

## TABLE DES MATIÈRES

---

1.	Avertissement en ce qui concerne les déclarations prospectives .....	10
2.	Mesures financières non normalisées selon les IFRS .....	12
3.	Faits saillants financiers .....	17
4.	Faits saillants de l'exercice .....	17
5.	Aperçu .....	18
6.	Activités consolidées .....	22
7.	Situation financière, trésorerie et sources de financement .....	29
8.	Autres .....	38
9.	Comptabilité .....	39
10.	Risques et incertitudes .....	45
11.	Contrôles et procédures .....	53
12.	Indicateurs clés .....	53
	Rapport de la direction .....	54
	Rapport de l'auditeur indépendant .....	55

## 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 2025 par rapport à l'exercice clos le 31 octobre 2024 et doit être lu avec les états financiers consolidés audités et les notes afférentes. Sauf indication contraire, l'information présentée dans ce rapport de gestion est datée du 17 décembre 2025. 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.sedarplus.ca](http://www.sedarplus.ca), dont les lettres d'attestation pour l'exercice clos le 31 octobre 2025 et la notice annuelle.

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

### 1. AVERTISSEMENT EN CE QUI CONCERNE LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

---

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

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

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

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

- La perspective selon laquelle la Société sera en mesure de s'acquitter de ses obligations au moyen des fonds dont elle dispose, des flux de trésorerie provenant de l'exploitation, d'emprunts sur ses facilités de crédit existantes ou autrement.
- La perspective selon laquelle, pour l'exercice 2026, la Société prévoit une augmentation de 6 % à 8 % de la capacité offerte, mesurée en sièges-milles offerts, comparativement à 2025.
- La perspective selon laquelle l'implantation des initiatives du programme Élévation, devrait contribuer au résultat d'exploitation ajusté pour un montant de 100 millions \$ d'ici le milieu de 2026.

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

## **2. MESURES FINANCIÈRES NON NORMALISÉES SELON LES IFRS**

---

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

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

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

À compter du 1<sup>er</sup> novembre 2024, la Société exclut de ses calculs de Résultat d'exploitation ajusté, Résultat ajusté et Résultat net ajusté l'incidence de la variation des taux d'actualisation utilisés aux fins de la désactualisation de la provision pour conditions de retour ainsi que la variation du prix au marché des Unités d'émissions admissibles du CORSIA (crédits carbone) aux fins du calcul de la provision pour compensation des émissions de carbone. La Société est d'avis que ces éléments, de nature très variable et difficiles à prévoir, peuvent avoir une incidence significative sur les résultats d'une période en particulier et ne reflètent pas notre performance financière passée ou future.

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

<b>Résultat d'exploitation ajusté (perte d'exploitation ajustée) ou BAIIA ajusté</b>	Résultat d'exploitation (perte d'exploitation) avant charge d'amortissement et dépréciation d'actifs, reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise, incidence de la variation des taux d'actualisation utilisés aux fins de la désactualisation de la provision pour conditions de retour, variation du prix au marché des Unités d'émissions admissibles du CORSIA (crédits carbone), coûts de restructuration et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période. La Société utilise cette mesure pour évaluer le rendement opérationnel de ses activités avant les facteurs mentionnés précédemment, afin d'assurer une meilleure comparabilité des résultats financiers. Le résultat d'exploitation ajusté est également utilisé dans le calcul de la rémunération variable des employés et des membres de la haute direction.
<b>Résultat ajusté (perte ajustée) avant charge d'impôts ou BAI ajusté</b>	Résultat avant charge d'impôt (perte avant charge d'impôts) avant variation de la juste valeur des dérivés, réévaluation du passif lié aux bons de souscription et aux actions privilégiées, gain sur extinction de dette à long terme, gain à la cession d'entreprises, gain sur cession de placement, gain (perte) à la cession d'actifs, gain sur la cession-bail d'actifs, incidence de la variation des taux d'actualisation utilisés aux fins de la désactualisation de la provision pour conditions de retour, variation du prix au marché des Unités d'émissions admissibles du CORSIA (crédits carbone), coûts de restructuration, radiation d'actifs, reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise, gain (perte) de change et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période. La Société utilise cette mesure pour évaluer le rendement financier de ses activités avant les facteurs mentionnés précédemment, afin d'assurer une meilleure comparabilité des résultats financiers.
<b>Résultat net ajusté (perte nette ajustée)</b>	Résultat net (perte nette) avant variation de la juste valeur des dérivés, réévaluation du passif lié aux bons de souscription et aux actions privilégiées, gain sur extinction de dette à long terme, gain à la cession d'entreprises, gain sur cession de placement, gain (perte) à la cession d'actifs, gain sur la cession-bail d'actifs, incidence de la variation des taux d'actualisation utilisés aux fins de la désactualisation de la provision pour conditions de retour, variation du prix au marché des Unités d'émissions admissibles du CORSIA (crédits carbone), coûts de restructuration, radiation d'actifs, reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise, gain (perte) de change, réduction de la valeur comptable des actifs d'impôts différés et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période, net des impôts y afférents. La Société utilise cette mesure pour évaluer le rendement financier de ses activités avant les facteurs mentionnés précédemment, afin d'assurer une meilleure comparabilité des résultats financiers. Le résultat net ajusté est également utilisé dans le calcul de la rémunération variable des employés et des membres de la haute direction.
<b>Résultat net ajusté (perte nette ajustée) 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>Dette totale</b>	Dette à long terme plus le montant des obligations locatives, de la subvention publique différée et du passif lié aux bons de souscription, net des coûts de financement reportés associés au financement subordonné CUGE. La direction utilise la dette totale pour évaluer le niveau d'endettement, les besoins futurs de liquidités et le levier financier de la Société. La direction croit que cette mesure est utile afin d'évaluer la capacité de la Société à respecter ses engagements financiers actuels et futurs.
<b>Dette totale nette</b>	Dette totale (décrite ci-haut) moins la trésorerie et équivalents de trésorerie. La dette totale nette est utilisée afin d'évaluer la situation de trésorerie par rapport au niveau d'endettement de la Société. La direction croit que cette mesure est utile afin d'évaluer la capacité de la Société à respecter ses engagements financiers actuels et futurs.

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

	2025	2024	2023
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	\$	\$	\$
Résultat (perte nette) d'exploitation	9 803	(12 727)	89 733
Amortissement et dépréciation	256 797	221 870	186 355
Reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise	—	(3 112)	—
Incidence de la variation des taux d'actualisation	5 908	9 589	(14 320)
Variation du prix au marché des Unités d'émissions admissibles du CORSIA	2 903	—	—
Coûts de restructuration	5 663	3 166	3 626
Primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période	(10 112)	(15 574)	(16 450)
<b>Résultat d'exploitation ajusté</b>	<b>270 962</b>	<b>203 212</b>	<b>248 944</b>
Résultat (perte) avant charge d'impôts	244 365	(108 984)	(24 679)
Dépréciation d'actifs	—	—	4 592
Reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise	—	(3 112)	—
Incidence de la variation des taux d'actualisation	5 908	9 589	(14 320)
Variation du prix au marché des Unités d'émissions admissibles du CORSIA	2 903	—	—
Coûts de restructuration	5 663	3 166	3 626
Gain sur cession d'actifs	(19 243)	(24 887)	(2 170)
Variation de la juste valeur des dérivés	14 267	23 691	4 434
Réévaluation du passif lié aux bons de souscription et aux actions privilégiées	(3 031)	(12 297)	(3 544)
Perte de change	6 411	5 778	23 378
Gain de change réalisé à la cession d'une entreprise	—	—	(7 275)
Radiation de coûts de financement reportés	—	—	12 743
Gain sur extinction et modification de dette à long terme	(345 332)	—	(5 585)
Primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période	(10 112)	(15 574)	(16 450)
<b>Perte ajustée avant charge d'impôts</b>	<b>(98 201)</b>	<b>(122 630)</b>	<b>(25 250)</b>
Résultat net (perte nette) de l'exercice	241 916	(114 030)	(25 292)
Dépréciation d'actifs	—	—	4 592
Reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise	—	(3 112)	—
Incidence de la variation des taux d'actualisation	5 908	9 589	(14 320)
Variation du prix au marché des Unités d'émissions admissibles du CORSIA	2 903	—	—
Coûts de restructuration	5 663	3 166	3 626
Gain sur cession d'actifs	(19 243)	(24 887)	(2 170)
Variation de la juste valeur des dérivés	14 267	23 691	4 434
Réévaluation du passif lié aux bons de souscription et aux actions privilégiées	(3 031)	(12 297)	(3 544)
Perte de change	6 411	5 778	23 378
Gain de change réalisé à la cession d'une entreprise	—	—	(7 275)
Radiation de coûts de financement reportés	—	—	12 743
Gain sur extinction et modification de dette à long terme	(345 332)	—	(5 585)
Primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période	(10 112)	(15 574)	(16 450)
<b>Perte nette ajustée</b>	<b>(100 650)</b>	<b>(127 676)</b>	<b>(25 863)</b>
Perte nette ajustée	(100 650)	(127 676)	(25 863)
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	41 645	38 839	38 278
<b>Perte nette ajustée par action</b>	<b>(2,42)</b>	<b>(3,29)</b>	<b>(0,68)</b>

	Au 31 octobre 2025	Au 31 octobre 2024	Au 31 octobre 2023
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$
Dettes à long terme	200 818	682 295	669 145
Subvention publique différée	199 182	120 784	146 634
Passif lié aux bons de souscription	14 235	8 519	20 816
Obligations locatives	1 347 396	1 465 722	1 221 451
<b>Dettes totales</b>	<b>1 761 631</b>	<b>2 277 320</b>	<b>2 058 046</b>
Dettes totales	1 761 631	2 277 320	2 058 046
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(164 920)	(260 336)	(435 647)
<b>Dettes totales nettes</b>	<b>1 596 711</b>	<b>2 016 984</b>	<b>1 622 399</b>

### 3. FAITS SAILLANTS FINANCIERS

	2025	2024	2023	Variation	
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	\$	\$	\$	2025 %	2024 %
<b>États des résultats consolidés</b>					
Revenus	3 398 503	3 283 750	3 048 352	3,5	7,7
Résultat (perte) d'exploitation	9 803	(12 727)	89 733	177,0	(114,2)
Résultat net (perte nette) de l'exercice	241 916	(114 030)	(25 292)	312,2	(350,9)
Résultat (perte) de base par action	6,06	(2,94)	(0,66)	306,1	(345,5)
Résultat dilué (perte diluée) par action	5,72	(2,94)	(0,66)	294,6	(345,5)
Résultat d'exploitation ajusté <sup>1</sup>	270 962	203 212	248 944	33,3	(18,4)
Perte nette ajustée <sup>1</sup>	(100 650)	(127 676)	(25 863)	21,2	(393,7)
Perte nette ajustée par action <sup>1</sup>	(2,42)	(3,29)	(0,68)	26,4	(383,8)
<b>États des flux de trésorerie consolidés</b>					
Activités opérationnelles	156 975	94 673	321 750	65,8	(70,6)
Activités d'investissement	(10 206)	(31 451)	(7 935)	67,5	(296,4)
Activités de financement	(243 186)	(240 292)	(203 021)	(1,2)	(18,4)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	1 001	1 759	2 318	(43,1)	(24,1)
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	(95 416)	(175 311)	113 112	45,6	(255,0)
	Au 31 octobre 2025	Au 31 octobre 2024	Au 31 octobre 2023	Variation	
	\$	\$	\$	2025 %	2024 %
<b>États de la situation financière consolidés</b>					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	164 920	260 336	435 647	(36,7)	(40,2)
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés (courant et non courant)	465 592	484 944	450 752	(4,0)	7,6
	630 512	745 280	886 399	(15,4)	(15,9)
Actif total	2 574 563	2 750 910	2 569 370	(6,4)	7,1
Dettes (courant et non courant)	200 818	682 295	669 145	(70,6)	2,0
Dettes totales <sup>1</sup>	1 761 631	2 277 320	2 058 046	(22,6)	10,7
Dettes totales nettes <sup>1</sup>	1 596 711	2 016 984	1 622 399	(20,8)	24,3

<sup>1</sup> Voir section Mesures financières non normalisées selon les IFRS



## **4. FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE**

---

### **ENTENTE D'INDEMNISATION**

Le 17 avril 2025, la Société a conclu une nouvelle entente d'indemnisation financière avec le fabricant d'équipement d'origine des moteurs GTF de Pratt & Whitney à titre de dédommagement lié aux coûts concernant les avions immobilisés en raison des problèmes inhérents aux moteurs GTF. Cette entente, sous certaines conditions, couvre la période du 16 octobre 2024 au 31 décembre 2026 et est d'un montant maximum de 55,0 millions \$ US [76,9 millions \$].

### **PRIX SKYTRAX DE MEILLEURE COMPAGNIE AÉRIENNE LOISIRS AU MONDE**

Le 17 juin 2025, Air Transat, filiale de la Société, a obtenu, pour la septième fois, et la troisième année consécutive, le titre de Meilleure compagnie aérienne loisirs au monde aux World Airline Awards de Skytrax. Ce prix représente la satisfaction des passagers à l'égard du produit et des normes de service du personnel que les compagnies aériennes loisirs offrent à la clientèle en vol et à l'aéroport.

### **FINANCEMENT**

Le 10 juillet 2025, la Société a clôturé la restructuration de sa dette contractée avec la Corporation de financement d'urgence pour les grandes entreprises du Canada (« CFUEC ») par l'intermédiaire du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (« CUGE »). En vertu de cette entente, le Financement subordonné CUGE, d'une valeur comptable de 370,7 millions \$ au 10 juillet 2025 (valeur notionnelle de 377,3 millions \$), a été réduit à 175,0 millions \$, la Facilité de crédit non garantie – Crédits voyage, d'une valeur comptable de 251,2 millions \$ (valeur notionnelle de 353,3 millions \$), convertie en une débenture non garantie CUGE d'un montant de 158,7 millions \$ et en 9 934 617 actions privilégiées de série 4 pour un montant de 16,3 millions \$ et le Financement garanti – CUGE au montant de 41,4 millions \$ remboursé. De plus, la date d'expiration des 13 000 000 bons de souscription en circulation a été prolongée du 26 avril 2031 au 10 juillet 2035. Cette restructuration de la dette a résulté en un gain sur extinction de dette de 345,1 millions \$.

### **TRANSACTIONS DE CESSIION-BAIL**

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2025, la Société a conclu trois transactions de cession-bail visant trois moteurs GTF de Pratt & Whitney. Les transactions, d'une valeur de 92,1 millions \$, ont permis à la Société d'augmenter ses liquidités tout en continuant à utiliser les moteurs de rechange au besoin pour ses appareils A321LR. Le 14 août 2025, conformément à ses ententes de financement et à la demande de la CFUEC, la Société a utilisé un montant de 30,0 millions \$ issu du produit des transactions pour effectuer un remboursement anticipé obligatoire en capital de 13,7 millions \$ de sa débenture non garantie CUGE et pour procéder au rachat de 6 243 026 d'actions privilégiées de série 4 pour un montant de 16,3 millions \$. Le solde du produit des transactions a été utilisé pour financer les opérations de la Société.

### **PROGRAMME D'OPTIMISATION ÉLÉVATION**

En 2025, la Société a accéléré sa transformation en s'appuyant sur des leviers technologiques, financiers et organisationnels pour renforcer sa compétitivité et créer une valeur durable. L'optimisation de la gestion des revenus a été au cœur des priorités, avec le déploiement d'outils analytiques avancés et de solutions numériques permettant une tarification plus dynamique et une prise de décision accélérée. Ces initiatives soutiennent la performance commerciale dans un contexte de marché concurrentiel. Parallèlement, des actions structurantes ont été menées pour accroître l'efficacité opérationnelle et réduire durablement les coûts. La digitalisation des opérations de maintenance, l'intégration d'outils de modélisation pour la planification des ressources et la rationalisation des processus d'approvisionnement ont permis de simplifier les activités, d'augmenter la disponibilité des appareils et de générer des économies significatives. Dans le prolongement de ces avancées opérationnelles, la Société a modernisé ses activités de commercialisation et de distribution en intégrant des solutions numériques avancées et en automatisant plusieurs processus clés, notamment au sein du centre de contact. Cette transformation vise à offrir une expérience client plus fluide et personnalisée, tout en améliorant la rentabilité des opérations. L'exploitation des données et des outils analytiques permet désormais d'orienter les campagnes marketing avec une précision accrue, favorisant une segmentation plus fine et une optimisation des investissements publicitaires.

Enfin, la Société a consolidé son organisation et ses partenariats stratégiques. La simplification de la structure organisationnelle a favorisé l'agilité décisionnelle et l'alignement des ressources sur les priorités clés. De plus, la coentreprise avec Porter Airlines a été optimisée pour maximiser les synergies, améliorer l'expérience client et accroître la génération de revenus, contribuant à la création de valeur à long terme. L'implantation de ces initiatives devrait contribuer au résultat d'exploitation ajusté pour un montant de 100 millions \$ d'ici le milieu de 2026.

## 5. APERÇU

---

### ACTIVITÉ PRINCIPALE, VISION ET STRATÉGIE

Fondée à Montréal en 1987, Transat est un joueur phare du voyage loisir, particulièrement connu comme transporteur aérien sous la marque Air Transat. Élue par sa clientèle meilleure compagnie aérienne loisirs au monde aux World Airline Awards 2025 de Skytrax, elle offre l'accès à des destinations internationales. Renouvelant sa flotte aérienne avec des appareils les plus écoénergétiques de leur catégorie, elle s'engage au profit d'un environnement plus sain, qu'elle sait essentiel pour son activité et les destinations qu'elle dessert. Établie à Montréal, Transat compte près de 5 000 personnes à son emploi qui partagent la même raison d'être, soit de réduire les distances qui nous séparent.

### LE SECTEUR DES VOYAGES LOISIRS

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

#### Stratégie

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

### PLAN STRATÉGIQUE ET OBJECTIFS

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

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

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

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

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

1. Poursuivre la mise en œuvre du programme Élévation afin de consolider les gains en matière d'efficacité opérationnelle et de saine gestion financière;
2. Élaborer le prochain plan stratégique à horizon 3-5 ans en définissant la vision et les priorités de croissance, incluant l'expansion du réseau, le développement de partenariats et l'amélioration continue de l'expérience client;
3. Continuer le déploiement de la stratégie réseau et l'optimisation de l'offre loisirs et VFR (visite de la famille et des proches), notamment en réduisant la saisonnalité et en améliorant la connectivité et le développement de partenariats;
4. Optimiser la trésorerie et réduire les coûts grâce à des initiatives ciblées, incluant la rationalisation des processus et la renégociation de contrats;
5. Renforcer la gestion des talents pour soutenir la performance et poursuivre la transformation de l'entreprise.

## **REVUE DES OBJECTIFS ET RÉALISATIONS POUR 2025**

Les principaux objectifs pour l'exercice 2025, ainsi que les réalisations, se détaillaient comme suit :

### **Optimiser la gestion des revenus grâce à des initiatives axées sur la tarification, l'inventaire et des analyses avancées**

La Société a consolidé ses capacités de gestion des revenus en déployant des outils analytiques et des tableaux de bord avancés, permettant une prise de décisions plus rapide et plus éclairée. L'intégration de solutions d'intelligence artificielle a contribué à améliorer la performance globale des revenus passagers dans un contexte de forte concurrence.

### **Réduire durablement les coûts externes par l'optimisation des contrats, la rationalisation des volumes et l'amélioration des performances des fournisseurs**

Des initiatives ciblées en approvisionnement stratégique ont permis de générer des économies structurelles grâce à la renégociation de contrats et à la rationalisation des volumes. Ces actions ont renforcé la maîtrise des dépenses externes, amélioré la performance des fournisseurs et simplifié les processus d'approvisionnement, offrant ainsi un contrôle accru des coûts.

### **Renforcer la productivité des équipages et améliorer le réseau pour optimiser les dépenses**

L'intégration d'outils de modélisation et d'analyse a permis d'optimiser la planification des équipages et la programmation de nos opérations, favorisant une allocation plus efficace des ressources et une réduction des coûts, tout en soutenant la performance du réseau.

### **Améliorer l'efficacité opérationnelle par une gestion optimisée des inventaires, une meilleure utilisation des équipes et une révision des programmes de maintenance**

La numérisation des opérations de maintenance a simplifié les processus et amélioré l'accès à l'information. La mise en place d'un calendrier optimisé et l'adoption d'outils prédictifs ont transformé la maintenance en une approche proactive, réduisant les délais et augmentant la disponibilité des appareils.

**Maximiser l'efficacité commerciale et du centre de contact client en automatisant certaines procédures, en réduisant les frais de distribution et en augmentant le retour sur investissement des initiatives marketing**

La transformation de nos activités au centre de contact client s'est poursuivie avec l'automatisation de tâches et le déploiement de solutions numériques, réduisant le volume d'appels et simplifiant les interactions avec la clientèle pour notre personnel. D'importants gains de productivité ont par conséquent été constatés. Parallèlement, des outils analytiques ont permis d'orienter les campagnes marketing de manière plus stratégique et de miser sur les canaux numériques, ayant favorisé une meilleure performance commerciale et un retour sur investissement accru.

**Simplifier et optimiser la structure organisationnelle**

La Société a rationalisé sa structure en regroupant certains rôles et responsabilités, favorisant la collaboration et l'agilité décisionnelle. Cette simplification, accompagnée d'une réduction ciblée des effectifs, a permis d'améliorer l'efficacité opérationnelle et d'aligner les ressources sur les priorités stratégiques.

**Exploiter pleinement les synergies et les opportunités offertes par la coentreprise commerciale avec Porter Airlines**

Des actions stratégiques ont été mises en œuvre pour maximiser les synergies et la création de valeur dans le cadre de la coentreprise avec Porter Airlines. Les efforts ont porté sur l'optimisation du réseau, l'amélioration de l'expérience client et la croissance des revenus, renforçant ainsi la position concurrentielle de la Société.

## 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 164,9 millions \$ au 31 octobre 2025.
-------------------	---

---

<b>Facilités de crédit</b>	Nous pouvons également compter, entre autres, sur deux facilités de crédit à terme rotatif aux fins de nos opérations et de notre fonds de roulement, soit notre entente de crédit à terme rotatif de 50,0 millions \$ venant à échéance le 1 <sup>er</sup> novembre 2027 et notre facilité de fonds de roulement subordonnée - CUGE de 50,0 millions \$, disponible sous certaines conditions, venant à échéance le 10 juillet 2035. De plus, tel que décrit à la section Financement, la Société bénéficie d'un accord avec le gouvernement du Canada qui lui a permis d'emprunter des liquidités de 320,0 millions \$, par l'intermédiaire du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE) sous la forme d'un financement subordonné de 175,0 millions \$ et d'une débenture non garantie de 145,0 millions \$. La section 7. Situation financière, trésorerie et sources de financement du présent rapport de gestion contient plus de détails à ce sujet.
----------------------------	--

---

Nos ressources non financières comprennent :

---

<b>Marque</b>	La Société continue de renforcer son image de marque distinctive et sa réputation.
---------------	--

---

<b>Structure</b>	La structure intégrée permet d'assurer un meilleur contrôle de la qualité de nos produits et services et facilite l'implantation de programmes de gains d'efficacité.
------------------	---

---

<b>Ressources humaines</b>	Les employés travaillent en synergie et sont engagés à assurer la satisfaction globale de la clientèle et à participer à l'amélioration de l'efficacité de la Société. En outre, nous croyons que la Société bénéficie d'une solide équipe de direction.
----------------------------	--

---

<b>Relations avec les fournisseurs</b>	La Société entretient depuis sa création des relations privilégiées avec de nombreux fournisseurs locaux et à destination.
--	--

---

Transat dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour 2026 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.

## 6. ACTIVITÉS CONSOLIDÉES

	2025	2024	2023	Variation	
	2025	2024	2023	2025	2024
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
<b>Revenus</b>	<b>3 398 503</b>	<b>3 283 750</b>	<b>3 048 352</b>	<b>3,5</b>	<b>7,7</b>
<b>Charges d'exploitation</b>					
Coûts liés à la prestation de services touristiques	885 055	832 358	707 023	6,3	17,7
Carburant d'aéronefs	593 454	631 989	647 795	(6,1)	(2,4)
Salaires et avantages du personnel	542 668	532 069	442 623	2,0	20,2
Frais de vente et de distribution	240 689	232 855	214 076	3,4	8,8
Entretien d'aéronefs	252 412	218 066	172 812	15,8	26,2
Frais d'aéroports et de navigation	220 237	211 229	191 283	4,3	10,4
Loyer d'aéronefs	6 094	9 563	12 254	(36,3)	(22,0)
Autres coûts aériens	251 412	278 889	272 761	(9,9)	2,2
Autres	134 219	127 665	110 769	5,1	15,3
Amortissement et dépréciation	256 797	221 870	186 355	15,7	19,1
Coûts de restructuration	5 663	3 166	3 626	78,9	(12,7)
Reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise	—	(3 112)	—	(100,0)	100,0
Quote-part du résultat net d'une coentreprise	—	(130)	(2 758)	100,0	95,3
	<b>3 388 700</b>	<b>3 296 477</b>	<b>2 958 619</b>	<b>2,8</b>	<b>11,4</b>
<b>Résultat (perte) d'exploitation</b>	<b>9 803</b>	<b>(12 727)</b>	<b>89 733</b>	<b>177,0</b>	<b>(114,2)</b>
Coûts de financement	137 404	145 464	135 397	(5,5)	7,4
Revenus du financement	(25 038)	(41 492)	(42 966)	(39,7)	(3,4)
Gain sur extinction et modification de dette à long terme	(345 332)	—	(5 585)	100,0	(100,0)
Gain sur cession d'actifs	(19 243)	(24 887)	(2 170)	(22,7)	1 046,9
Variation de la juste valeur des dérivés	14 267	23 691	4 434	39,8	(434,3)
Réévaluation du passif lié aux bons de souscription et aux actions privilégiées	(3 031)	(12 297)	(3 544)	(75,4)	247,0
Perte de change	6 411	5 778	23 378	(11,0)	75,3
Gain de change réalisé à la cession d'une entreprise	—	—	(7 275)	—	(100,0)
Radiation de coûts de financement reportés	—	—	12 743	—	100,0
<b>Résultat (perte) avant charge d'impôts</b>	<b>244 365</b>	<b>(108 984)</b>	<b>(24 679)</b>	<b>324,2</b>	<b>(341,6)</b>
<b>Impôts sur le résultat</b>					
Exigibles	2 222	2 340	528	(5,0)	343,2
Différés	227	2 706	85	(91,6)	3 083,5
	<b>2 449</b>	<b>5 046</b>	<b>613</b>	<b>(51,5)</b>	<b>723,2</b>
<b>Résultat net (perte nette) de l'exercice</b>	<b>241 916</b>	<b>(114 030)</b>	<b>(25 292)</b>	<b>312,2</b>	<b>(350,9)</b>
Résultat (perte) par action :					
De base	6,06	(2,94)	(0,66)	306,1	(345,5)
Dilué	5,72	(2,94)	(0,66)	294,6	(345,5)

## REVENUS

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

Pour l'exercice clos le 31 octobre 2025, nos revenus ont augmenté de 114,8 millions \$ (3,5 %). Dans l'ensemble, le trafic, exprimé en passagers-milles payants, a été supérieur de 0,2 % à celui de la période correspondante de 2024. Pour l'exercice, sur l'ensemble du réseau, la capacité offerte a augmenté de 0,8 % comparativement à celle mise en marché en 2024. Nos revenus aériens unitaires, exprimés en revenu par passager-mille (ou « yield »), ont affiché une hausse de 2,3 %. L'augmentation des revenus a toutefois été freinée par la concurrence accrue sur le marché transatlantique en raison du déplacement de l'offre sur ce marché de la part de nos concurrents, par les inefficiences découlant des problèmes liés aux moteurs GTF de Pratt & Whitney sur la gestion des revenus et par la conjoncture économique. Pour l'ensemble de nos marchés, nous avons affiché un coefficient d'occupation de 84,6 %, comparativement à 85,1 % en 2024. De plus, à la suite l'entente conclue au cours de l'exercice avec le fabricant d'équipement d'origine des moteurs GTF, nous avons enregistré à titre de revenus une indemnité financière de 32,4 millions \$.

Pour la saison d'hiver 2025, sur l'ensemble du réseau, la capacité offerte a augmenté de 1,6 % comparativement à celle mise en marché en 2024, alors que celle sur les routes Sud, le principal marché durant cette période, a augmenté de 0,5 %. Dans l'ensemble, le trafic a été supérieur de 1,3 % à celui de l'exercice correspondant de 2024. Nos revenus aériens unitaires, exprimés en revenu par passager-mille (ou « yield »), ont affiché une hausse de 1,8 %. Pour l'ensemble de nos marchés, nous avons affiché un coefficient d'occupation de 82,7 %, comparativement à 82,9 % en 2024.

Pour la saison d'été 2025, sur l'ensemble du réseau, la capacité offerte a augmenté de 0,3 % comparativement à celle mise en marché en 2024, alors que celle sur les routes transatlantique, le principal marché durant cette période, a augmenté de 1,4 %. Dans l'ensemble, le trafic a été inférieur de 0,5 % à celui de l'exercice correspondant de 2024. Nos revenus aériens unitaires, exprimés en revenu par passager-mille (ou « yield »), ont affiché une hausse de 2,5 %. Pour l'ensemble de nos marchés, nous avons affiché un coefficient d'occupation de 86,0 %, comparativement à 86,7 % en 2024.

## CHARGES D'EXPLOITATION

Nos charges d'exploitation totales ont augmenté de 92,2 millions \$ (2,8 %) au cours de l'exercice par rapport à 2024. Cette augmentation est principalement attribuable à l'affaiblissement du dollar par rapport à la devise américaine, à une hausse des coûts liés à la prestation de services touristiques et à l'accroissement de la capacité par rapport à 2024, partiellement compensée par la diminution de la dépense de carburant d'aéronefs.

### Coûts liés à la prestation de services touristiques

Les coûts liés à la prestation de services touristiques sont engagés par nos voyageurs. Ils comprennent principalement le coût des chambres d'hôtels ainsi que les coûts de transfert et d'excursions. L'augmentation de 52,7 millions \$ (6,3 %) résulte principalement de la hausse du coût des nuitées par rapport à 2024 et de la dépréciation du dollar par rapport au dollar américain.

### Carburant d'aéronefs

La dépense de carburant d'aéronefs a diminué de 38,5 millions \$ (6,1 %) au cours de l'exercice. Cette baisse résulte principalement la diminution des prix du carburant exprimés en dollars américains de 9,8 %, partiellement compensée par la dépréciation du dollar en regard du dollar américain et par l'augmentation du volume de litres consommés en raison de la hausse de la capacité, comparativement à la période correspondante de 2024.

### Salaires et avantages du personnel

Les salaires et avantages du personnel ont augmenté de 10,6 millions \$ (2,0 %) pour s'établir à 542,7 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 octobre 2025. L'augmentation s'explique principalement par la hausse de la capacité opérationnelle par rapport à la période correspondante de 2024, par la progression des salaires annuelles, par l'internalisation des services aux passagers et de rampe à l'Aéroport International Montréal-Trudeau et par la hausse des coûts liés aux plans de rémunération variable.

## Frais de vente et de distribution

Les frais de vente et de distribution se sont élevés à 240,7 millions \$, soit une augmentation de 7,8 millions \$ (3,4 %) par rapport à l'exercice 2024. Cette augmentation découle principalement de l'augmentation de notre volume d'activités.

## Entretien d'aéronefs

Les coûts d'entretien d'aéronefs comprennent les frais non capitalisables engagés par Air Transat, principalement pour le maintien en état des moteurs et des cellules sur les aéronefs, ainsi qu'en lien avec la provision pour conditions de retour.

Comparativement à 2024, ces dépenses ont augmenté de 34,3 millions \$ (15,8 %) au cours de l'exercice. Cette augmentation est principalement attribuable à l'ajout de sept aéronefs à notre flotte au cours de l'exercice précédent et à l'ajout récent des six moteurs GTF de Pratt & Whitney ayant fait l'objet de transactions de cession-bail, partiellement compensée par une baisse des entretiens effectués conformément aux plans de maintenance des constructeurs par rapport à 2024.

## 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 9,0 millions \$ (4,3 %), comparativement à 2024. Cette augmentation est principalement attribuable à l'augmentation de la capacité mise en marché comparativement à 2024 ainsi qu'à la hausse des prix.

## Loyer d'aéronefs

Les loyers d'aéronefs correspondent aux loyers variables d'aéronefs ainsi qu'à ceux liés à des baux à court terme. Comparativement à 2024, ces dépenses ont diminué de 3,5 millions \$ (36,3 %) au cours de l'exercice. Cette diminution résulte principalement en un nombre moyen d'aéronefs en location à court terme inférieur en 2025, comparativement aux périodes correspondantes de 2024.

## Autres coûts aériens

Les autres coûts aériens sont principalement composés des frais de manutention, des dépenses d'équipage, des frais de commissariat et d'autres frais liés aux opérations aériennes. Les autres coûts aériens ont diminué de 27,5 millions \$ (9,9 %) au cours de l'exercice, comparativement à 2024. Cette diminution est principalement liée au nombre moyen d'aéronefs en location à court terme inférieur à celui de 2024 et à l'internalisation des services aux passagers et de rampe à l'Aéroport International Montréal-Trudeau.

## Autres

Les autres frais ont augmenté de 6,6 millions \$ (5,1 %) au cours de l'exercice, comparativement à 2024. Ces augmentations découlent principalement des coûts encourus en regard de notre programme d'optimisation Élévation par rapport à 2024.

## Amortissement et dépréciation

L'amortissement inclut l'amortissement et les pertes de valeurs attribuables aux immobilisations corporelles et aux immobilisations incorporelles. L'amortissement et dépréciation a augmenté de 34,9 millions \$ (15,7 %) au cours de l'exercice 2025. Cette augmentation est principalement attribuable à l'entrée en service de trois Airbus A330 et quatre Airbus A321LR en 2024 ainsi qu'aux acquisitions des six moteurs d'aéronefs.

## Coûts de restructuration

Les coûts de restructuration correspondent aux indemnités de cessation d'emploi liées aux changements apportés à la structure organisationnelle. Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2025, les coûts comprennent une charge pour indemnités de cessation d'emploi de 5,7 millions \$, comparativement à ceux de 2024 qui comprennent une charge pour indemnités de cessation d'emploi de 2,5 millions \$ et des coûts de réinstallation de personnel de 0,6 million \$.



## Reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise

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

## Quote-part du résultat net d'une coentreprise

Notre quote-part du résultat net d'une coentreprise correspondait à notre quote-part du résultat net de Desarrollo Transimar, notre coentreprise en hôtellerie. Le 9 janvier 2024, la Société a cédé sa participation de 50 % dans Desarrollo Transimar à son coactionnaire.

## RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Compte tenu de ce qui précède, nous avons enregistré un résultat d'exploitation de 9,8 millions \$ au cours de l'exercice, comparativement à une perte d'exploitation de 12,7 millions \$ en 2024. Les résultats d'exploitation par saison se résument comme suit:

	2025	2024	2023	Variation	
				2025	2024
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
<b>Saison d'hiver</b>					
Revenus	1 860 578	1 758 702	1 537 568	5,8	14,4
Charges d'exploitation	1 875 264	1 826 292	1 556 931	2,7	17,3
Perte d'exploitation	(14 686)	(67 590)	(19 363)	78,3	(249,1)
Perte d'exploitation (%)	(0,8)	(3,8)	(1,3)	79,5	(205,2)
<b>Saison d'été</b>					
Revenus	1 537 925	1 525 048	1 510 784	0,8	0,9
Charges d'exploitation	1 513 436	1 470 185	1 401 688	2,9	4,9
Résultat d'exploitation	24 489	54 863	109 096	(55,4)	(49,7)
Résultat d'exploitation (%)	1,6	3,6	7,2	(55,7)	(50,2)

Pour la saison d'hiver, nous avons enregistré une perte d'exploitation de 14,7 millions \$ (0,8 %), comparativement à une perte d'exploitation de 67,6 millions \$ (3,8 %) en 2024. L'amélioration de notre résultat d'exploitation durant la saison d'hiver découle principalement de la hausse des revenus aériens unitaires combinée à la croissance du trafic, de l'indemnité financière du fabricant d'équipement d'origine des moteurs GTF reçue et de la baisse des prix du carburant. L'augmentation de nos résultats a toutefois été freinée par les inefficiences découlant des problèmes liés aux moteurs GTF de Pratt & Whitney sur la gestion des revenus et par la hausse de la concurrence.

Durant l'été, le résultat d'exploitation s'établit à 24,5 millions \$ (1,6 %), par rapport à un résultat d'exploitation de 54,9 millions \$ (3,6 %) pour l'année précédente. La détérioration de notre résultat d'exploitation de la saison d'été comparativement à 2024, découle principalement de la diminution de 21,3 millions \$ de l'indemnité financière du fabricant d'équipement d'origine des moteurs GTF reçue durant l'été, de la concurrence accrue sur le marché transatlantique en raison du déplacement de l'offre sur ce marché de la part de nos concurrents, d'une hausse des charges d'entretien d'aéronefs et de salaires et avantages du personnel, par les inefficiences découlant des problèmes liés aux moteurs GTF de Pratt & Whitney sur la gestion des revenus et par la conjoncture économique.

Au cours de la saison d'hiver, nous avons affiché un résultat d'exploitation ajusté de 118,4 millions \$ (6,4 %), comparativement à 26,8 millions \$ (1,5 %) en 2024. Durant la saison d'été, nous avons enregistré un résultat d'exploitation ajusté de 152,5 millions \$ (9,9 %), par rapport à 176,4 millions \$ (11,6 %) en 2024. Globalement, pour l'exercice, nous avons affiché un résultat d'exploitation ajusté de 271,0 millions \$ (8,0 %), comparativement à 203,2 millions \$ (6,2 %) en 2024.

## AUTRES CHARGES ET REVENUS

### Coûts de financement

Les coûts de financement incluent les intérêts sur les obligations locatives et sur la dette à long terme, la charge de désactualisation de la provision pour conditions de retour, les autres intérêts, les frais d'attente, les frais de mise en place ainsi que les frais financiers, nets des produits de la subvention publique différée.

Les coûts de financement ont diminué de 8,1 millions \$ (5,5 %) en 2025 comparativement à 2024. Cette baisse est due à la diminution des intérêts sur la dette à long terme à la suite de la restructuration de la dette de la Société, partiellement compensée par l'augmentation des obligations locatives, principalement en raison de l'ajout de sept nouveaux baux d'aéronefs en 2024 et de six moteurs d'aéronefs.

### Revenus de financement

Les revenus de financement ont diminué de 16,5 millions \$ (39,7 %) au cours de l'exercice comparativement à 2024, en raison de la baisse des taux d'intérêt et de celle des soldes moyens de trésorerie et d'équivalents de trésorerie.

### Gain sur extinction de dette à long terme

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2025, la Société a complété la restructuration de sa dette contractée avec la CFUEC par l'intermédiaire du CUGE. À l'issue de cette restructuration, la Société a enregistré un gain sur extinction de dette à long terme de 345,3 millions \$. Se référer à la section Financement pour plus de détails.

### Gain sur cession d'actifs

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2025, nous avons reconnu un gain sur la cession-bail d'actifs de 19,2 millions \$ à la suite de trois transactions de cession-bail visant trois moteurs GTF de Pratt & Whitney.

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

### Variation de la juste valeur des dérivés

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

Au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2025, la juste valeur des instruments financiers dérivés liés au carburant d'aéronefs et aux devises a diminué de 14,3 millions \$. Cette diminution découle principalement de l'arrivée à échéance des dérivés liés au carburant d'aéronefs et aux devises, partiellement compensée par la hausse des prix du carburant, en regard de nos contrats de dérivés.

En 2024, la juste valeur des instruments financiers dérivés liés au carburant d'aéronefs et aux devises avait diminué de 23,7 millions \$. La diminution était principalement attribuable à l'arrivée à échéance des dérivés liés au carburant d'aéronefs et aux devises et à la baisse des prix du carburant, partiellement compensée par la dépréciation du dollar par rapport au dollar américain, en regard de nos dérivés.

## Réévaluation du passif lié aux bons de souscription et aux actions privilégiées

La rubrique réévaluation du passif lié aux bons de souscription et aux actions privilégiées représente la variation de la juste valeur des bons de souscription et des actions privilégiées au cours de la période. Cette réévaluation découle principalement de la variation du cours de l'action de la Société.

Pour l'exercice, la juste valeur des bons de souscription et des actions privilégiées a diminué de 3,0 millions \$. Cette diminution résulte principalement de la diminution de la juste valeur des actions privilégiées, en raison de la baisse du cours de clôture de l'action de 2,80 \$ à 2,11 \$ entre leur date d'émission du 10 juillet 2025 et le 31 octobre 2025. Cette diminution est partiellement compensée par la hausse de la juste valeur des bons de souscription, en raison de l'augmentation du cours de clôture de l'action de 1,76 \$ à 2,11 \$ entre le 31 octobre 2024 et le 31 octobre 2025 et du prolongement de leur date d'expiration.

## Perte de change

Pour l'exercice, nous avons affiché une perte de change de 6,4 millions \$, comparativement à 5,8 millions \$ en 2024. Pour l'exercice, la perte est principalement attribuable à l'effet défavorable des taux de change sur les obligations locatives liées aux aéronefs, à la suite de la dépréciation du dollar par rapport au dollar américain.

## IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Depuis l'exercice 2020, la Société a cessé de comptabiliser des actifs d'impôts différés et réduit la valeur comptable des soldes d'actifs d'impôts différés liés à ses opérations canadiennes dont elle n'était plus en mesure de justifier la comptabilisation conformément aux normes IFRS de comptabilité. Ainsi, au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2025, les actifs d'impôts différés des filiales canadiennes n'ont donc pas été comptabilisés.

Pour l'exercice, notre charge d'impôts sur le résultat s'élève à 2,4 millions \$, en regard de 5,0 millions \$ en 2024. La charge d'impôt a été plus élevée en 2024, principalement en raison de l'utilisation de pertes fiscales au Canada afin d'annuler le gain découlant du rapatriement de fonds issus de la vente de notre placement dans un hôtel pour lequel une portion des pertes fiscales utilisées a été reconnu au résultat étendu en 2024. Le 1<sup>er</sup> novembre 2024, par suite de l'entrée en vigueur de l'impôt minimum mondial au Canada au cours du troisième trimestre 2024, la Société est devenue assujettie au régime de l'impôt minimum mondial du Pilier Deux de l'OCDE.

## RÉSULTAT NET ET RÉSULTAT NET AJUSTÉ

En tenant compte des éléments présentés dans la section Activités consolidées pour l'exercice 2025, le résultat net s'est établi à 241,9 millions \$, soit 6,06 \$ par action de base et 5,72 \$ par action dilué, par rapport à une perte nette de 114,0 millions \$, soit 2,94 \$ par action (de base et diluée) lors de l'exercice précédent. Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2025, le nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé pour calculer les résultats par action a été de 39 903 000 (de base) et 41 645 000 (dilué), comparativement à 38 839 000 (de base et dilué) pour 2024.

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2025, notre perte nette ajustée s'est établie à 100,7 millions \$ (2,42 \$ par action) comparativement à 127,7 millions \$ (3,29 \$ par action) en 2024.

## PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES

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

Quant à nos résultats d'exploitation des trois premiers trimestres de 2025 par rapport à 2024, l'amélioration découle principalement de la hausse des revenus aériens unitaires, laquelle a été freinée par la concurrence accrue sur le marché transatlantique en raison du déplacement de l'offre sur ce marché de la part de nos concurrents, combinée à la croissance du trafic, de l'indemnité financière du fabricant d'équipement d'origine des moteurs GTF reçue en 2025 et de la baisse des prix du carburant, partiellement compensée par les inefficiences découlant des problèmes liés aux moteurs GTF de Pratt & Whitney sur la gestion des revenus et par la conjoncture économique. La détérioration de notre résultat d'exploitation du quatrième trimestre de 2025 comparativement à 2024, découle en plus de la diminution de l'indemnité financière du fabricant d'équipement d'origine des moteurs GTF, d'une hausse des charges d'entretien d'aéronefs et de salaires et avantages du personnel. 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)	<b>T1-2024</b>	<b>T2-2024</b>	<b>T3-2024</b>	<b>T4-2024</b>	<b>T1-2025</b>	<b>T2-2025</b>	<b>T3-2025</b>	<b>T4-2025</b>
	<b>\$</b>	<b>\$</b>	<b>\$</b>	<b>\$</b>	<b>\$</b>	<b>\$</b>	<b>\$</b>	<b>\$</b>
Revenus	785 498	973 204	736 203	788 845	<b>829 505</b>	<b>1 031 073</b>	<b>766 301</b>	<b>771 624</b>
Résultat (perte) d'exploitation	(52 429)	(15 161)	(9 837)	64 700	<b>(51 956)</b>	<b>37 270</b>	<b>24 241</b>	<b>248</b>
Résultat net (perte nette)	(60 977)	(54 387)	(39 893)	41 227	<b>(122 532)</b>	<b>(22 884)</b>	<b>399 821</b>	<b>(12 489)</b>
Résultat (perte) de base par action	(1,58)	(1,40)	(1,03)	1,05	<b>(3,10)</b>	<b>(0,58)</b>	<b>9,97</b>	<b>(0,31)</b>
Résultat (perte) dilué(e) par action	(1,58)	(1,40)	(1,03)	1,05	<b>(3,10)</b>	<b>(0,58)</b>	<b>9,39</b>	<b>(0,52)</b>
Résultat (perte) d'exploitation ajusté(e) <sup>1</sup>	(3 349)	30 150	47 994	128 417	<b>19 969</b>	<b>98 446</b>	<b>81 179</b>	<b>71 367</b>
Résultat net ajusté (perte nette ajustée) <sup>1</sup>	(76 066)	(46 868)	(36 300)	31 558	<b>(74 968)</b>	<b>4 735</b>	<b>(11 752)</b>	<b>(18 666)</b>
Résultat net ajusté (perte nette ajustée) par action <sup>1</sup>	(1,97)	(1,21)	(0,93)	0,81	<b>(1,90)</b>	<b>0,12</b>	<b>(0,28)</b>	<b>(0,42)</b>

<sup>1</sup> Voir section Mesures financières non normalisées selon les IFRS

## FAITS SAILLANTS DU QUATRIÈME TRIMESTRE

Pour le quatrième trimestre, la Société a affiché des revenus de 771,6 millions \$, soit 17,2 millions \$ (2,2 %) de moins que pour la période correspondante de 2024, alors qu'ils avaient atteint 788,8 millions \$. Cette diminution s'explique par une indemnité financière recue du fabricant d'équipement d'origine des moteurs GTF inférieure de 28,2 millions \$ comparativement à celle du quatrième trimestre de 2024. En excluant l'impact de la diminution de cette indemnité, les revenus affichent une hausse de 1,5 %. Nos activités ont généré un résultat d'exploitation de 0,2 million \$, comparativement à 64,7 millions \$ au quatrième trimestre de 2024. Cette baisse découle de la diminution des revenus, ainsi que de l'augmentation des coûts d'entretien d'aéronefs et des salaires et avantages du personnel, comparativement au quatrième trimestre de 2024.

Au cours du quatrième trimestre, nous avons enregistré une perte nette de 12,5 millions \$ (0,31 \$ par action de base) et (0,52 \$ par action diluée), comparativement à un résultat net de 41,2 millions \$ (1,05 \$ par action de base et diluée) en 2024.

Pour le quatrième trimestre, notre perte nette ajustée s'est établie à 18,7 millions \$ (0,42 \$ par action) comparativement à un résultat net ajusté de 31,6 millions \$ (0,81 \$ par action) en 2024.

## 7. SITUATION FINANCIÈRE, TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

### SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Au 31 octobre 2025, la trésorerie et les équivalents de trésorerie s'établissaient à 164,9 millions \$, comparativement à 260,3 millions \$ au 31 octobre 2024. La trésorerie et les équivalents de trésorerie détenus en fiducie ou autrement réservés se chiffraient à 465,6 millions \$ à la fin du quatrième trimestre de 2025, comparativement à 484,9 millions \$ au 31 octobre 2024. Notre état de la situation financière témoigne d'un fonds de roulement déficitaire de 428,7 millions \$, soit un ratio de 0,70, par rapport à un fonds de roulement déficitaire de 261,1 millions \$ et un ratio de 0,81 au 31 octobre 2024.

L'actif total a diminué de 176,3 millions \$ (6,4 %), passant de 2 750,9 millions \$ le 31 octobre 2024 à 2 574,6 millions \$ le 31 octobre 2025. Cette baisse est expliquée dans le tableau de la situation financière présenté ci-dessous. Les capitaux propres ont augmenté de 244,0 millions \$, passant de capitaux propres négatifs de 889,1 millions \$ au 31 octobre 2024 à 645,1 millions \$ au 31 octobre 2025. Cette hausse découle principalement du résultat net de 241,9 millions \$.

(en milliers de dollars)	Au 31 octobre 2025 \$	Au 31 octobre 2024 \$	Écart \$	Principales sources d'explication des écarts importants
<b>Actifs</b>				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>164 920</b>	260 336	(95 416)	Se reporter à la section Flux de trésorerie
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés	<b>465 592</b>	484 944	(19 352)	Diminution en raison de l'augmentation des soldes à recevoir des processeurs de cartes de crédit et des charges payées d'avance aux fournisseurs
Clients et autres débiteurs	<b>153 575</b>	151 190	2 385	Encaissements de soldes d'encaisses bailleurs à recevoir, compensée par la hausse des sommes à recevoir de l'État
Impôts sur le résultat à recevoir	<b>469</b>	504	(35)	Aucun écart important
Stocks	<b>49 653</b>	40 212	9 441	Augmentation de l'inventaire de pièces d'avion
Charges payées d'avance	<b>36 683</b>	31 359	5 324	Augmentation des montants payés d'avance aux fournisseurs
Dépôts	<b>409 416</b>	367 185	42 231	Augmentation des dépôts d'entretien aux bailleurs
Actifs d'impôt différé	<b>370</b>	588	(218)	Aucun écart important
Immobilisations corporelles	<b>1 254 604</b>	1 378 871	(124 267)	Amortissement de la période, partiellement compensé par les acquisitions
Immobilisations incorporelles	<b>21 030</b>	13 058	7 972	Acquisitions, partiellement compensées par l'amortissement de la période
Instruments financiers dérivés	<b>18 251</b>	22 663	(4 412)	Variation défavorable des dérivés liés aux devises contractés, partiellement compensée par la variation favorable des dérivés liés au carburant

	Au 31 octobre 2025	Au 31 octobre 2024	Écart	Principales sources d'explication des écarts importants
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	
<b>Passifs</b>				
Fournisseurs et autres créditeurs	376 940	363 889	13 051	Augmentation du volume des activités
Impôts sur le résultat à payer	2 182	1 632	550	Aucun écart important
Dépôts de clients et revenus différés	823 276	781 156	42 120	Augmentation du volume des activités
Instruments financiers dérivés	17 564	15 835	1 729	Variation défavorable des dérivés liés au carburant, compensée par la variation favorable des dérivés liés aux devises contractés
Dette à long terme et obligations locatives	1 548 214	2 148 017	(599 803)	Restructuration de la dette à long terme et remboursements de capital, partiellement compensés par l'augmentation des obligations locatives
Provision pour conditions de retour	202 700	174 368	28 332	Augmentation principalement liée au passage du temps
Passif lié aux bons de souscription	14 235	8 519	5 716	Augmentation de la juste valeur au cours de la période en raison du changement d'estimation à la suite de la restructuration de la dette à long terme et de la variation du cours de l'action de la Société
Subvention publique différée	199 182	120 784	78 398	Augmentation en conséquence de la restructuration de la dette à long terme
Passif lié aux avantages du personnel	26 829	25 305	1 524	Aucun écart important
Passifs d'impôt différé	548	481	67	Aucun écart important
Actions privilégiées	7 948	—	7 948	Émission et rachat d'actions privilégiées au cours de la période et réévaluation de la juste valeur en raison de la variation du cours de l'action
<b>Capitaux propres</b>				
Capital-actions	227 365	225 438	1 927	Émissions sur le capital autorisé
Provision pour paiements fondés sur des actions	16 454	16 283	171	Charge liée aux paiements fondés sur des actions
Déficit	(881 166)	(1 123 113)	241 947	Résultat net
Montant cumulé des écarts de change	(7 708)	(7 684)	(24)	Perte de change sur conversion des états financiers de filiales étrangères

## FLUX DE TRÉSORERIE

	2025	2024	2023	Variation	
				2025	2024
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	156 975	94 673	321 750	65,8	(70,6)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(10 206)	(31 451)	(7 935)	67,5	(296,4)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(243 186)	(240 292)	(203 021)	(1,2)	(18,4)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie	1 001	1 759	2 318	(43,1)	(24,1)
<b>Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>(95 416)</b>	<b>(175 311)</b>	<b>113 112</b>	<b>45,6</b>	<b>(255,0)</b>

### Activités d'exploitation

Les activités d'exploitation ont généré des flux de trésorerie de 157,0 millions \$, par rapport à 94,7 millions \$ en 2024. L'augmentation des flux de trésorerie générés par les activités opérationnelles est attribuable à la hausse de 35,6 millions \$ des liquidités générées par la variation nette des soldes sans effet de trésorerie du fonds de roulement opérationnel, l'augmentation de 30,9 millions \$ de la variation nette de la provision pour conditions de retour et par l'augmentation de 21,0 millions \$ du résultat net avant éléments opérationnels ne nécessitant pas de sorties (retrées) de fonds, partiellement compensée par la baisse de 25,1 millions \$ de la variation nette des autres actifs et passifs opérationnels.

### Activités d'investissement

Les flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement se sont établis à 10,2 millions \$ pour l'exercice courant, par rapport à des flux de trésorerie utilisés de 31,5 millions \$ en 2024. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2025, les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles se sont élevées à 97,9 millions \$ et consistent principalement en des entretiens d'aéronefs et en de l'équipement d'aéronefs, comparativement à 138,6 millions \$ pour 2024. La Société a également conclu durant l'exercice terminé le 31 octobre 2025, des transactions de cession-bail visant trois moteurs GTF de Pratt & Whitney pour un total de 92,1 millions \$. Au cours de l'exercice 2024, la Société a conclu trois transactions de cession-bail visant des moteurs GTF de Pratt & Whitney pour un total de 87,5 millions \$. En 2024, un montant de 20,4 millions \$ a également été reçu à titre de contrepartie nette en lien avec la cession de notre placement dans Desarrollo Transimar.

### Activités de financement

Les flux de trésorerie utilisés par les activités de financement se sont élevés à 243,2 millions \$ par rapport à 240,3 millions \$ en 2024. La Société a effectué des remboursements liés à ses obligations locatives de 191,7 millions \$, comparativement à 185,3 millions \$ en 2024. Dans le cadre de la restructuration de sa dette, la Société a procédé au remboursement complet du solde de principal de 41,4 millions \$ de son entente de financement garanti CUGE. Au cours de l'exercice 2025, la Société a également effectué un remboursement anticipé obligatoire en capital de 13,7 millions \$ de sa débenture non garantie CUGE, procédé au rachat de 6 243 026 d'actions privilégiées de série 4 pour un montant de 16,3 millions \$ et a effectué un tirage de 30,0 millions \$ sur sa Facilité de fonds de roulement subordonnée. Finalement, la Société a encouru des coûts de transaction de 12,0 millions \$ en lien avec la restructuration de sa dette en 2025. Au cours de l'exercice de 2024, la Société a de plus procédé à des remboursements liés à ses facilités de crédit pour un montant total de 57,0 millions \$.

## FINANCEMENT

### Financement du gouvernement du Canada

Le 10 juillet 2025, la Société a complété la restructuration de sa dette contractée avec la Corporation de financement d'urgence pour les grandes entreprises du Canada (« CFUEC ») par l'intermédiaire du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (« CUGE »). En vertu de cette restructuration, le Financement garanti – CUGE a été entièrement remboursé, les termes et conditions du Financement subordonné – CUGE ont été amendés, la Facilité de crédit non garantie liée aux crédits voyage convertie en Débenture non garantie et en Actions privilégiées de Série 4 et les termes des bons de souscription amendés. Une facilité de fonds de roulement subordonnée a également été accordée à la Société, sous certaines conditions, par la CFUEC.

En vertu des ententes de crédit contractées avec la CFUEC, la Société a pris certains engagements, notamment relatifs :

- À des restrictions s'appliquant aux dividendes, aux rachats d'actions et à la rémunération des hauts dirigeants;
- À un maintien d'un niveau d'emploi actif;
- À un maintien d'un niveau de dépenses auprès de fournisseurs canadiens.

Les facilités de crédit mises à la disposition de la Société par la CFUEC se décomposent comme suit :

#### Financement subordonné CUGE

Le 10 juillet 2025, dans le cadre de la restructuration de sa dette, certains termes et conditions de l'entente de financement subordonné CUGE, de deuxième rang et non renouvelable, de la Société ont été amendés. En vertu de l'entente amendée, le montant de principal a été réduit, passant de 370,7 millions \$ à 175,0 millions \$, et son échéance prolongée au 10 juillet 2035. L'entente porte dorénavant intérêt au taux de 1,22 % jusqu'au 10 juillet 2028, puis augmente à 3,0 % jusqu'à son échéance. Des remboursements anticipés obligatoires pourraient être exigés par la CFUEC à la suite de certains événements, dont, entre autres, des transactions de cession-bail, de ventes d'actifs et d'émissions d'actions. La Société devrait alors rembourser un montant équivalent à 50 % des montants encaissés. De plus, des remboursements anticipés obligatoires pourraient être exigés jusqu'au 10 juillet 2030 à la suite du dépassement de certains niveaux de flux de trésorerie générés et soldes de liquidité. Dans l'éventualité d'un changement de contrôle, cette facilité de crédit devient immédiatement exigible. Selon les termes de l'entente, la Société est tenue de respecter certaines conditions financières. Au 31 octobre 2025, les conditions financières étaient respectées. La facilité de crédit inclut des options de prépaiement, qui constituent des dérivés incorporés, dont la juste valeur est comptabilisée en contrepartie de la valeur comptable de la facilité de crédit. Ces dérivés incorporés sont séparés du contrat hôte et désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net; les variations de leur juste valeur sont comptabilisées à l'état consolidé des résultats sous Variation de la juste valeur des dérivés. Au 31 octobre 2025, la juste valeur des options de prépaiement sont nulles.

La Société a conclu que les modifications à son entente de financement renégociée le 10 juillet 2025 ont été substantielles, telles que définies selon l'IFRS 9 – Instruments financiers. Ainsi, le 10 juillet 2025, la Société a procédé à la décomptabilisation du passif initial dont la valeur comptable s'élevait à 370,7 millions \$ et a reconnu un nouveau passif financier au montant de 63,9 millions \$, ainsi qu'une subvention publique différée de 111,1 millions \$. La Société a enregistré un gain sur extinction de dette à long terme de 190,5 millions \$, net des coûts de transaction de 5,3 millions \$, relativement à cette entente.

Le 31 janvier 2025, la Société avait renégocié son entente de financement non garanti CUGE d'un montant initial de principal de 312,0 millions \$ afin, entre autres, de prolonger la date d'échéance au 29 avril 2027 (précédemment 29 avril 2026) et de la convertir en une entente subordonnée de deuxième rang non renouvelable (précédemment une facilité de crédit non renouvelable et non garantie). La facilité de crédit portait intérêt au taux de 8,0 % jusqu'au 31 décembre 2024, et depuis cette date, portait intérêt au taux de 10,0 % jusqu'au 31 décembre 2025, augmentant de 2,0 % l'an par la suite. Les intérêts étaient capitalisables jusqu'au 31 décembre 2024. Dans l'éventualité d'un changement de contrôle, cette facilité de crédit devenait immédiatement exigible.



La Société avait conclu que les modifications à son entente de financement renégociée le 31 janvier 2025 n'étaient pas substantielles telles que définies selon l'IFRS 9, Instruments financiers. Ainsi, au 31 janvier 2025, la valeur comptable du financement subordonné CUGE a été ajustée à la baisse afin de correspondre au montant révisé des flux de trésorerie futurs actualisés au moyen du taux d'intérêt effectif initial. L'ajustement de 0,2 million \$ a été comptabilisé à titre de gain sur modification de la dette à long terme et inclus dans le gain sur extinction de dette à long terme à l'état consolidé des résultats.

Aux 31 octobre 2025 et 2024, la facilité de crédit était pleinement utilisée et la valeur comptable, au 31 octobre 2025, s'élève à 66,1 millions \$ [359,6 millions \$ au 31 octobre 2024]. Au 31 octobre 2025, un montant de 108,9 millions \$ est également comptabilisé à titre de subvention publique différée liée au financement subordonné CUGE. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2025, un montant de 2,1 millions \$ [nil \$ au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2024] a été reconnu à titre de produits tirés des subventions publiques en déduction des coûts de financement.

Dans le contexte du montage financier initial lié au financement subordonné CUGE, la Société a émis au gouvernement du Canada un total de 13 000 000 bons de souscription en lien avec le financement subordonné – CUGE.

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

Aux 31 octobre 2025 et 2024, un total de 13 000 000 bons de souscription étaient acquis en vertu des tirages effectués sur le financement subordonné CUGE et aucun bon de souscription n'avait été exercé.

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

- un maximum de 10 032 045 bons de souscription pourraient être exercés via l'émission d'actions;
- 2 967 955 seraient payables en espèces sur la base du différentiel entre le cours au marché des actions de Transat et le prix d'exercice.

### **Débenture non garantie – CUGE**

Un montant de 158,7 millions \$, sous forme de débenture non garantie, venant à échéance le 10 juillet 2035, ne portant pas intérêt au cours des cinq premières années et portant intérêt au taux de 7,0 % à partir du 11 juillet 2030, en augmentant de 1,0 % par an par la suite, et remboursable à partir du 10 juillet 2030 par des versements annuels en capital de 15,9 millions \$. Des remboursements anticipés obligatoires pourraient être exigés par la CFUEC à la suite de certains événements, dont, entre autres, des transactions de cession-bail, de ventes d'actifs et d'émissions d'actions. La Société devrait alors rembourser un montant équivalent à 50 % des montants encaissés. De plus, des remboursements anticipés obligatoires pourraient être exigés jusqu'au 10 juillet 2030 en fonction du dépassement de certains niveaux de flux de trésorerie générés et soldes de liquidités. Dans l'éventualité d'un changement de contrôle, la débenture non garantie devient immédiatement exigible. Selon les termes de l'entente, la Société est tenue de respecter certaines conditions financières. Au 31 octobre 2025, les conditions financières étaient respectées.

Le 14 août 2025, à la suite des transactions de cession-bail conclues le 29 juillet 2025, la Société a effectué, à la demande de la CFUEC, un remboursement anticipé obligatoire en capital de 13,7 millions \$ de sa débenture non garantie. Au 31 octobre 2025, le solde de principal à rembourser s'élève à 145,0 millions \$ [nil \$ au 31 octobre 2024]. Au 31 octobre 2025, la valeur comptable de la débenture non garantie s'élève à 54,8 millions \$ [nil \$ au 31 octobre 2024] et un montant de 90,2 millions \$ [nil \$ au 31 octobre 2024] est également comptabilisé à titre de subvention publique différée liée à cette débenture. Au cours de l'exercice terminée le 31 octobre 2025, un montant de 3,1 millions \$ [nil \$ au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2024] a été reconnu à titre de produits tirés des subventions publiques en déduction des coûts de financement.

### **Facilité de fonds de roulement subordonnée – CUGE**

Depuis le 10 juillet 2025, la Société dispose d'une entente de facilité de fonds de roulement subordonnée de deuxième rang de 50,0 millions \$ aux fins de ses opérations et qui augmentera à 75,0 millions \$ dès que la Société aura procédé à un remboursement d'un montant de 25,0 millions \$ de son Entente de crédit à terme rotatif. L'entente vient à échéance le 10 juillet 2035 et devient immédiatement exigible dans l'éventualité d'un changement de contrôle. Les tirages peuvent être effectués jusqu'à concurrence des montants cumulatifs de remboursements anticipés obligatoires effectués sur le Financement subordonné CUGE et la Débenture non garantie et des rachats d'actions privilégiées de série 4; jusqu'à concurrence de certains seuils de trésorerie. Des remboursements deviennent exigibles selon certaines conditions financières et seuils de trésorerie. L'entente porte intérêt au taux de 7,0 % jusqu'au 10 juillet 2026 et au taux CORRA 3 mois majoré d'une prime de 4.5 % par la suite calculé à chaque date d'anniversaire. Selon les termes de l'entente, la Société est tenue de respecter certaines conditions financières. Le 20 août 2025, à la suite d'un remboursement anticipé obligatoire en capital de 13,7 millions \$ de sa débenture non garantie et au rachat de 6 243 026 d'actions privilégiées de série 4 pour un montant de 16,3 millions \$, la Société a effectué un tirage de 30,0 millions \$ sur sa Facilité de fonds de roulement subordonnée. Au 31 octobre 2025, les conditions financières étaient respectées et un montant de 30,0 millions \$ avait été prélevé sur cette facilité de crédit.

### **Facilité de crédit non garantie liée aux crédits voyage**

Le 10 juillet 2025, dans le cadre de la restructuration de sa dette, la facilité de crédit non garantie liée aux crédits voyage de la Société d'un montant de 353,3 millions \$, qui avait été contractée afin d'offrir un remboursement aux voyageurs dont le départ était prévu à compter du 1<sup>er</sup> février 2020 et pour lesquels un crédit voyage a été émis en raison de la COVID-19, a été entièrement convertie en une débenture non garantie d'un montant de 158,7 millions \$ et en 9 934 617 actions privilégiées de série 4 d'une valeur de 16,3 millions \$.

La Société a conclu que les modifications à son entente de financement renégociée le 10 juillet 2025 ont été substantielles, telles que définies selon l'IFRS 9 – Instruments financiers. Ainsi, le 10 juillet 2025, la conversion de cette facilité de crédit a entraîné la décomptabilisation de son passif initial dont la valeur comptable s'élevait à 251,2 millions \$, et du solde de subvention publique différée y afférent de 100,8 millions \$. Elle a également entraîné la comptabilisation de la débenture non garantie de 65,4 millions \$, d'une subvention publique différée de 93,3 millions \$ et de 9 934 617 actions privilégiées de Série 4 au montant de 27,8 millions \$. La Société a enregistré un gain sur extinction de dette à long terme de 159,8 millions \$, net des coûts de transaction de 5,6 millions \$, relativement à cette conversion.

La facilité de crédit non garantie liée aux crédits voyage, d'un montant de 353,3 millions \$ venait à échéance le 29 avril 2028 et portait intérêt au taux de 1,22 %. Dans la mesure où le financement garanti CUGE et le financement subordonné CUGE n'avaient pas été remboursés, cette facilité de crédit pouvait devenir immédiatement exigible en cas de défaut en vertu du financement CUGE, y compris advenant un changement de contrôle et ce, en l'absence d'une renonciation par les prêteurs à en faire valoir l'exigibilité ou advenant un changement de contrôle sans le consentement des prêteurs. Au 31 octobre 2024, la facilité de crédit était pleinement utilisée et la valeur comptable de la facilité de crédit s'élevait à 231,3 millions \$. Un montant de 120,8 millions \$ était également comptabilisé à titre de subvention publique différée liée à ces prélèvements. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2025, un montant de 20,0 millions \$ a été reconnu à titre de produits tirés des subventions publiques en déduction des coûts de financement.

### **Financement garanti CUGE**

Le 10 juillet 2025, dans le cadre de la restructuration de sa dette, la Société a procédé au remboursement complet du solde de principal de 41,4 millions \$ de son entente de financement garanti CUGE.

Le 31 janvier 2025, la Société avait renégocié son entente de financement garanti CUGE d'un montant initial de principal de 78,0 millions \$ afin, entre autres, de prolonger la date d'échéance au 1<sup>er</sup> novembre 2026 (précédemment 1<sup>er</sup> février 2026). La facilité de crédit était garantie au moyen d'une charge de premier rang grevant les actifs des filiales canadiennes, mexicaines, caribéennes et européennes de la Société, sous réserve de certaines exceptions, et portait intérêt au taux canadien moyen des opérations de pension à un jour (« taux CORRA ») à terme ajusté (précédemment au taux des acceptations bancaires), majoré d'une prime de 4,5 %, ou au taux préférentiel de l'institution financière, majoré d'une prime de 3,5 %. Dans l'éventualité d'un changement de contrôle, cette facilité de crédit devenait immédiatement exigible. Selon les termes de l'entente, la Société était tenue de respecter certains ratios financiers et conditions financières. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2024, la Société a effectué un remboursement de 11,0 millions \$. Au 31 octobre 2024, la facilité de crédit était pleinement utilisée et la valeur comptable s'élevait à 41,4 millions \$.

La Société avait conclu que la modification liée au prolongement de la date d'échéance renégociée le 31 janvier 2025, n'était pas substantielle telle que définie par IFRS 9, Instruments financiers. Comme ce passif financier à taux variable a initialement été comptabilisé à un montant égal au principal à rembourser à l'échéance, une nouvelle estimation des paiements futurs n'a pas eu d'effet sur la valeur comptable du passif. Aucun ajustement n'a été comptabilisé en lien avec les amendements du 31 janvier 2025.

## **Autres facilités de crédit**

### **Entente de crédit à terme rotatif**

Le 10 juillet 2025, dans le cadre de la restructuration de sa dette à long terme, la Société s'est engagée à rembourser, avant le 15 janvier 2026, un montant de 25,0 millions de son entente de crédit à terme rotatif de 50,0 millions \$ aux fins de ses opérations. Le 5 septembre 2025, la Société a renégocié son entente afin, principalement, de prolonger la date d'échéance au 1<sup>er</sup> novembre 2027. Préalablement, le 31 janvier 2025, la Société avait renégocié son entente de crédit à terme afin, entre autres, de prolonger la date échéance au 1<sup>er</sup> novembre 2026 (précédemment au 1<sup>er</sup> février 2026). Cette entente peut être prolongée d'un an à chaque date d'anniversaire sous réserve de l'approbation des prêteurs et devient immédiatement exigible dans l'éventualité d'un changement de contrôle. Selon les termes de l'entente, les tirages peuvent être effectués sous la forme d'emprunts bancaires en dollars canadiens et en dollars américains. L'entente est garantie par une hypothèque mobilière de premier rang grevant l'universalité des actifs, présents et futurs, des filiales canadiennes, mexicaines, caribéennes et européennes de la Société, sous réserve de certaines exceptions. Le crédit porte intérêt au taux CORRA à terme ajusté ou au taux de financement à un jour garanti en \$US, majoré d'une prime de 4,5 %, ou au taux préférentiel de l'institution financière, majoré d'une prime de 3,5 %. Selon les termes de l'entente, la Société est tenue de respecter certains ratios financiers et conditions financières. Au 31 octobre 2025, les ratios financiers et conditions financières étaient respectés. Au 31 octobre 2025 et au 31 octobre 2024, la facilité était pleinement utilisée. Le 21 novembre 2025, l'entente de crédit à terme rotatif a été amendée afin de modifier les conditions financières.

## Ententes hors bilan

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

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

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

Les ententes hors bilan qui peuvent être estimées, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, s'élevaient à environ 475,4 millions \$ au 31 octobre 2025 [462,6 millions \$ au 31 octobre 2024] et se résument comme suit :

	Au 31 octobre 2025 \$	Au 31 octobre 2024 \$
<b>ENTENTES HORS BILAN</b>		
(en milliers de dollars)		
<b>Garanties</b>		
Lettres de crédit irrévocables	4 142	1 721
Contrats de cautionnement	3 533	1 153
<b>Contrats de location</b>		
Obligations en vertu de contrats de location	467 728	459 748
	<b>475 403</b>	<b>462 622</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, des lettres de crédit irrévocables et des contrats de cautionnement. Jusqu'à maintenant, Transat n'a pas versé de paiements importants en vertu de telles garanties. Les contrats de location sont établis afin de permettre à la Société de louer certains éléments plutôt que de les acquérir.

La Société dispose, aux fins d'émissions de lettres de crédit, d'un crédit rotatif renouvelable annuellement, dont le montant s'élève à 74,0 millions \$. En vertu de cette entente, la Société doit céder en nantissement de la trésorerie égale à 100 % du montant des lettres de crédit émises. Au 31 octobre 2025, un montant de 68,8 millions \$ était utilisé [69,6 millions \$ au 31 octobre 2024], dont 35,6 millions \$ [31,2 millions \$ au 31 octobre 2024] pour garantir les obligations relatives aux ententes de retraite à prestations définies de membres de la haute direction; cette lettre de crédit irrévocable est détenue par un tiers fiduciaire. Dans l'éventualité d'un changement de contrôle, la lettre de crédit émise pour garantir les obligations relatives aux ententes de retraite à prestations définies de membres de la haute direction sera tirée.

La Société dispose également, aux fins d'émission de lettres de crédit pour ses opérations anglaises, d'une ligne de crédit bancaire garantie par des dépôts de laquelle un montant de 0,1 million £ (0,1 million \$) a été tiré.

Au 31 octobre 2025, le montant des ententes hors bilan, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, avait augmenté de 12,8 millions \$ par rapport au 31 octobre 2024. Cette augmentation découle principalement de la dépréciation du dollar vis-à-vis le dollar américain, partiellement compensée par l'incidence de la baisse des taux d'intérêt sur les loyers futurs.

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

<b>OBLIGATIONS CONTRACTUELLES PAR EXERCICE</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031 et plus</b>	<b>Total</b>
Exercices clos les 31 octobre	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<b>Obligations contractuelles</b>							
Dette à long terme	32 905	36 855	27 967	5 250	5 250	371 470	479 697
Obligations locatives	255 308	257 986	239 893	219 090	198 642	573 881	1 744 800
Contrats de location (hors bilan)	—	11 308	38 977	38 977	38 977	339 489	467 728
Ententes avec des fournisseurs et autres obligations	38 486	20 630	10 051	6 600	4 716	40 415	120 898
	<b>326 699</b>	<b>326 779</b>	<b>316 888</b>	<b>269 917</b>	<b>247 585</b>	<b>1 325 255</b>	<b>2 813 123</b>

## Endettement

La Société affiche une dette à long terme de 200,8 millions \$ ainsi que des obligations locatives de 1 347,4 millions \$ à l'état consolidé de la situation financière.

La dette totale de la Société s'élève à 1 761,6 millions \$ au 31 octobre 2025, soit une baisse de 515,7 millions \$ comparativement au 31 octobre 2024. Cette baisse est principalement attribuable à la diminution de la dette à long terme à la suite de la restructuration de la dette de la Société et aux remboursement des obligations locatives.

La dette totale nette a diminué de 420,3 millions \$, passant de 2 017,0 millions \$ au 31 octobre 2024 à 1 596,7 millions \$ au 31 octobre 2025. La diminution de notre dette totale nette découle de la baisse de notre dette totale, principalement attribuable à la restructuration de la dette de la Société.

## Actions en circulation

Au 31 octobre 2025, il y avait quatre 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, un nombre illimité d'actions privilégiées et 9 934 617 actions privilégiées de série 4. 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 12 décembre 2025, il y avait un total de 40 561 223 actions à droit de vote en circulation.

Au 12 décembre 2025, il y avait un total de 3 691 591 d'actions privilégiées de série 4, sans droit de vote, portant dividende au au même montant et au même moment que tout dividende déclaré sur les actions à droit de vote variable de catégorie A et les actions à de vote de catégorie B, rachetables au gré de la Société à un prix par action égal au plus élevé de 1.64 \$ l'action ou de la juste valeur des actions à droit de vote de catégorie B, rachetables au gré du détenteur lors d'un changement de contrôle et convertibles au gré du porteur en actions à droit de vote de catégorie B sans toutefois faire en sorte que le détenteur détienne plus de 19,9 % des actions à droit de vote de catégorie B en circulation à la suite de la conversion.

## Options d'achat d'actions

Au 12 décembre 2025, le nombre d'options d'achat d'actions en circulation s'élevait à 300 000, dont 183 334 pouvaient être exercées.

## Bons de souscription

Au 31 octobre 2025 et au 12 décembre 2025, un total de 13 000 000 bons de souscription étaient émis. Au 31 octobre 2025 et au 12 décembre 2025, un total de 13 000 000 étaient acquis en vertu des tirages effectués sur la facilité de crédit et aucun bon de souscription n'avait été exercé.

## **8. AUTRES**

---

### **FLOTTE**

Au 31 octobre 2025, la flotte permanente d'Air Transat compte seize Airbus A330 (332, 345 ou 363 sièges), dix-neuf Airbus A321LR (199 sièges), dont cinq étaient immobilisés en raison des problèmes inhérents aux moteurs GTF, et huit Airbus A321ceo (199 sièges).

### **LITIGES**

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

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

## 9. COMPTABILITÉ

---

### ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

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

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

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

#### Dépréciation des actifs non financiers

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

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

Aux 31 octobre 2025 et 2024, la Société a déterminé qu'il n'existait aucun indice qu'un actif a pu se déprécier.

## Provision pour conditions de retour

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

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

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

## Passif lié aux bons de souscription

Étant donnée l'existence des mécanismes de règlement nets en trésorerie ou en actions, les bons de souscription sont comptabilisés à titre d'instruments financiers dérivés au passif de la Société. À leur date d'émission, le passif lié aux bons de souscription d'un montant de 51,3 millions \$ a été évalué selon le modèle d'évaluation de Black-Scholes.

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

## Impôts

En raison des incidences défavorables de la pandémie de la COVID-19 sur ses résultats, la Société a cessé de comptabiliser les actifs d'impôts différés de ses filiales canadiennes et réduit la valeur comptable des soldes d'actifs d'impôts différés dont elle n'était plus en mesure de justifier la comptabilisation conformément aux IFRS. La Société a évalué les indicateurs positifs et négatifs disponibles afin de déterminer si un résultat imposable suffisant pouvait être réalisé afin de comptabiliser les actifs d'impôts différés existants. Il existe des indications négatives liées aux pertes générées durant l'exercice terminé le 31 octobre 2025 et les exercices précédents. Ces indications négatives l'emportent sur les indications positives historiques; ainsi, la Société n'a pas comptabilisé d'actifs d'impôts différés pour ses filiales canadiennes au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2025. Les déductions fiscales sous-jacentes à ces actifs d'impôts différés demeurent disponibles pour utilisation ultérieure en réduction du résultat imposable.

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



## **INSTRUMENTS FINANCIERS**

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

### **Gestion du risque de change**

La Société est exposée au risque de change, principalement en raison de ses nombreuses ententes avec des fournisseurs étrangers, de ses obligations locatives, de ses achats de carburant, de sa dette à long terme et de ses revenus en devises étrangères, et en raison des fluctuations des taux de change en ce qui concerne principalement le dollar américain, l'euro et la livre sterling par rapport au dollar canadien et à l'euro, le cas échéant. Environ 82 % 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 15 % des revenus sont réalisés avec une devise autre que la monnaie de mesure de l'unité d'exploitation qui effectue la vente. Afin de préserver la valeur des engagements et des transactions anticipées, la Société s'est dotée d'une politique de gestion des risques de devises qui autorise l'utilisation de certains types d'instruments financiers dérivés liés aux devises en fonction de l'évolution anticipée des taux de change, dont l'échéance est généralement de moins de dix-huit mois.

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

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

### **Gestion du risque lié aux prix du carburant**

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

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

## Risque de crédit et de contrepartie

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

Les créances-clients compris avec les clients et autres débiteurs à l'état consolidé de la situation financière totalisent 7,9 millions \$ au 31 octobre 2025 [14,3 millions \$ au 31 octobre 2024]. Les comptes clients sont composés de soldes à recevoir d'un grand nombre de clients, y compris des agences de voyages. Les comptes clients proviennent de la vente de vacances à forfait à des particuliers par l'entremise d'agences de voyages et de la vente de sièges à des voyageurs géographiquement dispersés. Aucun client ne représente plus de 10 % du solde des débiteurs aux 31 octobre 2025 et 2024. Au 31 octobre 2025, environ 8 % [environ 20 % au 31 octobre 2024] des débiteurs étaient impayés depuis plus de 90 jours après la date exigible, tandis qu'environ 85 % [environ 73 % au 31 octobre 2024] étaient en règle, à moins de 30 jours. Il n'est jamais arrivé que la Société encoure des pertes importantes pour ses comptes clients. À ce titre, la provision pour créances douteuses à la fin de chaque période, de même que la variation pour chacune des périodes, est négligeable.

Les soldes à recevoir des processeurs de cartes de crédit et les dépôts auprès de ces derniers totalisent 54,1 millions \$ et 113,7 millions \$ respectivement au 31 octobre 2025 [41,9 millions \$ et 114,8 millions \$ respectivement au 31 octobre 2024]. Le risque de crédit pour ces montants est négligeable.

En vertu de ses baux pour des aéronefs et des moteurs, la Société effectue des dépôts lors de la mise en place de ceux-ci, notamment pour garantir les loyers résiduels. Ces dépôts totalisent 52,8 millions \$ au 31 octobre 2025 [50,9 millions \$ au 31 octobre 2024] et seront remboursés à l'échéance des baux. La Société est également tenue de verser des encaisses bailleurs sur la durée des baux afin de garantir le bon état des aéronefs. Ces encaisses bailleurs sont généralement remboursées à la Société sur dépôt de preuves que les entretiens afférents ont été effectués par la Société. Au 31 octobre 2025, les encaisses bailleurs ainsi réclamées totalisent 19,6 millions \$ [40,1 millions \$ au 31 octobre 2024] et sont comprises avec les Clients et autres débiteurs. Il ne s'est jamais produit que la Société doive radier un montant appréciable de dépôts et de réclamations d'encaisses bailleurs auprès des bailleurs d'aéronefs et de moteurs. Le risque de crédit pour ces montants à recevoir est négligeable.

En vertu de certaines de ses ententes avec des fournisseurs de services la Société effectue des dépôts. Au 31 octobre 2025, ces dépôts totalisent 10,7 millions \$ [9,9 millions \$ au 31 octobre 2024]. Ces dépôts sont compensés par les achats chez ces fournisseurs. Le risque provient du fait que ces fournisseurs ne seraient pas en mesure d'honorer leurs obligations en fournissant les services ou biens requis. La Société tente de minimiser son risque en limitant les dépôts aux seuls fournisseurs qui sont reconnus et réputés dans les marchés visés. Ces dépôts sont répartis sur un grand nombre de fournisseurs et il n'est jamais arrivé que la Société doive radier un montant appréciable pour ses dépôts aux fournisseurs.

Pour les institutions financières, y compris les diverses contreparties, le risque maximum de crédit au 31 octobre 2025 est lié à la trésorerie et équivalents de trésorerie, y compris ceux en fiducie et autrement réservés et aux instruments financiers dérivés comptabilisés à l'actif. Ces actifs sont détenus ou transigés avec un nombre restreint d'institutions financières et autres diverses contreparties. La Société est exposée au risque que ces institutions financières et autres diverses contreparties, avec lesquelles elle détient des titres ou conclut des contrats, ne soient pas en mesure de respecter leurs engagements. La Société minimise son risque en ne concluant des contrats qu'avec des institutions financières et autres diverses contreparties de grande envergure ayant des cotes de crédit appropriées. La Société a pour politique de n'investir que dans des produits bénéficiant d'une cote de crédit minimale de R1-Mid ou mieux [selon Dominion Bond Rating Service [DBRS]], A2 [selon Standard & Poor's] ou P2 [selon Moody's] en plus d'être cotés par un minimum de deux firmes de cotation. L'exposition à ces risques est étroitement surveillée et contenue dans les limites dictées par les différentes politiques de la Société. La Société réexamine ses politiques de façon régulière.

La Société estime ne pas être soumise à une concentration importante du risque de crédit aux 31 octobre 2025 et 2024.

## Risque de liquidité

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

## Risque de taux d'intérêt

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

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

## MODIFICATIONS COURANTES ET FUTURES DE MÉTHODES COMPTABLES

### Modifications d'IAS 1 – Présentation des états financiers

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

Les modifications sont en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024. La Société a appliqué ces modifications le 1<sup>er</sup> novembre 2024, et celles-ci n'ont pas eu d'incidence sur l'état consolidé de la situation financière de la Société.

### IFRS 9 – Instruments financiers et IFRS 7 – Instruments financiers: informations à fournir

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

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

### IFRS 18 États financiers : Présentation et informations à fournir

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

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

## 10. RISQUES ET INCERTITUDES

---

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

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

### GOUVERNANCE DES RISQUES

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

- Promouvoir une culture de sensibilisation au risque, au sein de la Société et de ses filiales; et
- Intégrer la gestion des risques aux objectifs stratégiques, financiers et opérationnels.

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

Un processus continu de gestion des risques fait partie intégrante de la gouvernance de la Société. Ce processus continu de gestion des risques comprend une évaluation trimestrielle des risques auxquels la Société et ses filiales sont exposées, sous la surveillance du comité d'audit (risques financiers), du comité des ressources humaines et de rémunération (risques de ressources humaines) et du comité de gestion des risques et responsabilité d'entreprise (risques stratégiques et opérationnels).

La gestion de ces risques est également partagée entre les membres de la direction et du conseil d'administration de la Société suivant une cartographie unique et un langage commun afin d'éliminer une gestion des risques « en silos ». En raison des contextes économique et socio-politique qui évoluent constamment, les risques auxquels la Société est exposée ont été réévalués en détails par les dirigeants de la Société au cours de l'exercice. Cet exercice essentiel a permis de mettre à jour l'ordre de priorité des risques selon leur niveau de probabilité de réalisation et leur effet quantitatif et qualitatif sur les activités de la Société. Ces risques ont ensuite été classés en fonction des impacts qui peuvent affecter la Société, son plan stratégique, ou ses opérations. Cet exercice annuel s'est conclu par un total de 26 risques, cotés par ordre d'importance : 8 risques hautement prioritaires, 6 risques prioritaires, 9 risques modérés et 3 risques faibles. Ces risques sont ensuite regroupés selon le sujet traité et par responsable, pour en faciliter leur compréhension et s'assurer que les mesures de mitigation soient appliquées adéquatement, tel qu'exposé dans les paragraphes suivants.

### RISQUES PRINCIPAUX

Un aperçu général de chacune des principales catégories de risques est présenté ci-après, décrivant également les principales mesures pour réduire, si possible, l'occurrence et atténuer l'impact potentiel de ces risques sur les objectifs d'affaires de la Société. Bien que des couvertures d'assurances sont souscrites pour certains de ces risques, et que des mesures d'atténuation opérationnelles soient en place, rien ne garantit que ces actions permettraient de réduire de façon efficace les risques auxquels la Société et ses filiales sont exposées. S'ils se réalisaient, les risques évoqués dans le présent rapport, pris individuellement ou collectivement, pourraient nuire à la situation financière de la Société, à ses flux de trésorerie, à sa capacité à réaliser ses objectifs stratégiques et opérationnels et/ou à sa réputation; et pourraient avoir une incidence défavorable relativement aux attentes des investisseurs et autres parties prenantes, ainsi que sur le cours de nos actions.

## RISQUES FINANCIERS

Le niveau d'endettement de la Société, incluant ses obligations locatives, est très élevé. La Société pourrait être confrontée à des difficultés pour refinancer sa dette et ainsi, répondre à ses besoins de financement futurs. Malgré la restructuration de sa dette réalisée au cours du dernier exercice financier, la Société continue d'étudier toutes les options afin d'optimiser sa structure de capital. La Société pourrait ne pas avoir accès, lors de l'échéance de ses dettes, à des sources de financement ou encore à des conditions de financement acceptables. Bien que la Société ait réussi à prolonger régulièrement la maturité de certaines de ses ententes de financement, à restructurer sa dette contractée auprès de CUGE et à mettre en place des lignes de crédit, rien ne garantit qu'elle pourra obtenir de nouvelles prolongations ou qu'elle disposera des liquidités nécessaires pour répondre à ses obligations.

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

Dans le cours normal, la Société doit réaliser, des dépenses d'investissement visant, entre autres, à bonifier l'expérience des passagers et assurer son positionnement concurrentiel. L'incapacité à dégager des liquidités suffisantes ou à avoir accès à du financement supplémentaire afin de réaliser de telles dépenses d'investissement pourrait également avoir une incidence défavorable sur les activités de la Société, sur sa situation financière ou sur ses résultats d'exploitation.

De plus, dans le cours normal, la Société doit procéder au renouvellement de ses contrats de services avec ses processeurs de cartes de crédit. Ces ententes sont renouvelées ou remplacées dans le contexte du marché prévalant au moment de leur échéance, ce qui pourrait se traduire par des modalités de fonctionnement plus onéreuses pour la Société ou une incapacité à renouveler ou remplacer ces contrats.

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

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

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

Transat est tout particulièrement exposée aux fluctuations des prix du carburant. Bien que la Société ait mis en place un programme de couverture sur le prix du carburant, rien ne garantit qu'elle serait en mesure de répercuter toute augmentation des prix du carburant en augmentant ses 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 ses activités, sur sa situation financière, et sur ses résultats d'exploitation.

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

Des hausses des taux d'intérêt pourraient également entraîner une augmentation de la charge de frais d'intérêt découlant des titres de créance actuels ou futurs à taux fixe et variable.

La Société évolue dans une industrie où la concurrence est très vive et où les marges bénéficiaires sont minces. Dans un environnement hautement concurrentiel et exposé aux fluctuations économiques, la gestion rigoureuse des coûts demeure un enjeu stratégique pour la Société. Une gestion inefficace des coûts pourrait compromettre la rentabilité, limiter la flexibilité stratégique et nuire à la compétitivité sur le marché. Afin de mitiger ces risques, la Société poursuit la mise en œuvre de son programme Élévation qui vise à accélérer l'atteinte des résultats des initiatives stratégiques de réduction des coûts, et aussi d'augmentation des revenus, et à maximiser leur potentiel pour une croissance durable. Il existe un risque que les économies anticipées ou les gains d'efficacité ne se matérialisent pas comme prévu, notamment en raison de facteurs externes imprévus ou de défis opérationnels. La Société ne peut garantir que les initiatives stratégiques atteindront pleinement leurs objectifs ou qu'elles seront durables, ce qui pourrait nuire à ses activités, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

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

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

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

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

## **RISQUE DE CYBER-ATTAQUES**

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

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

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



## **RISQUES RELIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES**

La capacité de la Société d'exécuter son plan stratégique est tributaire de l'expérience de ses dirigeants et employés clés, ainsi que de la connaissance qu'ils ont du milieu touristique, des secteurs voyages et aériens. La situation financière actuelle de la Société et la mise en place de son Programme Élévation pourraient générer de l'incertitude chez certains de ses employés. Ce contexte pourrait nuire à la rétention du talent ou à l'embauche de nouveaux. Le nombre d'employés est à niveau pour soutenir ses opérations rendant ainsi ses besoins d'attraction moindres. Néanmoins, un défi de rétention pourrait s'avérer réel dans le contexte actuel. Conséquemment, la perte d'employés clés ou les difficultés à engager des employés pourraient nuire aux activités de la Société et à ses résultats d'exploitation.

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

La filiale Air Transat de la Société est la seule avec des employés syndiqués, lesquels sont encadrés par six conventions collectives depuis août 2025 avec la ratification de la première convention collective des agents aux passagers, et qui en comptera sept à compter de 2026 au moment de la ratification de la première convention collective des employés de la rampe. Celle des agents de bord, soit le « syndicat canadien de la fonction publique », division du transport aérien, est en vigueur jusqu'au 31 octobre 2027. La négociation, avec l'Association des pilotes de ligne (ALPA), le syndicat représentant les pilotes, pour le renouvellement de la convention collective des pilotes a débuté en janvier 2025. Elle entraînera une hausse importante de la masse salariale et pourrait entraîner une perturbation des opérations de la Société si des moyens de pression étaient déployés par ces derniers. Un conflit de travail entre les parties pourrait également prendre place dès décembre 2025 et perturber les opérations de la Société. Un tel conflit, ou moyens de pression de la part des pilotes, pourraient générer de l'incertitude chez les passagers et donc pourrait réduire les revenus de la Société et nuire à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

L'industrie de l'aviation commerciale continue de faire face à une pression des syndicats de pilotes qui exigent des réajustements de leur rémunération, causée par une pénurie anticipée de cette main d'œuvre. Les récents accords conclus tant aux États-Unis qu'au Canada créent une pression sur le processus de négociation de la convention collective en cours et pourraient contribuer aux départs de pilotes si le nouveau contrat de travail n'est pas à la hauteur de leurs attentes. La Société est confrontée à offrir des conditions de travail compétitives à celles récemment conclues dans l'industrie, sans quoi un exode de pilotes chez les concurrents pourrait s'avérer possible et rendre le recrutement de nouveaux pilotes difficile. L'accroissement de la flotte de certains des concurrents de la Société et la livraison de nouveaux aéronefs attendus en 2026 et 2027 pourrait rendre difficile l'attraction et la rétention des pilotes de la Société et ainsi nuire à ses activités, ses résultats d'exploitation et sa situation financière.

## **RISQUES D'APPROVISIONNEMENT ET FOURNISSEURS CLÉS**

Malgré le positionnement favorable que procure à la Société son intégration verticale, elle dépend en partie de tiers qui lui fournissent certains éléments constitutifs de ses forfaits. Entre autres, la Société dépend d'un grand nombre d'hôteliers. En général, ces fournisseurs peuvent résilier ou modifier des ententes qu'ils ont conclues avec la Société moyennant un avis relativement court. Une éventuelle incapacité pour la Société de remplacer ces ententes, ou de trouver des fournisseurs semblables, ou de renégocier les ententes à des tarifs réduits pourrait avoir une incidence sur ses activités, sa situation financière et ses résultats d'exploitation. Toute interruption importante de l'approvisionnement en produits et services des différents fournisseurs qui fournissent des éléments constitutifs de ses forfaits, dont certains seraient hors du contrôle de la Société, pourrait avoir un effet défavorable important sur ses activités, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

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



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

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

La Société a conclu des accords commerciaux avec d'autres transporteurs aériens, notamment avec Porter Airlines sous la forme de co-entreprise commerciale, et avec d'autres transporteurs sous la forme d'ententes interligne ou de partage de codes. La mise en place ou la mauvaise exécution de ces ententes, actuelles ou futures, pourrait se traduire par des complexités opérationnelles et une hausse des coûts d'exploitation. L'incapacité de ces autres transporteurs aériens à s'acquitter de leurs obligations envers la Société pourrait nuire aux activités de la Société, ses résultats d'exploitation, à sa situation financière et à sa réputation.

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

## **RISQUES DE ESG**

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

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

## **RISQUES DE LA CONCURRENCE**

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

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

De plus, comme la Société compte, 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 les activités de la Société.

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

## **RISQUES 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 les activités de la Société et ses résultats d'exploitation, en portant atteinte à la demande de ses produits et services.

Tous ces facteurs pourraient créer un sentiment d'inquiétude auprès des clients de la Société, ce qui pourrait contribuer à réduire la demande pour le voyage loisirs et nuire aux activités de la Société, à son résultat d'exploitation et à sa situation financière.

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, notamment en termes de capacité de vols à déployer et de nuitées, pourrait avoir une incidence défavorable sur ses activités, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

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

## **RISQUES DE RÉPUTATION**

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

## **RISQUES AÉRIENS**

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

La concentration sur deux types d'aéronefs Airbus (A321 et A330) expose la Société à des temps d'arrêt importants pour une partie de sa 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 ses types d'aéronefs. La problématique des moteurs GTF de Pratt & Whitney exposée plus haut dans la section des risques d'approvisionnement et fournisseurs clés, est une situation actuelle qui affecte la Société. La perte de revenus liés à l'indisponibilité de ses aéronefs pourrait avoir une incidence défavorable sur ses activités, sa situation financière et ses résultats d'exploitation.

Tout incident impliquant un aéronef de la Société pourrait donner lieu à des frais de réparation ou des coûts de remplacement importants de l'aéronef endommagé, une interruption de service et à des réclamations; ce qui pourrait nuire grandement aux activités de la Société, ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

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. Toute difficulté à obtenir un tel accès, ou toutes perturbations des activités aéroportuaires causées par des conflits de travail, ou d'autres facteurs, pourraient nuire aux activités de la Société, ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

À la suite de la privatisation d'aéroports et d'organismes de navigation aérienne au Canada, des aéroports et des organismes de navigation aérienne ont exigé des augmentations importantes de leurs frais d'utilisation des aéroports et de leurs redevances de navigation aérienne. Certains de ces aéroports sont situés près d'aéroports de villes américaines près des frontières canadiennes qui ne sont pas sujets à de tels frais. Une augmentation des frais d'utilisation et des redevances de navigation pourrait nuire aux activités de la Société, à sa situation financière et à ses résultats d'exploitation.

## **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. Les activités de la Société dépendent de sa 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 ses produits à des agents de voyages détaillants et autres intermédiaires du secteur des voyages, et d'éviter la pénétration de ses systèmes informatiques. L'évolution rapide de la technologie 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 nuire aux activités de la Société, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

En sus des risques de cyber-attaques exposés antérieurement, ces moyens technologiques peuvent être vulnérables à divers types d'arrêt accidentel, d'interruption ou d'abus attribuables, entre autres causes, aux actions ou omissions de fournisseurs tiers, à des catastrophes naturelles, des attentats terroristes, des défaillances des systèmes de télécommunications, des pannes d'électricité, des virus informatiques, des actes de piratage informatique, des intrusions ou usurpations et autres menaces pour la sûreté. L'exploitation des vulnérabilités est de plus en plus sophistiquée et fréquente, ce qui nécessite des efforts constants pour la gestion et l'évolution des mesures de 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 et rapidement. Toute panne ou défaillance des systèmes de la Société, ou de ses fournisseurs, pourraient nuire considérablement aux activités de la Société, à ses relations clients, à ses résultats d'exploitation, à sa situation financière et porter préjudice sa réputation, .

Plusieurs systèmes de technologie d'information utilisés par la Société 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 pourrait être 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. Ces situations pourraient générer des charges additionnelles, ce qui pourrait nuire aux activités de la Société, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

## **RISQUES RÉGLEMENTAIRES**

La Société est étroitement tributaire de la législation et des normes réglementaires qui encadrent les divers aspects de ses opérations. Ceux-ci régissent entre autres les questions de sécurité aérienne, droits des consommateurs, permis, licences, droits de propriété intellectuelle, protection de renseignements personnels, concurrence, tarification et environnement. Toute modification aux mesures en vigueur mises en place 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 pourraient avoir une incidence néfaste sur les activités de la Société et nuire à ses résultats d'exploitation.

De nouveaux régimes de réglementation, ou des modifications apportées aux lois ou règlements et à la politique fiscale pourraient avoir un effet sur les activités de la Société et nuire à ses résultats d'exploitation notamment en ce qui concerne, les impôts, les taxes à la consommation, les taxes sur les chambres d'hôtel, les taxes sur la location automobile, les taxes imposées aux transporteurs aériens et les frais d'aéroport. Des amendements à la réglementation en matière de protection des passagers au Canada ou dans d'autres juridictions vers lesquelles la Société opère, dont entre autres les exigences en matière de compensation, de services et de remboursement en cas de perturbation des vols, pourraient nuire aux résultats d'exploitation de la Société et à sa situation financière.

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

Dans le cours de ses activités, la Société s'expose à des réclamations de passagers ou à des poursuites judiciaires en cas de manquement aux obligations réglementaires ou de défaillances dans la prestation de services. Si ces réclamations sont jugées fondées, elles pourraient entraîner des indemnités financières ou des amendes, ce qui pourrait nuire à ses résultats d'exploitation, à sa situation financière et à sa réputation.

## **RISQUES DE COUVERTURE D'ASSURANCE**

La Société détient et maintient en vigueur des polices d'assurance dont les montants sont conformes aux normes de l'industrie. La couverture d'assurance responsabilité de la Société relativement à ses activités de voyageur et d'agence de voyages couvre la responsabilité relative aux dommages corporels ou matériels subis par des voyageurs ou des tiers. Dans le cadre de ses activités de voyageur, la Société déploie tous les efforts raisonnables afin de s'assurer que ses fournisseurs de service détiennent également une assurance relative aux dommages corporels ou matériels subis par des voyageurs. Pour ses franchisés, en collaboration avec un assureur, la Société a mis sur pied un programme d'assurance responsabilité professionnelle (erreurs et omissions) volontaire.

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

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

Rien ne garantit que tous les risques auxquels la Société est exposée soient couverts et que la Société puisse maintenir ses couvertures à des niveaux et conditions favorables et à un coût acceptable.

Quoique la Société n'a jamais fait l'objet d'une réclamation d'assurance responsabilité civile pour laquelle elle n'avait pas de couverture suffisante, rien ne garantit que ses assurances suffisent à couvrir des réclamations d'envergure ou que l'assureur concerné soit solvable lorsque le sinistre surviendrait. Rien ne garantit non plus que la Société soit en mesure d'obtenir une assurance adéquate à un coût acceptable dans l'avenir. L'augmentation des coûts d'assurance ou la réduction de la couverture d'assurance pourrait considérablement nuire aux activités de la Société, à ses résultats d'exploitation et à sa situation financière.

## 11. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

---

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

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

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

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

### ÉVALUATION DES CPCI ET CIIF

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

À la lumière de cette évaluation, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne émis par le Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO-Framework 2013), et dans le cadre de la préparation de ses états financiers de fin d'année, ces deux dirigeants signataires ont conclu que les CPCI et les CIIF étaient efficaces au 31 octobre 2025.

Finalement, il n'y a eu aucune modification significative des CIIF survenue au cours du trimestre clos le 31 octobre 2025 qui ait eu une incidence importante sur les CIIF de la Société.

## 12. INDICATEURS CLÉS

---

À ce jour, les revenus aériens unitaires (ou « yield ») pour l'hiver 2026 sont supérieurs de 1,4 % par rapport à la même date de l'exercice 2025, alors que les coefficients d'occupation sont inférieurs de 0,8 point de pourcentage par rapport à l'an dernier à la même période, principalement en raison des dynamiques du deuxième trimestre, avec un potentiel d'amélioration au fur et à mesure que la saison progresse.

Pour l'exercice 2026, la Société prévoit une augmentation de 6 % à 8 % de la capacité offerte, mesurée en sièges-milles offerts, comparativement à 2025.

## RAPPORT DE LA DIRECTION

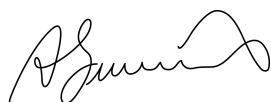
---

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

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

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



Annick Guérard  
Présidente et cheffe de la direction



Jean-François Pruneau  
Chef de la direction financière

Le 17 décembre 2025