison estivale, la baisse des prix de vente moyens et des coefficients d'occupation n'ont été que partiellement compensés par la baisse des prix du carburant. En conséquence, les informations financières trimestrielles suivantes peuvent donc varier de façon importante d'un trimestre à l'autre.

<b>Principales informations financières trimestrielles non auditées</b>								
(en milliers de dollars, sauf les données par action)	T1-2015	T2-2015	T3-2015	T4-2015	T1-2016	T2-2016	T3-2016	T4-2016
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus	683 951	875 151	704 844	634 004	725 723	888 221	663 591	612 111
Loyers d'aéronefs	23 167	24 684	24 702	26 306	32 275	38 749	31 946	32 843
Résultat d'exploitation (perte d'exploitation)	(33 500)	(4 039)	34 480	57 850	(40 542)	(13 701)	(2 990)	26 898
Résultat d'exploitation ajusté (perte d'exploitation ajustée)	(22 746)	7 751	44 798	70 805	(31 683)	(5 002)	15 964	46 497
Résultat net (perte nette)	(63 088)	26 267	13 820	69 965	(59 803)	(23 817)	10 548	36 313
Résultat net attribuable aux actionnaires	(64 314)	24 704	13 067	69 108	(61 155)	(24 952)	9 439	34 920
Résultat de base par action	(1,66)	0,64	0,34	1,82	(1,64)	(0,68)	0,26	0,95
Résultat dilué par action	(1,66)	0,64	0,34	1,82	(1,64)	(0,68)	0,26	0,95
Résultat net des activités poursuivies attribuable aux actionnaires	(53 607)	26 434	13 058	59 035	(53 394)	(25 333)	7 704	(20 497)
Résultat de base par action des activités poursuivies	(1,38)	0,68	0,34	1,56	(1,44)	(0,69)	0,21	(0,56)
Résultat dilué par action des activités poursuivies	(1,38)	0,68	0,34	1,55	(1,44)	(0,69)	0,21	(0,56)
Résultat net ajusté (perte nette ajustée)	(22 882)	(2 738)	26 886	44 648	(30 380)	(11 868)	2 523	24 183
Résultat net ajusté (perte nette ajustée) par action	(0,59)	(0,07)	0,70	1,18	(0,82)	(0,32)	0,07	0,66

## FAITS SAILLANTS DU QUATRIÈME TRIMESTRE

Pour le quatrième trimestre, la Société a affiché des revenus de 612,1 millions \$, soit 21,9 millions \$ (3,5 %) de moins que pour la période correspondante de 2015, alors qu'ils avaient atteint 634,0 millions \$. Cette diminution est principalement attribuable à la diminution des prix de vente moyens de 8,9 % sur le marché transatlantique, notre principal marché pour cette période, alors que le nombre de passagers était en hausse de 3,4 %. Sur ce marché, la capacité déployée par la Société était supérieure de 7,4 % à celle de 2015, alors que la capacité globale affichait une hausse de près de 14 %. Sur le marché des destinations soleil, les prix de vente moyens ont affiché une hausse de 3,7 %, malgré une capacité déployée par la Société supérieure de 5,0 % à celle de 2015 et le nombre de passagers en hausse de 2,2 %. Nos activités poursuivies se sont soldées par un résultat d'exploitation de 26,9 millions \$, qui tient compte d'une charge de restructuration de 5,9 millions \$, comparativement à 57,9 millions \$ en 2015. La détérioration de notre résultat d'exploitation résulte principalement de la baisse de nos coefficients d'occupation et des prix de vente moyens, qui n'a pu être entièrement compensée par la baisse des coûts du carburant et les efforts de réduction de coûts. La baisse des coûts du carburant, une fois combinée à la dépréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain, a entraîné une diminution de nos charges d'exploitation de 7,5 millions \$ sur l'ensemble de nos marchés.

En comparaison de 2015, les revenus de nos activités abandonnées ont diminué de 17,8 millions \$ (8,7 %). La diminution de nos revenus découle de la diminution du nombre de voyageurs de 4,1%, en particulier en Tunisie et en Turquie due à leurs situations géopolitiques, ainsi que de la diminution des prix de vente moyens de 1,7%. Nos activités abandonnées ont donc également affiché un résultat d'exploitation en baisse pour atteindre 8,1 millions \$, comparativement à 14,4 millions \$ en 2015. Le résultat net des activités abandonnées affiche 55,4 millions \$, comparativement à 10,1 millions \$ en 2015. L'amélioration importante du résultat net des activités abandonnées découle du gain de 49,7 millions \$ sur la cession des filiales Transat France et Tourgreece.

Au cours du quatrième trimestre, nous avons enregistré un résultat net de 35,9 millions \$, comparativement à 70,0 millions \$ en 2015. Le résultat net attribuable aux actionnaires a atteint 34,9 millions \$ (0,95 \$ par action de base et dilué) par rapport à 69,1 millions \$ (1,82 \$ par action de base et dilué) en 2015.

Pour le quatrième trimestre, notre résultat net ajusté s'est établi à 24,2 millions \$ (0,66 \$ par action) comparativement à 44,6 millions \$ (1,18 \$ par action) en 2015.

## SITUATION FINANCIÈRE, TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Au 31 octobre 2016, la trésorerie et les équivalents de trésorerie s'établissaient à 363,7 millions \$, comparativement à 336,4 millions \$ au 31 octobre 2015. La trésorerie et les équivalents de trésorerie détenus en fiducie ou autrement réservés se chiffraient à 338,6 millions \$ à la fin de l'exercice 2016 comparativement à 412,1 millions \$ en 2015. Notre état de la situation financière témoigne d'un fonds de roulement de 192,5 millions \$, soit un ratio de 1,28, par rapport à 80,4 millions \$ et un ratio de 1,09 au 31 octobre 2015.

L'actif total a diminué de 236,3 millions \$ (15,6 %), passant de 1 513,8 millions \$ le 31 octobre 2015 à 1 277,4 millions \$ le 31 octobre 2016. Cette baisse est principalement attribuable à la disposition des filiales Transat France et Tourgreece, à la radiation du goodwill ainsi qu'à la diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés de 75,1 millions \$, à la suite de la diminution des dépôts due à la réorganisation de l'activité croisières. Les capitaux propres ont diminué de 72,9 millions \$, passant de 537,3 millions \$ au 31 octobre 2015 à 464,4 millions \$ au 31 octobre 2016. Cette baisse découle principalement de notre perte nette de 36,8 millions \$, de la perte de change sur conversion des états financiers des filiales étrangères de 13,7 millions \$, de la variation de la juste valeur des dérivés de change de 12,5 millions \$ ainsi que des rachats d'actions totalisant 9,4 millions \$.

## FLUX DE TRÉSORERIE

				Variation	
	2016	2015	2014	2016	2015
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	43 561	108 992	90 009	(60,0)	21,1
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	5 093	(53 854)	(52 683)	109,5	(2,2)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(9 823)	(12 672)	191	22,5	(6 734,6)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie	(12 132)	3 402	(2 262)	(456,6)	250,4
<b>Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie</b>					
liée aux activités poursuivies	26 699	45 868	35 255	(41,8)	30,1
<b>Variation nette des flux de trésorerie liés aux activités abandonnées</b>	542	(18 332)	7 814	103,0	(334,6)

### ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

Les activités d'exploitation ont généré des flux de trésorerie de 43,6 millions \$, par rapport à 109,0 millions \$ en 2015. La diminution de 65,4 millions \$ survenue au cours de l'exercice est principalement attribuable à une baisse de notre rentabilité de 50,1 millions \$, ainsi qu'à une baisse de 15,9 millions \$ de la variation nette de la provision pour remise en état des aéronefs loués.

Nous nous attendons à continuer de générer des flux de trésorerie positifs de nos activités d'exploitation en 2017.

### ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT

Les flux de trésorerie générés par les activités d'investissement ont atteint 5,1 millions \$ pour l'exercice courant, une augmentation de 58,9 millions \$ par rapport à 2015. L'augmentation découle de la contrepartie reçue pour les filiales cédées, nette de la trésorerie cédée, qui s'élève à 68,0 millions \$, partiellement atténuée par une augmentation de nos acquisitions d'immobilisations corporelles et autres immobilisations incorporelles de 15,6 millions \$. En 2016, nos acquisitions s'établissent à 70,8 millions \$ et sont principalement liées aux améliorations d'aéronefs dues à la croissance de notre flotte et aux équipements et logiciels informatiques.

En 2017, les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles pourraient s'élever à environ 50,0 millions \$.

### ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Les flux de trésorerie utilisés par les activités de financement se sont élevés à 9,8 millions \$ par rapport à 12,7 millions \$ en 2015. L'utilisation des flux de trésorerie inférieure à 2015 découle principalement des rachats d'actions de 7,1 millions \$ effectués durant la période, par rapport à des rachats d'actions totalisant 9,4 millions \$ pour l'exercice précédent.

### FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS ABANDONNÉES

Les flux de trésorerie liés aux activités abandonnées ont généré des flux de trésorerie de 0,5 million \$, par rapport à une utilisation de 18,3 millions \$ en 2015. L'augmentation des flux de trésorerie générés par les activités abandonnées résulte principalement d'une hausse de la variation nette des autres actifs et passifs opérationnels de 9,6 millions \$ et d'une hausse de la rentabilité de 5,4 millions \$.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

	31 octobre 2016 \$	31 octobre 2015 \$	Écart \$	Principales sources d'explication des écarts importants
<b>Actif</b>				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	363 664	336 423	27 241	Se reporter à la section Flux de trésorerie
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés	338 581	412 099	(73 518)	Diminution des fonds reçus de clients nécessitant d'être détenus en fiducie ou autrement réservés
Clients et autres débiteurs	105 003	129 223	(24 220)	Vente des voyageurs en France et en Grèce
Impôts sur le résultat à recevoir	39 858	16 900	22 958	Augmentation des impôts recouvrables compte tenu des pertes déductibles
Stocks	12 354	9 079	3 275	Croissance de la flotte d'aéronefs
Charges payées d'avances	58 657	80 318	(21 661)	Vente des voyageurs en France et en Grèce
Instruments financiers dérivés	18 517	25 573	(7 056)	Arrivée à échéance de dérivés de change
Dépôts	42 044	58 901	(16 857)	Vente des voyageurs en France et en Grèce
Actifs d'impôt différé	15 055	32 939	(17 884)	Vente des voyageurs en France et en Grèce et diminution des impôts différés relatifs aux dérivés
Immobilisations corporelles	134 959	133 502	1 457	Acquisitions de l'exercice partiellement compensées par l'amortissement
Goodwill	—	99 527	(99 527)	Dépréciation du goodwill et vente des voyageurs en France et en Grèce
Immobilisations incorporelles	50 327	79 863	(29 536)	Vente des voyageurs en France et en Grèce, amortissement et dépréciation
Placement dans une entreprise associée	97 668	97 897	(229)	Quote-part du résultat net d'une entreprise associée et écart de taux de change, partiellement compensés par le dividende reçu
Autres actifs	733	1 520	(787)	Aucun écart important
<b>Passif</b>				
Fournisseurs et autres créiteurs	247 795	355 656	(107 861)	Vente des voyageurs en France et en Grèce
Provision pour remise en état des aéronefs loués	40 861	42 962	(2 101)	Incidence du calendrier des entretiens, partiellement compensée par l'augmentation du nombre d'aéronefs
Impôt sur le résultat à payer	976	1 431	(455)	Aucun écart important
Dépôts de clients et revenus différés	409 045	489 622	(80 577)	Vente des voyageurs en France et en Grèce et réorganisation de l'activité croisières
Instruments financiers dérivés	21 358	23 203	(1 845)	Variation favorable des prix du carburant et défavorable du dollar par rapport à la devise américaine en regard des contrats à terme contractés
Autres passifs	88 011	52 026	35 985	Augmentation de la portion non courante des participations ne donnant pas le contrôle et des avantages incitatifs reportés
Passifs d'impôt différé	4 988	11 612	(6 624)	Diminution des impôts différés relatifs aux instruments financiers dérivés
<b>Capitaux propres</b>				
Capital-actions	214 250	218 134	(3 884)	Rachats d'actions nets des émissions sur le capital autorisé
Provision pour paiements fondés sur des actions	17 849	17 105	744	Charge liée aux paiements fondés sur des actions, nette des exercices d'options
Résultats non distribués	218 821	263 812	(44 991)	Perte nette
Profit latent sur les couvertures de flux de trésorerie	2 211	14 960	(12 749)	Perte nette sur les instruments financiers désignés dans des couvertures de flux de trésorerie
Montant cumulé des écarts de change	11 255	23 241	(11 986)	Perte de change sur conversion des états financiers de filiales étrangères

## FINANCEMENT

Au 14 décembre 2016, la Société dispose de plusieurs types de financement. Elle dispose principalement d'une facilité de crédit à terme rotatif ainsi que de lignes d'émissions de lettres de crédit.

Le 19 février 2016, la Société a renouvelé son entente de crédit à terme rotatif de 50 millions \$ aux fins de ses opérations. Selon la nouvelle entente, qui vient à échéance en 2020, la Société peut augmenter le montant du crédit jusqu'à 100 millions \$, avec l'approbation des prêteurs. L'entente peut être prolongée d'un an à chaque date d'anniversaire sous l'approbation des prêteurs et devient immédiatement exigible dans l'éventualité d'un changement de contrôle. Selon les termes de l'entente, les tirages peuvent être effectués sous la forme d'acceptations bancaires ou d'emprunts bancaires, en dollars canadiens, en dollars américains, en euros ou en livres sterling. L'entente est garantie par une hypothèque mobilière de premier rang grevant l'universalité des actifs, présents et futurs, des filiales canadiennes de la Société, et ce sous réserve de certaines exceptions, et est aussi garantie par le nantissement de certaines valeurs mobilières des filiales européennes. Le crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires, au taux préférentiel de l'institution financière, ou au TIOL (taux interbancaire offert à Londres), majoré d'une prime. Selon les termes des ententes, la Société est tenue de respecter certains critères et ratios financiers. Au 31 octobre 2016, tous les ratios et critères financiers étaient respectés et la facilité de crédit n'était pas utilisée.

### ENTENTES HORS BILAN

Dans le cours normal de ses affaires, Transat conclut des ententes et contracte des obligations qui auront une incidence sur l'exploitation et les flux de trésorerie futurs de la Société, dont certaines sont présentées au passif dans les états financiers consolidés et d'autres par voie de notes aux états financiers. Au 31 octobre 2016, ainsi qu'au 31 octobre 2015, la Société n'avait aucune obligation présentée à l'état de la situation financière.

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

- Garanties (voir les notes 16 et 25 afférentes aux états financiers consolidés vérifiés)
- Contrats de location simple (voir la note 24 afférente aux états financiers consolidés vérifiés)
- Obligations d'achat (voir la note 24 afférente aux états financiers consolidés vérifiés)

Les ententes hors bilan qui peuvent être estimées s'élevaient à environ 820,1 millions \$ au 31 octobre 2016 (998,6 millions \$ au 31 octobre 2015) et se résument comme suit :

ENTENTES HORS BILAN	2016	2015
(en milliers de dollars)	\$	\$
<b>Garanties</b>		
Lettres de crédit irrévocables	17 723	36 838
Contrats de cautionnement	721	1 490
<b>Contrats de location simple</b>		
Obligations en vertu de contrats de location simple	691 841	675 385
	<b>710 285</b>	<b>713 713</b>
<b>Ententes avec des fournisseurs</b>	<b>109 845</b>	<b>284 878</b>
	<b>820 130</b>	<b>998 591</b>

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

La Société dispose, aux fins d'émission de lettres de crédit, d'un crédit rotatif au montant de 75,0 millions \$ renouvelable annuellement, pour lequel la Société doit céder en nantissement de la trésorerie égale à 100 % du montant des lettres de crédit émises. Au 31 octobre 2016, un montant de 66,2 millions \$ était utilisé, dont 46,5 millions \$ pour garantir les obligations relatives aux ententes de retraite à prestations définies de membres de la haute direction; ces lettres de crédit irrévocables sont détenues par un tiers fiduciaire. Dans l'éventualité d'un changement de contrôle, les lettres de crédit émises pour garantir les obligations relatives aux ententes de retraite à prestations définies de membres de la haute direction seront levées.

De plus, la Société dispose d'une facilité de cautionnement renouvelable annuellement au montant de 35,0 millions \$. En vertu de cette entente, la Société peut faire émettre des contrats de cautionnement d'une durée maximale de trois ans. Au 31 octobre 2016, un montant de 17,7 millions \$ était utilisé en vertu de cette facilité, et ce aux fins de l'émission de lettres de crédit à certains de nos fournisseurs de services.

La Société dispose également, aux fins d'émission de lettres de crédit pour ses opérations anglaises, d'une ligne de crédit bancaire gagées par des dépôts de 10,7 millions £ (17,4 millions \$), laquelle est pleinement utilisée.

Au 31 octobre 2016, le montant des ententes hors bilan avait diminué de 178,5 millions \$. Cette diminution découle principalement de la disposition des filiales Transat France et Tourgreece, lesquelles avaient des ententes avec des fournisseurs importantes, et des remboursements effectués durant l'exercice. La diminution a été atténuée par les ententes signées durant le second trimestre pour la location de deux Airbus A330 et de trois Boeing 737-800.

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	2017	2018	2019	2020	2021	2022 et plus	Total
Exercices clos les 31 octobre	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<b>Obligations contractuelles</b>							
Dette à long terme	—	—	—	—	—	—	—
Contrats de locations (aéronefs)	140 611	138 613	110 697	55 799	37 895	44 199	527 814
Contrats de locations (autres)	28 364	21 742	19 394	16 649	14 528	63 350	164 027
Ententes avec des fournisseurs et autres obligations	110 692	2 376	2 385	2 372	2 367	30 053	150 245
	<b>279 667</b>	<b>162 731</b>	<b>132 476</b>	<b>74 820</b>	<b>54 790</b>	<b>137 602</b>	<b>842 086</b>

## ENDETTEMENT

La Société n'affiche aucune dette à l'état de la situation financière.

La dette totale de la Société s'élève à 679,1 millions \$, soit une hausse de 184,8 millions \$ comparativement à 2015, qui est principalement due à l'ajout de Boeing 737 et d'Airbus A330 à notre flotte d'aéronefs.

La dette totale nette a augmenté de 157,5 millions \$, passant de 157,9 millions \$ au 31 octobre 2015 à 315,4 millions \$ au 31 octobre 2016. L'augmentation de notre dette totale nette découle l'augmentation de notre dette totale, compensée en partie par des soldes de trésorerie et équivalents de trésorerie plus élevés qu'en 2015.

## ACTIONS EN CIRCULATION

Au 31 octobre 2016, 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 9 décembre 2016, il y avait un total de 36 893 278 actions à droit de vote en circulation.

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

## OPTIONS D'ACHAT D' ACTIONS

Au 9 décembre 2016, le nombre d'options d'achat d'actions en circulation s'élevait à 2 611 891, dont 2 400 323 pouvaient être exercées.

## AUTRES

### FLOTTE

La flotte d'Air Transat compte actuellement quatorze Airbus A330 (332, 345 ou 375 sièges), neuf Airbus A310 (249 sièges), et sept Boeing 737-800 (189 sièges). De ce nombre, deux Airbus A330 et trois Boeing 737-800 sont entrés en service à l'été 2016.

La Société bénéficiait également d'ententes pour la location saisonnière, pour la saison d'hiver 2016, de treize Boeing 737-800 (189 sièges) et de deux Boeing 737-700 (149 sièges). En vertu des ententes actuelles, treize Boeing 737 seront ajoutés à la flotte pour la saison d'hiver 2017.

### RENOUVELLEMENT DE CONVENTIONS COLLECTIVES

Le 22 mars 2016, l'entente de principe survenue entre Air Transat et le syndicat des pilotes en vue du renouvellement de la convention collective échue le 30 avril 2015 a été approuvée par les pilotes. Le contrat de travail de 5 ans prend effet rétroactivement le 30 avril 2015.

Le 23 juillet 2016, l'entente de principe survenue entre Air Transat et le syndicat des agents de bord pour le renouvellement de la convention collective a été acceptée par les agents de bord. Le contrat de travail de 6 ans prend effet rétroactivement le 1er novembre 2015.

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

Conformément à son offre publique de rachat d'actions dans le cours normal des activités approuvée le 10 avril 2015, la Société était autorisée à racheter aux fins d'annulation un maximum de 2 274 921 actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B, représentant approximativement 10 % du flottant des actions à droit de vote variable de catégorie A et des actions à droit de vote de catégorie B émises et en circulation.

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

Les achats réalisés dans le cadre de l'offre publique de rachat d'actions dans le cours normal des activités ont été faits sur le marché libre par l'intermédiaire de la TSX en accord avec sa politique sur les offres publiques de rachat d'actions dans le cours normal des activités. Le prix payé par la Société pour le rachat des actions correspondait au prix du marché au moment de l'acquisition en plus, le cas échéant, des frais de courtage. Les achats ont pu commencer à partir du 15 avril 2015 et se sont terminés le 4 mars 2016.

Le 4 mars 2016, la Société a complété son programme de rachat d'actions dans le cours normal des activités d'une durée de 12 mois lancé le 10 avril 2015; la Société a racheté jusqu'à cette date un total de 2 274 921 actions à droit de vote de catégorie B, pour une contrepartie au comptant de 16,5 millions \$. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2016, la société a racheté un total de 978 831 actions à droit de vote de catégorie B, pour une contrepartie au comptant de 7,1 millions \$.



## COMPTABILITÉ

### ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

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

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

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

### AMORTISSEMENT ET DÉPRÉCIATION DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

#### GOODWILL

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

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

La Société a effectué son test de dépréciation annuel au 30 avril 2016 afin de déterminer si la valeur comptable des UGT était supérieure à leur valeur recouvrable. La Société n'a relevé aucune dépréciation du goodwill à cette date.

Au 31 octobre 2016, des changements importants dans l'environnement dans lequel la Société exerce ses activités, tel que des hausses importantes de capacité sur les marchés où la Société exerce ses activités et de leurs effets sur les prix de vente et sur les coefficients d'occupation, de la volatilité des devises et des prix du carburant et de la détérioration récente des résultats de la saison d'été ont amené la direction à revoir les hypothèses de flux de trésorerie futurs et ainsi à effectuer un nouveau test de dépréciation. À la suite de ce test de dépréciation, la Société a comptabilisé une charge de dépréciation de son goodwill de 63,9 millions \$, correspondant au solde de goodwill de son unique UGT au 31 octobre 2016.

La valeur recouvrable est déterminée en fonction de la valeur d'utilité au moyen d'un modèle de flux de trésorerie actualisés. La Société établit des prévisions de flux de trésorerie d'après les budgets annuels approuvés les plus récents et les plans triennaux des activités pertinentes. Les prévisions de flux de trésorerie tiennent compte du risque lié à chaque UGT, ainsi que des indicateurs économiques les plus récents. Les prévisions de flux de trésorerie pour une période supérieure à trois ans sont extrapolées selon des taux de croissance estimés qui ne dépassent pas les taux de croissance à long terme moyens des marchés visés.

Aux 30 avril 2016 et 31 octobre 2016, le taux d'actualisation après impôts utilisé pour les tests de dépréciation des différents UGT était de 10,1 % [10,3 % au 30 avril 2015]. Le taux de croissance perpétuel utilisé aux fins des tests de dépréciation s'établissait à 1 % [1 % au 30 avril 2015].

#### IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

La Société a effectué un test de dépréciation au 30 avril 2016 afin de déterminer si la valeur comptable des marques de commerce était supérieure à leur valeur recouvrable.

La valeur recouvrable est déterminée en fonction de la valeur d'utilité au moyen d'un modèle de flux de trésorerie actualisés. La Société établit des prévisions de flux de trésorerie d'après les budgets annuels approuvés les plus récents et d'après les plans triennaux des activités pertinentes. Les prévisions de flux de trésorerie tiennent compte du risque lié à chaque actif, ainsi que des indicateurs économiques les plus récents. Les prévisions de flux de trésorerie pour une période supérieure à trois ans sont extrapolées selon des taux de croissance nuls. Les prévisions de flux de trésorerie utilisées tiennent également compte des incidences liées à la mise en œuvre de la stratégie intégrée de la Société en matière de distribution et de marque qui vise à déployer davantage la marque Transat, et ainsi diminuer l'utilisation certaines marques de commerce détenues par la Société.

À la suite de la mise en place de sa nouvelle plateforme de réservation qui favorise l'achat de sièges pour les voyageurs européens directement chez Air Transat plutôt que par le biais de sa filiale anglaise, la Société a conclu que la valeur recouvrable de la marque de commerce Canadian Air, déterminée en fonction de la valeur d'utilité, était inférieure à sa valeur comptable en raison d'une baisse des revenus et de la profitabilité générée par cette marque de commerce. Par conséquent, la Société a enregistré une charge de dépréciation de 9,7 millions \$.

La mise en œuvre de la stratégie intégrée de la Société visant à déployer davantage la marque Transat a résulté en l'abandon de la marque Vacances Tours Mont-Royal (« TMR ») que la Société utilise dans la vente de forfaits sud au départ du Canada. Puisque cette marque n'est plus utilisée, la Société a enregistré une charge de dépréciation de 4,5 millions \$, qui correspond à sa valeur comptable.

Toujours dans la foulée de la mise en œuvre de la stratégie de la Société en matière de distribution et de marque qui vise à déployer davantage la marque Transat, la Société est en train de changer les bannières de ses agences détenues en propre Marlin Travel pour Voyages Transat. À la suite de ces changements, la Société a conclu que la valeur recouvrable de la marque de commerce Marlin Travel, déterminée en fonction de la valeur d'utilité, était inférieure à sa valeur comptable en raison d'une baisse des revenus et de la profitabilité générée par cette marque de commerce. Par conséquent, la Société a enregistré une charge de dépréciation de 1,6 million \$.

Au 30 avril 2016, les taux d'actualisation après impôts utilisés pour les tests de dépréciation des marques de commerce se situent entre 10,3 % et 18,0 % [10,3 % au 30 avril 2015].

Le 30 avril 2016, si le taux d'actualisation après impôts utilisé pour les tests de dépréciation avait été supérieur de 1 %, avec l'hypothèse que toutes les autres variables demeurent constantes, une charge de dépréciation supplémentaire de 0,2 million \$ aurait été requise.

Le 30 avril 2016, si les flux de trésorerie utilisés pour les tests de dépréciation avaient été inférieurs de 10 %, avec l'hypothèse que toutes les autres variables demeurent constantes, une charge de dépréciation supplémentaire de 0,3 million \$ aurait été requise.

#### IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET IMMOBILISATIONS INCORPORELLES À DURÉE DE VIE DÉFINIE

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

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

Aucun événement ou changement de situation n'est survenu au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2016 qui aurait pu nécessiter une réduction de valeur des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles à durée de vie définie. Au 31 octobre 2016, des changements raisonnables aux hypothèses utilisées dans le cadre du test de dépréciation de goodwill n'entraîneraient pas de charge de dépréciation additionnelle eu égard aux actifs.

#### **JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS**

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

#### **PROVISION POUR REMISE EN ÉTAT DES AÉRONEFS LOUÉS**

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

#### **PARTICIPATIONS NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE**

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

## AVANTAGES DU PERSONNEL FUTURS

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

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

	Coûts des avantages de retraite pour l'exercice clos le 31 octobre 2016	Obligations liées aux avantages de retraite au 31 octobre 2016
Augmentation (diminution)	\$	\$
Taux d'actualisation	(9)	(1 248)
Taux de croissance des gains admissibles	11	52

## IMPÔTS

De temps à autre, la Société fait l'objet de vérifications par les autorités fiscales qui soulèvent des questions quant au traitement fiscal de certaines transactions. Certaines de ces questions pourraient entraîner des coûts importants qui demeureront incertains jusqu'à ce qu'un ou plusieurs événements se réalisent ou non. Même si l'issue est difficile à prédire avec certitude, les réclamations ou risques fiscaux dont l'issue sera probablement défavorable sont comptabilisées par la Société selon la meilleure estimation possible du montant de la perte. Par ailleurs, la déductibilité fiscale des pertes que la Société a déclarées au cours des exercices passés avec les placements dans des PCAA a été remise en question par les autorités fiscales et des avis de cotisation ont été reçus à cet effet au cours de l'exercice. Cette situation, qui pourrait entraîner une charge d'environ 16,2 millions \$, n'est pas provisionnée puisque la Société a l'intention de se défendre vigoureusement et croit fermement posséder suffisamment de faits et d'arguments pour conclure que la décision finale lui sera probablement favorable. Cependant, cette situation a entraîné un déboursé de 15,1 millions \$ au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2016. Ce montant est comptabilisé comme impôts sur le résultat à recevoir au 31 octobre 2016.

## INSTRUMENTS FINANCIERS

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

## GESTION DU RISQUE DE CHANGE

La Société est exposée au risque de change, principalement en raison de ses nombreuses ententes avec des fournisseurs étrangers, de ses baux d'aéronefs et de moteurs, de ses achats de carburant, de sa dette à long terme et de ses revenus en devises étrangères, et en raison des fluctuations des taux de change en ce qui concerne principalement le dollar américain, l'euro et la livre sterling par rapport au dollar canadien et à l'euro, le cas échéant. Environ 61 % des coûts de la Société sont effectués dans une devise autre que la monnaie de mesure de l'unité d'exploitation qui encoure les coûts alors qu'environ 17 % des revenus est réalisé avec une devise autre que la monnaie de mesure de l'unité d'exploitation qui effectue la vente. Afin de préserver la valeur des engagements et des transactions anticipées, la Société conclut des contrats de change à terme pour l'achat et/ou la vente de devises, en fonction de l'évolution anticipée des taux de change, dont l'échéance est généralement de moins de dix-huit mois, et ce, en conformité avec sa politique de gestion des risques de devises.

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

#### GESTION DU RISQUE LIÉ AUX PRIX DU CARBURANT

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

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

#### RISQUE DE CRÉDIT ET DE CONTREPARTIE

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

Les comptes clients compris avec les Clients et autres débiteurs à l'état de la situation financière totalisent 39,6 millions \$ au 31 octobre 2016. Les comptes clients sont composés 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. Au 31 octobre 2016, environ 8 % des débiteurs était impayé depuis plus de 90 jours après la date exigible, tandis qu'environ 75 % était en règle, à moins de 30 jours. Il ne s'est jamais produit que la Société encours des pertes importantes pour ses comptes clients.

En vertu de certaines de ses ententes avec des fournisseurs de services et principalement des hôteliers, la Société effectue des dépôts afin de bénéficier d'avantages, entre autres relativement au prix, à l'exclusivité et à l'allotement de chambres. Au 31 octobre 2016, ces dépôts totalisent 22,0 millions \$. Ces dépôts sont généralement compensés par les achats de nuitées dans ces hôtels. Le risque provient du fait que ces hôtels ne seraient pas en mesure d'honorer leurs obligations en fournissant les nuitées entendues. La Société tente de minimiser son risque en limitant les dépôts aux seuls hôteliers qui sont reconnus et réputés dans les marchés visés. Ces dépôts sont répartis sur un grand nombre d'hôtels et il n'est jamais arrivé que la Société doive radier un montant appréciable pour ses dépôts aux fournisseurs.

En vertu de ses baux pour des aéronefs et des moteurs, la Société effectue des dépôts lors de la mise en place de ceux-ci, notamment pour garantir les loyers résiduels. Ces dépôts totalisent 20,0 millions \$ au 31 octobre 2016 et seront remboursés à l'échéance des baux. La Société est également tenue de verser des encaisses bailleurs sur la durée des baux afin de garantir le bon état des aéronefs. Ces encaisses bailleurs sont généralement remboursées à la Société sur dépôt de preuve que les entretiens afférents ont été effectués par la Société. Au 31 octobre 2016, les encaisses bailleurs ainsi réclamées totalisent 21,3 millions \$ et sont comprises avec les Clients et autres débiteurs. Il ne s'est jamais produit que la Société doive radier un montant appréciable de dépôts et de réclamations d'encaisses bailleurs auprès des bailleurs d'aéronefs et de moteurs.

Pour les institutions financières y compris les diverses contreparties, le risque maximum de crédit au 31 octobre 2016 est lié à la trésorerie et équivalents de trésorerie, y compris ceux en fiducie et autrement réservés et aux instruments financiers dérivés comptabilisés à l'actif. Ces actifs sont détenus ou transigés avec un nombre restreint d'institutions financières et autres diverses contreparties. La Société est exposée au risque que ces institutions financières et autres diverses contreparties avec lesquelles elle détient des titres ou conclut des contrats ne soient pas en mesure de respecter leurs engagements. La Société minimise son risque en ne concluant des contrats qu'avec des institutions financières et autres diverses contreparties de grande envergure ayant des cotes de crédit appropriées. La Société a pour politique de n'investir que dans des produits bénéficiant d'une cote de crédit minimale de R1-Mid ou mieux (selon Dominion Bond Rating Service (DBRS)), A1 (selon Standard & Poor's) ou P1 (selon Moody's) en plus d'être cotés par un minimum de deux firmes de cotation. L'exposition à ces risques est étroitement surveillée et contenue dans les limites dictées par les différentes politiques de la Société. La Société réexamine ses politiques de façon régulière.

La Société estime ne pas être soumise à une concentration importante du risque de crédit au 31 octobre 2016.

#### RISQUE DE LIQUIDITÉ

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

#### RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

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

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

#### OPÉRATIONS ET SOLDES ENTRE APPARENTÉS

Dans le cours normal de ses affaires, la Société conclut des opérations avec des sociétés apparentées. Ces opérations sont effectuées dans des conditions de pleine concurrence. Au cours de l'exercice un montant de 32,3 millions \$ a été utilisé pour l'achat de nuitées auprès d'hôtels détenus par CIBV, une entreprise associée de la Société, comparativement à 17,9 millions \$ en 2015. Au 31 octobre 2016, un solde à payer à CIBV de 0,9 million \$ était inclus dans le compte fournisseur et autres créditeurs, par rapport à 0,3 million \$ au 31 octobre 2015.



## MODIFICATIONS FUTURES DE MÉTHODES COMPTABLES

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

### IFRS 9 – INSTRUMENTS FINANCIERS

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

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

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

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

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

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

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

### IFRS 16 – CONTRATS DE LOCATION

En janvier 2016, l'IASB a publié l'IFRS 16, *Contrats de location*, qui remplace l'IAS 17 *Contrats de location*. La location offre une source importante et flexible de financement pour de nombreuses entreprises. Toutefois, avec la norme actuelle, l'IAS 17, il est difficile d'obtenir une image précise des actifs et passifs liés aux contrats de location d'une entité. L'IFRS 16 introduit un modèle unique de comptabilisation par le preneur, où la vaste majorité des actifs et passifs liés aux contrats de location sont comptabilisés à l'état de la situation financière. Pour le bailleur, pratiquement toutes les exigences comptables actuelles demeurent.

L'application de l'IFRS 16 est obligatoire et sera en vigueur pour l'exercice de la Société ouvert à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2019, et l'application anticipée est permise dès l'application de la nouvelle norme IFRS 15 sur les revenus. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de la norme IFRS 16 sur ses états financiers.

## RISQUES ET INCERTITUDES

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

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

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

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

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

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

### RISQUES ÉCONOMIQUES ET GÉNÉRAUX

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

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

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



## RISQUES DE LA CONCURRENCE

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

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

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

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

## RISQUES DE RÉPUTATION

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

## RISQUES FINANCIERS

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

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

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

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

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

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

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

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

## RISQUES D'APPROVISIONNEMENT ET FOURNISSEURS CLÉS

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

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

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

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

## RISQUES AÉRIENS

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

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

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

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

À la suite de la privatisation d'aéroports et d'organismes de navigation aérienne au cours de la dernière décennie au Canada, de nouveaux aéroports et de nouveaux organismes de navigation aérienne ont exigé des augmentations importantes de leurs frais d'utilisation des aéroports et de leurs redevances de navigation aérienne. D'autant plus que certains de ces aéroports sont situés dans des villes américaines, tout près des frontières canadiennes et ne sont pas sujets à de tels frais. Si ces frais d'utilisation et redevances de navigation devaient augmenter de manière significative, nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation pourraient en subir les contre-coups 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. D'ailleurs, l'exploitation des vulnérabilités (cyberattaques) est de plus en plus sophistiquée et nécessite des efforts constants pour la gestion et l'évolution des mesures. 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.

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

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

## RISQUES RÉGLEMENTAIRES

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

Dans le but de lutter contre le changement climatique, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a établi un modèle international qui imposerait des taxes sur les émissions de gaz à effet de serre, lesquelles serviraient à contrebalancer les émissions de gaz. Pour le transport aérien domestique, le Canada souhaite implanter un système de tarification de carbone qui n'a pas encore été défini. La Société, de par ses activités aériennes, est directement exposée à ces mesures, qui en général se traduisent par des coûts additionnels, que la Société pourrait ne pas pouvoir répercuter entièrement dans les prix de vente de ses produits. Le cas échéant, sa marge en souffrirait.

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

## RISQUES EN RESSOURCES HUMAINES

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

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

En date du 31 octobre 2016, la Société comptait environ 5 000 employés dont près de 45 % sont syndiqués et font l'objet de six conventions collectives. Au 31 octobre 2016, trois conventions collectives sur six étaient arrivées à échéance. Les négociations pour le renouvellement de ces conventions collectives peuvent entraîner des arrêts, des ralentissements de travail ou des augmentations des coûts de main d'œuvre qui pourraient avoir un effet défavorable sur nos activités et notre résultat d'exploitation.

---

## RISQUES DE COUVERTURE D'ASSURANCE

Le marché des assurances sur le transport aérien à l'égard des risques découlant d'une guerre et d'un acte terroriste a subi divers changements. En effet, notre assurance responsabilité liée à nos opérations aériennes couvre la responsabilité relative aux dommages découlant de blessures subies par des passagers ou du décès de ceux-ci, ainsi qu'aux 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 et par sinistre.

Au sujet de cette dernière, une assurance additionnelle est souscrite et maintenue à l'égard des dommages corporels et matériels à des tiers (autres que les passagers) découlant des risques de guerre qui couvre le montant en excédent de 250 millions \$US, jusqu'à la couverture maximale de 1 milliard \$US au total et par sinistre. Par l'entremise du comité d'audit et du comité de gestion des risques et de régie d'entreprise, le conseil d'administration repère et évalue au moins une fois par année les principaux facteurs de risque liés aux nos activités et approuve les stratégies et les systèmes de gestion des risques proposés, y compris les risques liés spécifiquement à l'industrie aéronautique.

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

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

## CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

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

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

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

### ÉVALUATION DES CPCI ET CIIF

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

À la lumière de cette évaluation, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne émis par le *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* (COSO-Framework 2013), et dans le cadre de la préparation de ses états financiers de fin d'année, ces deux dirigeants signataires ont conclu que les CPCI et les CIIF étaient efficaces au 31 octobre 2016.

Finalement, il n'y a eu aucune autre modification significative des CIIF survenue au cours du quatrième trimestre terminé le 31 octobre 2016 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur les CIIF de la société.

## PERSPECTIVES

*Pour le premier semestre* - Sur le marché des destinations soleil au départ du Canada, le principal marché de la Société durant l'hiver, la capacité de Transat est inférieure de 3 % à celle offerte l'an passé. À ce jour, 50 % de cette capacité est vendue, les réservations sont en avance de 2,2 % et les coefficients d'occupation sont supérieurs de 3,3 %. L'impact de la faiblesse du dollar canadien, combiné à la hausse du coût du carburant, entraînera une hausse des charges opérationnelles de 3,0 % si le dollar et le coût du carburant demeurent au niveau actuel. Les marges sont actuellement inférieures de 1,5 % à celles enregistrées à pareille date l'année dernière.

Sur le marché transatlantique, où c'est la basse saison, la capacité de Transat est supérieure de 8 % à celle déployée l'hiver dernier. À ce jour, 49 % de cette capacité est vendue, les réservations sont en avance de 10 %, les coefficients d'occupation sont supérieurs de 0,8 % et les prix de vente sont inférieurs de 4,4 %. L'impact de la hausse du coût du carburant, combinée à la variation des devises, entraînera une hausse des charges opérationnelles de 2,7 % si le coût du carburant et le dollar en regard du dollar américain, de l'euro et de la livre demeurent stables. Les marges sont actuellement inférieures de 7,8 % à celles enregistrées à pareille date l'année dernière.

L'hiver dernier ayant été marqué par plusieurs événements importants (crainte du Zika, menace de grève des pilotes et attentats terroristes en Europe), la situation s'était alors dégradée à compter du début de décembre. En comparaison, il est donc possible, malgré les indicateurs évoqués plus haut, que les résultats soient meilleurs que ceux de l'an dernier, une fois la saison complétée.

## RAPPORT DE LA DIRECTION

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

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

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

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

Le président du conseil,  
président et chef de la direction



Jean-Marc Eustache

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



Denis Pétrin



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

	2016	2015	2014	2013	2012
<b>États consolidés des résultats</b>					
<b>Activités poursuivies</b>					
Revenus	2 889 646	2 897 950	2 996 106	2 969 642	3 051 775
Dépenses d'exploitation	2 856 118	2 797 342	2 909 737	2 855 340	3 019 302
Amortissement	50 038	45 817	43 581	36 423	38 324
Éléments spéciaux	13 825	—	6 387	5 740	—
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>(30 335)</b>	<b>54 791</b>	<b>36 401</b>	<b>72 139</b>	<b>(5 851)</b>
Coûts du financement	1 669	1 775	1 541	2 091	2 543
Revenus de financement	(6 996)	(7 576)	(7 872)	(7 233)	(6 597)
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs	(6 901)	1 391	21 978	732	(966)
Gain de change sur les éléments monétaires non courants	(1 284)	(2 531)	(1 123)	(566)	(903)
Dépréciation d'actifs	79 708	—	369	—	—
Gain sur des placements dans des PCAA	—	—	—	—	(7 936)
Perte à la cession d'une filiale et gain sur rachat d'actions priviliégées d'une filiale	843	—	—	—	(5 655)
<b>Résultat avant charge d'impôts</b>	<b>(97 374)</b>	<b>61 732</b>	<b>21 508</b>	<b>77 115</b>	<b>13 663</b>
Impôts sur le résultat (recouvrement)	(10 843)	12 413	1 724	18 046	1 494
<b>Résultat net lié aux activités poursuivies</b>	<b>(86 531)</b>	<b>49 319</b>	<b>19 784</b>	<b>59 069</b>	<b>12 169</b>
<b>Activités abandonnées</b>					
Résultat net lié aux activités abandonnées	49 772	(2 355)	6 282	2 133	(25 705)
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>(36 759)</b>	<b>46 964</b>	<b>26 066</b>	<b>61 202</b>	<b>(13 536)</b>
Part des actionnaires sans contrôle dans les résultats de filiales	4 989	4 399	3 191	3 247	3 133
<b>Résultat net de l'exercice attribuable aux actionnaires</b>	<b>(41 748)</b>	<b>42 565</b>	<b>22 875</b>	<b>57 955</b>	<b>(16 669)</b>
<b>Résultat de base par action</b>	<b>(1,13)</b>	<b>1,11</b>	<b>0,59</b>	<b>1,51</b>	<b>(0,44)</b>
<b>Résultat dilué par action</b>	<b>(1,13)</b>	<b>1,10</b>	<b>0,59</b>	<b>1,51</b>	<b>(0,44)</b>
<b>Flux de trésorerie liés aux :</b>					
Activités opérationnelles	43 561	108 992	90 009	102 179	15 703
Activités d'investissement	5 093	(53 854)	(52 683)	(21 092)	(7 266)
Activités de financement	(9 823)	(12 672)	191	(1 817)	(4 361)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	(12 132)	3 402	(2 262)	1 710	(3 888)
<b>Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>26 699</b>	<b>45 868</b>	<b>35 255</b>	<b>80 980</b>	<b>188</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice</b>	<b>363 664</b>	<b>336 423</b>	<b>308 887</b>	<b>171 175</b>	<b>181 576</b>
Total de l'actif	1 277 420	1 513 764	1 375 030	1 290 073	1 165 301
Dette à long terme (y compris la tranche à court terme)	—	—	—	—	—
Capitaux propres	464 386	537 252	482 946	441 393	366 326
Ratio d'endettement <sup>1</sup>	0,64	0,65	0,65	0,66	0,69
Valeur comptable par action <sup>2</sup>	12,60	14,29	12,47	11,47	9,57
<b>Statistiques – avoir des actionnaires (en milliers)</b>					
Actions en circulation à la fin de l'exercice	36 859	37 591	38 742	38 468	38 296
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation :					
Avant dilution	36 899	38 442	38 644	38 390	38 142
Après dilution	36 899	38 558	39 046	38 472	38 142

<sup>1</sup> Correspond au total du passif divisé par le total de l'actif.

<sup>2</sup> Correspond aux capitaux propres divisés par le nombre d'actions en circulation.