



TRANSAT A.T.INC.
Rapport de gestion
Exercice terminée le 31 octobre 2010

LE 15 DÉCEMBRE 2010

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

Symboles boursiers
TSX: TRZ.B, TRZ.A

Le rapport de gestion comprend les sections suivantes :

AVERTISSEMENT EN CE QUI CONCERNE LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES.....	1
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR.....	2
FAITS SAILLANTS FINANCIERS	5
APERÇU	5
ACTIVITÉS CONSOLIDÉES.....	11
SITUATION FINANCIÈRE, TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT	17
PLACEMENTS DANS DES PCAA.....	20
AUTRES.....	22
COMPTABILITÉ	23
RISQUES ET INCERTITUDES	31
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	34
PERSPECTIVES.....	35

RAPPORT DE GESTION

Le présent rapport de gestion passe en revue l'exploitation de Transat A.T. inc., sa performance et sa situation financière pour l'exercice terminé le 31 octobre 2010 par rapport à l'exercice terminé le 31 octobre 2009 et doit être lu avec les états financiers consolidés vérifiés et les notes y afférentes. L'information présentée dans ce rapport de gestion est datée du 15 décembre 2010. Vous trouverez de plus amples renseignements à notre sujet dans le site Web de Transat à l'adresse www.transat.com et dans le site SEDAR à l'adresse www.sedar.com, dont les lettres d'attestation pour l'exercice terminé le 31 octobre 2010 et la notice annuelle.

Nos états financiers sont dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (« PCGR »). Ce rapport de gestion présente parfois des mesures financières non conformes aux PCGR. Se référer à la section Mesures financières non conformes aux PCGR pour plus de détails. Tous les montants présentés dans ce rapport de gestion sont exprimés en dollars canadiens, à moins d'indication contraire. Les expressions « Transat », « nous », « notre », « nos » ou la « société », sauf indication contraire, désignent Transat A.T. inc. et ses filiales.

AVERTISSEMENT EN CE QUI CONCERNE LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

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

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

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

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

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

- La perspective selon laquelle la société dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour 2011 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.
- La perspective selon laquelle les revenus ainsi que le nombre total de voyageurs en 2011 devraient être supérieurs à ceux de 2010.
- La perspective selon laquelle la société devrait générer des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation positifs en 2011.
- La perspective selon laquelle les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles pourraient s'élever à environ 50,0 millions de dollars.

- La perspective selon laquelle la société sera en mesure de s'acquitter de ses obligations au moyen des fonds dont elle dispose, des flux de trésorerie provenant de l'exploitation et d'emprunts sur ses facilités de crédit existantes.
- La perspective selon laquelle la société pourrait bénéficier de coûts d'intrants inférieurs.

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

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

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

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

Marge (perte d'exploitation)	Revenus moins les dépenses d'exploitation.
Bénéfice ajusté (perte ajustée)	Bénéfice (perte) avant part des actionnaires sans contrôle dans les résultats de filiales, impôts sur les bénéfices, variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs, gain (perte) non-monétaire sur des placements dans des PCAA et charge (gain) de restructuration.
Bénéfice ajusté après impôts (perte ajustée après impôts)	Bénéfice net (perte nette) avant variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs, gain (perte) non-monétaire sur des placements dans des PCAA et charge (gain) de restructuration, net des impôts y afférents.
Bénéfice ajusté après impôts par action (perte ajustée après impôts par action)	Bénéfice ajusté après impôts (perte ajustée après impôts) divisé par le nombre moyen pondéré d'actions en circulation ajusté servant au calcul du bénéfice dilué (perte diluée) par action
Dettes totales	Dettes à long terme plus la débenture et les ententes hors bilan, excluant les ententes avec les fournisseurs de services, présentées à la page 19.
Dettes nettes	Dettes totales (décrites ci-haut) moins la trésorerie et équivalent de trésorerie et les placements dans des PCAA.

Les mesures financières décrites ci-haut n'ont pas de sens prescrit par les PCGR, et il est donc peu probable qu'on puisse les comparer avec des mesures du même type présentées par d'autres émetteurs ou celles utilisées par des analystes financiers. Ces mesures ont pour objet d'apporter de l'information supplémentaire et ne devraient pas être considérées isolément ou comme substitut aux autres mesures de rendement financier calculées selon les PCGR. La direction croit que ces mesures, ou certaines de ces mesures, sont utilisées par les utilisateurs de notre rapport de gestion pour analyser les résultats de la société, sa performance financière ainsi que sa situation financière.

La direction utilise, en plus des mesures financières selon les PCGR, le bénéfice ajusté et le bénéfice ajusté après impôts pour mesurer la performance opérationnelle continue et la performance opérationnelle récurrente de la société. La direction croit que ces mesures sont importantes puisqu'elles excluent des résultats des éléments qui découlent principalement de décisions stratégiques à long terme, plutôt que le rendement des opérations quotidiennes de la société. La direction croit que ces mesures sont utiles afin de mesurer la capacité de la société de s'acquitter de ses obligations financières.

La direction utilise également la dette totale et la dette nette pour évaluer le niveau d'endettement, la situation de trésorerie, les besoins futurs de liquidités et le levier financier de la société. La direction croit que ces mesures sont utiles afin de mesurer le levier financier de la société.

Le tableau suivant présente les rapprochements des mesures financières non conformes aux PCGR avec les mesures financières les plus comparables des PCGR :

(en milliers de dollars)	2010 \$	2009 \$	2008 \$
Revenus	3 498 877	3 545 341	3 512 851
Dépenses d'exploitation	3 371 295	3 451 946	3 385 083
Marge	127 582	93 395	127 768
Bénéfice (perte) avant part des actionnaires sans contrôle dans les résultats de filiales	69 331	64 894	(46 107)
Impôts sur les bénéfices	23 806	30 916	(28 875)
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs	(9 341)	(68 267)	106 435
Perte (gain) non monétaires sur des placements dans des PCAA :			
Dévaluation de placements dans des PCAA (renversement de provision)	(4 648)	5 993	45 927
Ajustement relatif à la mise en œuvre du plan de restructuration du 21 janvier 2009	—	1 759	—
Réévaluation des options liées au remboursement des crédits rotatifs	—	(800)	—
	(4 648)	6 952	45 927
Charge (gain) de restructuration	(1 157)	11 967	—
Bénéfice ajusté	77 991	46 462	77 380
Bénéfice net (perte nette)	65 607	61 847	(49 394)
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs	(9 341)	(68 267)	106 435
Dévaluation des placements dans des PCAA (renversement de provision)	(4 648)	6 952	45 927
Charge (gain) de restructuration	(1 157)	11 967	—
Incidence fiscale	3 202	21 224	(45 954)
Bénéfice ajusté après impôts	53 663	33 723	57 014
Bénéfice ajusté après impôts	53 663	33 723	57 014
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation ajusté servant au calcul du bénéfice dilué par action	37 993	33 485	33 108
Bénéfice ajusté après impôts dilué par action	1,41	1,01	1,72

	2010 \$	2009 \$	2008 \$
Versements sur dette à long terme échéant à moins d'un an	13 768	24 576	16 745
Dette à long terme	15 291	83 108	133 340
Débeture	—	3 156	3 156
Ententes hors bilan, excluant les ententes avec des fournisseurs de services	643 750	396 433	297 094
Dette totale	672 809	507 273	450 335
Dette totale	672 809	507 273	450 335
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(180 627)	(180 552)	(145 767)
Placements dans des PCAA	(72 346)	(71 401)	(86 595)
Dette nette	419 836	255 320	217 973

FAITS SAILLANTS FINANCIERS

	2010	2009	2008	Variation	
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	2010	2009
				%	%
États consolidés des résultats					
Revenus	3 498 877	3 545 341	3 512 851	(1,3)	0,9
Marge ¹	127 582	93 395	127 768	36,6	(26,9)
Bénéfice net (perte nette)	65 607	61 847	(49 394)	6,1	225,2
Bénéfice (perte) de base par action	1,74	1,86	(1,49)	(6,5)	224,8
Bénéfice dilué (perte diluée) par action	1,73	1,85	(1,49)	(6,5)	224,2
Bénéfice ajusté après impôts ¹	53 663	33 723	57 014	59,1	(39,1)
Bénéfice après impôts dilué par action	1,41	1,01	1,72	39,6	(41,3)
Dividende – actions de catégorie A et B	—	0,09	0,36	(100,0)	(75,0)
États consolidés des flux de trésorerie					
Activités d'exploitation	119 131	45 234	95 069	163,4	(52,4)
Activités d'investissement	(27 819)	(26 662)	(142 027)	(4,3)	81,2
Activités de financement	(81 034)	18 303	15 091	(542,7)	21,3
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	(10 203)	(2 090)	10 866	(388,2)	(119,2)
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	75	34 785	(21 001)	(99,8)	265,6
	Au 31	Au 31	Au 31	Variation	Variation
	octobre	octobre	octobre	2010	2009
	2010	2009	2008	%	%
	\$	\$	\$		
Bilans consolidés					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	180 627	180 552	145 767	0,0	23,9
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés (à court terme et à long terme)	352 650	272 726	256 697	29,3	6,2
Placements dans des PCAA	72 346	71 401	86 595	1,3	(17,5)
Actif total	1 189 458	1 129 503	1 267 214	5,3	(10,9)
Dettes (à court terme et à long terme)	29 059	110 840	153 241	(73,8)	(27,7)
Dettes totales ¹	672 809	507 273	450 335	32,6	12,6
Dettes nettes ¹	419 836	255 320	217 973	64,4	17,1

¹ VOIR SECTION MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

APERÇU

LE SECTEUR DES VOYAGES VACANCES

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

En règle générale, les voyagistes dits expéditifs achètent localement ou à l'étranger les divers éléments constitutifs d'un voyage et les vendent à des consommateurs sur leurs marchés locaux, généralement par l'intermédiaire d'agences de voyages, soit sous forme de forfait voyage ou séparément. Les voyagistes dits réceptifs, pour leur part, élaborent des forfaits ou d'autres produits de voyage à partir de services qu'ils achètent sur leur marché local, pour les vendre sur les marchés étrangers, généralement par l'entremise d'autres voyagistes ou d'agences de voyages. Les entreprises de services à destination sont installées à destination et vendent aux voyageurs, sur place, des services optionnels variés pour consommation spontanée, comme des excursions ou des visites touristiques. Ces entreprises offrent également aux voyagistes expéditifs des services logistiques comme des transferts terrestres entre les aéroports et les hôtels. Les agences

de voyages, indépendantes ou constituées en réseaux, sont des distributeurs qui servent d'intermédiaires entre le voyageur et le consommateur. Les transporteurs aériens vendent leurs sièges par l'entremise des agences de voyages ou directement aux voyageurs, qui les incluent alors dans leur prestation.

ACTIVITÉ PRINCIPALE, VISION ET STRATÉGIE

ACTIVITÉ PRINCIPALE

Transat fait partie des plus grands voyageurs entièrement intégrés de calibre international en Amérique du Nord. Nous exerçons nos activités uniquement dans le secteur des voyages vacances, et nous commercialisons principalement nos services en Amérique et en Europe. En tant que voyageur, Transat a pour activité principale l'élaboration et la commercialisation de services de voyages vacances, sous forme de forfaits ou non. Nous agissons à la fois comme voyageur expéditif et comme voyageur réceptif en regroupant des services achetés au Canada et à l'étranger pour les revendre au Canada, en France, au Royaume-Uni et dans 10 autres pays européens, principalement par l'intermédiaire d'agences de voyages, dont certaines (en France et au Canada) nous appartiennent. En effet, Transat est également un important distributeur au détail, comptant au total environ 500 agences de voyages (dont 358 franchisées) et un système de distribution multicanal faisant appel à Internet. Transat détient une participation dans une entreprise hôtelière qui possède et exploite des propriétés au Mexique et en République dominicaine. Transat a recours à de nombreuses compagnies aériennes, mais s'appuie sur sa filiale Air Transat pour une proportion importante de ses besoins. Transat offre également des services à destination et des services aéroportuaires.

VISION

Selon l'Organisation mondiale du tourisme, le nombre de touristes internationaux devrait augmenter de 5 % à 6 % au cours de l'année 2010, après avoir diminué en 2009. La vision de Transat est de devenir un chef de file en Amérique et de jouir d'une forte position concurrentielle dans plusieurs pays d'Europe en 2014. Pour le moment, nous sommes un leader sur le marché canadien, où nous exerçons nos activités comme voyageur expéditif et voyageur réceptif. Nous sommes solidement implantés en France et au Royaume-Uni comme voyageur expéditif, de même qu'en Grèce comme voyageur réceptif. Nous offrons à nos clients une vaste gamme de destinations internationales, dans quelque 60 pays, et nous offrons nos produits dans quelque 50 pays. Au fil du temps, nous voulons élargir nos activités dans d'autres pays où nous croyons qu'il existe un fort potentiel de croissance pour un voyageur intégré, spécialisé dans les voyages vacances.

STRATÉGIE

Pour concrétiser la vision qu'elle s'est donnée, la société entend continuer de maximiser les bénéfices de l'intégration verticale, qui la distingue de plusieurs de ses concurrents; de renforcer sa position en France, où elle figure déjà parmi les plus grands voyageurs; et de pénétrer de nouveaux marchés ou d'affirmer sa présence dans des marchés où elle n'est que partiellement présente à l'heure actuelle. Quant aux nouveaux marchés éventuels, la priorité ira à des marchés où Transat est susceptible de recruter une clientèle pour ses destinations traditionnelles, afin d'augmenter son pouvoir d'achat sur lesdites destinations.

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

En parallèle, grâce à des investissements ciblés en technologie et à des gains d'efficacité qu'elle poursuit en modifiant sa gestion interne, Transat entend améliorer sa marge et accroître ses parts de marché sur tous ses marchés. La gestion des coûts demeure un élément important de la stratégie, étant donné la faiblesse des marges dans le tourisme. À ce titre, le passage de la flotte d'Air Transat à un seul type d'appareils (plutôt que deux actuellement), amorcé en 2009 et qui se poursuivra au moins jusqu'en 2013, devrait entraîner des économies importantes. Transat a conclu en 2009 une entente lui permettant de recourir de manière flexible aux petits porteurs d'un tiers, et ce pour une période de cinq ans, ce qui entraîne également des avantages financiers pour la société.

En outre, Transat constate l'importance stratégique croissante des enjeux liés au développement durable dans l'industrie du voyage vacances et dans le monde du transport aérien. Ce phénomène, exacerbé par la croissance prévue du tourisme et du transport aérien, se manifeste de diverses manières, notamment les pressions réglementaires ou tarifaires liées aux émissions de gaz à effet de serre, les attentes plus grandes des clients et des investisseurs à cet égard, etc. Au vu et au su de cette tendance, et constatant qu'une entreprise de tourisme a un intérêt direct à voir l'environnement sauvegardé et les collectivités demeurer accueillantes face au phénomène touristique, Transat a entrepris en 2006 un virage marqué vers l'adoption des pratiques d'avant-garde en matière de responsabilité d'entreprise et de tourisme durable. Ce faisant, la société vise entre autres les bénéfices suivants pour elle-même : une consommation moindre de ressources,

avec une diminution équivalente de coûts; une marque différenciée et un attachement plus grand de la part de ses clients, ce qui pourrait se traduire par des avantages commerciaux; une loyauté et une mobilisation plus grande de la part de ses employés.

Pour l'exercice 2011, les objectifs que Transat poursuivra sont les suivants :

- Poursuivre la transformation de l'organisation avec l'implantation harmonisée de nouveaux systèmes informatiques et processus d'opération y étant liés.
- Augmenter les revenus de Transat Tours Canada par la croissance interne.
- Accroître les revenus et la rentabilité de Transat France, afin de devenir le troisième voyageur en France d'ici 2013.
- Renforcer notre présence, accroître nos ventes et améliorer nos résultats sur certains marchés étrangers.
- Accroître la valeur stratégique de notre marque.
- Poursuivre activement le plan visant à faire de Transat une des entreprises les plus responsables de son industrie.
- Dans le secteur aérien, améliorer notre compétitivité en matière de qualité de service et de coûts d'exploitation.
- Accroître la capacité d'adaptation de notre organisation.

REVUE DES OBJECTIFS ET DES RÉALISATIONS 2010

Les principaux objectifs pour l'exercice 2010 ainsi que les réalisations se détaillent comme suit :

1. **Consolider notre position de chef de file dans nos marchés des deux côtés de l'Atlantique par le biais d'une offre élargie, tant en termes de types de produits que de l'éventail de destinations, en donnant plus d'ampleur à la distribution multicanal et en maintenant notre contrôle des coûts, tout en procurant une expérience client enrichie.**
 - Poursuivre notre approche bilatérale, en améliorant nos positions sur les marchés où nous sommes très présents (France, Royaume-Uni, Pays-Bas) et en développant des plans de croissance sur les marchés où nous sommes en mesure d'augmenter notre présence (Allemagne, Italie, Espagne, Mexique).
 - Faciliter la croissance des ventes directes ou en ligne dans toutes nos filiales et, du point de vue de nos réseaux de distribution traditionnels :
 - au Canada — accroître le nombre d'agences, rehausser la productivité et augmenter les ventes de produits;
 - en France — recentrer nos activités sur les produits de tourisme avec la mise en place d'une nouvelle structure pour notre réseau d'agences.
 - Réévaluer notre offre en fonction de l'évolution du profil de nos clients de même que de leurs besoins, valeurs et priorités.
 - Capitaliser sur l'envergure de Transat pour obtenir de meilleures ententes hôtelières pour améliorer notre compétitivité.
 - Enclencher le renouvellement de la flotte d'Air Transat et travailler plus étroitement avec d'autres sociétés de façon à mieux gérer notre capacité aérienne, en vue de réduire l'ensemble des coûts aériens.
 - Redéfinir le modèle de fonctionnement de notre voyageur réceptif canadien pour l'adapter aux nouvelles réalités de son marché.
 - Maximiser la rentabilité à destination en travaillant étroitement avec notre entreprise hôtelière et en développant nos voyageurs réceptifs.

Sur le marché transatlantique, Transat a réalisé en 2010 la meilleure performance de son histoire. Notre performance sur le Royaume-Uni a été particulièrement remarquable. Nos efforts visant à renforcer notre position en Allemagne, en Italie et en Espagne ont été poursuivis. Par ailleurs, en 2010, Transat s'est installée au Mexique en tant que voyageur expéditif.

Transat Distribution Canada a connu la meilleure performance de son histoire. Nos ventes contrôlées ont augmenté en 2010, de même que la productivité de nos agences. Au Canada, nous sommes passés de 431 à 464 agences de voyages et demeurons le premier réseau d'agences au pays. En France, nous avons complété avec succès l'implantation d'une nouvelle structure de notre réseau de distribution, avec la vente de 20 agences et le rattachement des agences restantes à la bannière Look Voyages, concrétisant le recentrage sur notre vocation touristique.

Nous avons amorcé un remaniement de notre offre, au départ du Canada, en fonction des attentes du marché. Cet exercice sera poursuivi en 2011, en parallèle avec une réflexion sur nos marques.

En 2010, grâce à nos relations de longue date avec nos partenaires hôteliers, nous avons pu moduler certains tarifs hôteliers et ainsi adapter notre offre aux conditions de marché.

Comme prévu, nos coûts aériens ont diminué en 2010 grâce à l'entente avec CanJet Airlines au départ du Canada. En outre, notre entente avec XL Airways, en France, portant sur l'affrètement d'un Airbus A330 d'Air Transat pour desservir le marché français du long-courrier, a également eu des avantages pour Transat. Le renouvellement de la flotte d'Air Transat est maintenant solidement enclenché, avec des ententes pour l'ajout de six nouveaux Airbus A330 dans la flotte d'ici la fin de 2011.

Jonview plus efficace après des ajustements apportés à ses processus et à ses structures, a bien exploité la vigueur du marché transatlantique et connu une excellente performance en 2010. Nos voyageurs réceptifs du Mexique et de la République dominicaine ont enregistré de très bonnes marges en 2010. Nous avons procédé à des rénovations importantes d'un des hôtels Ocean (en copropriété avec H10 Hotels) et sommes en bonne posture pour profiter de la reprise, notamment au Mexique.

2. Compléter l'intégration des nouvelles équipes de direction, cultiver un esprit de corps et développer une parfaite cohésion entre les nouvelles organisations des filiales et de la compagnie-mère en vue d'accélérer l'atteinte de nos objectifs commerciaux.

- Poursuivre activement le processus d'identification, de gestion et de développement du talent et de la relève.
- Améliorer les programmes de rétention, de formation et de mobilisation des ressources humaines.
- Développer les habiletés de gestion du changement de nos gestionnaires dans le cadre du déploiement des initiatives stratégiques.
- Renforcer les communications et le travail d'équipe en tant que valeurs fondamentales liées au succès de l'entreprise.

Au fil des années, différents programmes et outils ont été mis en place pour améliorer l'accueil, l'intégration et la formation des employés ainsi que tout ce qui touche à la reconnaissance du personnel. Ces dernières années, nous avons développé une offre de formation flexible et bien adaptée aux besoins des employés. Nos efforts à ce chapitre ont certainement contribué à la réduction du taux de roulement du personnel, qui a chuté de 26 % au cours des trois dernières années.

Notre stratégie de développement des compétences s'articule principalement autour du programme Odyssey et de l'Académie Transat. Odyssey s'adresse aux gestionnaires canadiens et compte huit modules axés sur douze compétences essentielles dans le métier de Transat. L'Académie Transat est un programme de formation universitaire de premier cycle en gestion des organisations, auquel notre personnel canadien peut participer sur une base volontaire sous réserve de certains critères de sélection. Ce programme est mené en partenariat avec l'Université de Sherbrooke, l'Université Ryerson de Toronto et l'Université Simon Fraser de Vancouver.

Afin de renforcer une culture axée sur le perfectionnement et d'encourager le dépassement, nous avons mis en place une méthode structurée pour évaluer le potentiel des employés, avec l'appui d'une firme spécialisée. À la lumière des premiers résultats, nous avons décidé d'utiliser cette approche plus tôt dans le parcours professionnel des employés visés, afin d'accélérer leur développement et de nous démarquer du reste de l'industrie. Les employés canadiens non syndiqués qui le souhaitent peuvent aussi bénéficier d'un plan de développement individualisé (PDI).

3. Poursuivre le développement et la mise en application de nouveaux systèmes d'information qui contribueront à une efficacité accrue de nos opérations et à une plus grande flexibilité au chapitre de notre offre.

- Poursuivre l'implantation du système permettant une offre à la carte.
- Achever l'implantation du nouveau système de gestion des stocks aériens.
- Compléter l'analyse et initier le remplacement du système principal voyageur.
- Établir une feuille de route technologique alignée sur le nouveau plan stratégique de notre voyageur réceptif canadien.

Le développement des systèmes d'information est intimement lié à l'évolution des attentes du marché, et notamment à une flexibilité accrue de l'offre et à la possibilité pour Transat d'offrir de plus en plus de services de voyage à la carte. Ce projet à long terme, qui entraîne des investissements substantiels, s'est poursuivi comme prévu en 2010, et va se poursuivre en 2011, en parallèle avec une réflexion sur la gamme et la stratégie liées aux produits.

En matière de gestion des stocks aériens, une étape importante a été franchie en 2010 avec l'implantation partielle d'un nouveau système pour la gestion des ventes faites par le biais des réseaux de réservation globaux.

4. Poursuivre les efforts visant à positionner Transat parmi les chefs de file de l'industrie en matière de responsabilité d'entreprise et de tourisme durable, de sorte à exercer une influence accrue sur l'avenir de notre marché, à susciter l'adhésion des employés, et à engendrer pour Transat un avantage compétitif.

- Implanter un plan d'action de trois ans basé sur un système d'indicateurs adapté à Transat.
- Poursuivre la mise en œuvre des programmes amorcés.
- Accentuer les efforts de sensibilisation et de communication interne et externe, de même que la collaboration avec l'industrie et les destinations.

En matière de responsabilité d'entreprise et de tourisme durable, un tableau de bord triennal (2010-2012), basé sur 10 objectifs et 52 priorités, a été élaboré par Transat en 2009, puis adopté et communiqué à l'interne en juin 2010. Cet outil procure un cadre formel pour la planification des projets en cours ou à venir.

Les programmes majeurs amorcés préalablement ont été poursuivis en 2010, et d'autres ont été lancés ou accélérés. Les faits saillants sont :

- Air Transat a poursuivi son programme de gestion de carburant, l'implantation d'un système de gestion environnementale (y compris le dépôt d'une demande de certification LEED), et accéléré un programme visant à privilégier l'utilisation de produits responsables à bord.
- Nos voyageurs ont complété la mise au point d'un programme visant à encourager l'adoption de pratiques responsables par leurs fournisseurs, et ont implanté le volet hôtelier en janvier 2010.
- Transat a signé et mis en œuvre un partenariat de trois ans avec SOS Villages d'Enfants, une organisation internationale venant en aide aux orphelins et aux enfants abandonnés, dans 132 pays.
- Transat a signé et mis en œuvre un partenariat avec Au-delà des frontières, une organisation spécialisée, afin de contribuer à la lutte contre l'exploitation sexuelle des enfants.
- Transat a poursuivi son programme d'appui à des projets de tourisme durable à destination. Au 31 octobre 2010, 12 projets dans 8 pays avaient reçu un soutien financier de notre part.
- Transat a poursuivi ses efforts environnementaux internes et adopté une politique environnementale.
- Transat a maintenu son programme de dons et avec l'aide du personnel de nombreuses initiatives ont été prises pour appuyer les collectivités, dont notamment un effort remarquable en faveur d'Haïti à la suite du tremblement de terre de janvier 2010.

Transat a poursuivi ses efforts de communication et de sensibilisation à l'interne et à l'externe, par l'entremise de tous les canaux disponibles, et publie pour 2009 et 2010 un rapport de responsabilité d'entreprise.

PRINCIPAUX INDUCTEURS DE PERFORMANCE

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

PART DE MARCHÉ	Demeurer le chef de file dans toutes les provinces canadiennes et élargir la part de marché en Ontario, au Canada et en Europe.
CROISSANCE DES REVENUS	Faire croître les revenus de plus de 3 %, exception faite des acquisitions.
MARGE	Obtenir des marges supérieures à 4 %.

CAPACITÉ DE RÉALISER LES OBJECTIFS

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

Nos ressources financières se composent de ce qui suit :

Trésorerie	Nous comptons sur des soldes de trésorerie et d'équivalents de trésorerie (non détenues en fiducie ou autrement réservés) de 180,6 millions de dollars au 31 octobre 2010. De plus, nos efforts soutenus visant à réduire les dépenses et à augmenter nos marges devraient contribuer à maintenir ces soldes à des niveaux sains. Également, nous détenons, au 31 octobre 2010, des placements dans des PCAA ayant une juste valeur de 72,3 millions de dollars et une valeur nominale et de 118,1 millions de dollars.
Facilités de crédit	Nous pouvons également compter sur des facilités de crédit à terme rotatifs totalisant actuellement 242,8 millions de dollars et échéant jusqu'en 2012.

Nos ressources non financières comprennent :

Marque	La société a pris les mesures nécessaires pour se donner une image de marque distincte et renforcer sa réputation, y compris par son approche en matière de tourisme durable.
Structure	Notre structure intégrée verticalement nous permet d'assurer un meilleur contrôle de la qualité de nos produits et services.
Ressources humaines	Au cours des dernières années, nous avons intensifié nos efforts visant la création d'une culture d'entreprise unifiée, fondée sur une vision claire et des valeurs communes. Grâce à ces efforts, nos employés travaillent en équipe et sont engagés à assurer la satisfaction globale de nos clients et à participer à l'amélioration de l'efficacité de la société. En outre, nous croyons que la société bénéficie d'un solide leadership.
Relations avec les fournisseurs	Nous avons un accès exclusif à certains hôtels dans des destinations soleil et entretenons depuis plus de 20 ans des relations privilégiées avec de nombreux hôtels dans ces destinations et en Europe.

Transat dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour 2011 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.

ACTIVITÉS CONSOLIDÉES

REVENUS

Revenus par secteur géographique				Variation	
	2010	2009	2008	2010	2009
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Amérique	2 567 983	2 552 348	2 536 831	0,6	0,6
Europe	930 894	992 993	976 020	(6,3)	1,7
	3 498 877	3 545 341	3 512 851	(1,3)	0,9

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

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2010, nos revenus ont diminué de 46,5 millions de dollars. Cette diminution est principalement attribuable aux revenus de nos filiales étrangères, une fois converti en dollars canadiens, qui ont diminué à la suite de la vigueur du dollar face à l'euro et à la livre sterling, et à une baisse des prix de vente moyens au cours du premier semestre, principalement causée par une vive concurrence. La diminution de nos revenus a toutefois été compensée par les revenus enregistrés à la suite de la hausse globale du nombre de voyageurs de 6,7 %. Au cours de l'exercice, nous avons affiché une hausse de nos revenus en Amérique de 0,6 % et une baisse de 6,3 % en Europe. En Amérique, de manière générale, les prix de vente ont évolué à la baisse au cours de la saison d'hiver 2010, en raison de la forte concurrence découlant d'une offre excédentaire, et étaient en hausse au cours de la saison estivale comparativement à 2009. En Europe, les revenus de nos filiales européennes, en devise locale, sont demeurés stables comparativement à 2009, à l'exception des revenus enregistrés au Royaume-Uni qui ont été largement supérieurs à ceux enregistrés en 2009.

Pour 2011, nous prévoyons que les revenus ainsi que le nombre total de voyageurs devraient être supérieurs à ceux de 2010. Nous prévoyons que la concurrence demeurera très vive au cours du premier semestre compte tenu de la hausse globale de l'offre sur le marché des destinations soleil au départ du Canada.

DÉPENSES D'EXPLOITATION

Dépenses d'exploitation				En % des revenus			Variation	
	2010	2009	2008	2010	2009	2008	2010	2009
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%	%	%	%
Coûts directs	2 047 713	2 062 626	1 933 706	58,5	58,2	55,0	(0,7)	6,7
Salaires et avantages sociaux	349 323	364 642	349 746	10,0	10,3	10,0	(4,2)	4,3
Carburant d'aéronefs	302 333	319 224	365 457	8,6	9,0	10,4	(5,3)	(12,7)
Commissions	155 357	177 166	174 740	4,4	5,0	5,0	(12,3)	1,4
Entretien d'aéronefs	85 731	89 896	97 842	2,5	2,5	2,8	(4,6)	(8,1)
Frais d'aéroports et de navigation	85 321	90 611	90 624	2,4	2,6	2,6	(5,8)	0,0
Loyer d'aéronefs	52 949	54 287	48 628	1,5	1,5	1,4	(2,5)	11,6
Autres	292 568	293 494	324 340	8,4	8,3	9,2	(0,3)	(9,5)
Total	3 371 295	3 451 946	3 385 083	96,4	97,4	96,4	(2,3)	2,0

Nos dépenses d'exploitation totales ont diminué de 80,7 millions de dollars (2,3 %) au cours de l'exercice par rapport à 2009. Cette diminution est entre autre attribuable à la force du dollar par rapport à la devise américaine, à l'euro et à la livre sterling, qui résulte en une diminution des dépenses d'exploitation de nos filiales étrangères une fois converties en dollars canadiens, en plus d'avoir une incidence favorable sur nos dépenses en devises; près de 30 % des dépenses d'exploitation doivent être réglées en dollars américains. Cette diminution est également attribuable, en partie, aux initiatives de réduction de coûts que nous avons entreprises en 2009, compensée par une augmentation des dépenses liées à la hausse du nombre de voyageurs. Cela s'est traduit par une diminution de nos dépenses d'exploitation en Amérique de 0,1 % et par une diminution de 8,1 % en Europe. En proportion de nos revenus, les dépenses d'exploitation ont diminué pour se situer à 96,4 % comparativement à 97,4 % en 2009.

COÛTS DIRECTS

Les coûts directs sont engagés par nos voyageurs. Ils comprennent principalement le coût des chambres d'hôtel ainsi que le coût des blocs de sièges ou de vols complets réservés auprès d'autres transporteurs aériens qu'Air Transat. Comparativement à l'exercice terminé le 31 octobre 2009, les coûts directs ont diminué de 14,9 millions de dollars (0,7 %). La baisse de nos coûts directs découle principalement de la baisse de nos coûts de sièges et de chambres d'hôtels, ces dernières découlant entre autres de la négociation à la baisse de certains de nos contrats, jumelée à la vigueur du dollar face aux autres devises. En 2010, ces coûts ont représenté 58,5 % de nos revenus, en hausse comparativement à 58,2 % en 2009.

SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX

Les salaires et avantages sociaux ont diminué de 15,3 millions de dollars (4,2 %) pour s'établir à 349,3 millions de dollars. Cette diminution résulte principalement d'une gestion serrée de nos effectifs, combinée à la vigueur du dollar vis-à-vis l'euro.

CARBURANT D'AÉRONEFS

La dépense de carburant d'aéronefs a diminué de 16,9 millions de dollars (5,3 %) au cours de l'exercice. Cette diminution résulte principalement de notre décision de réduire notre offre et de sous-louer certains de nos appareils lors de la saison d'hiver 2010. Cette diminution a néanmoins été compensée par une plus grande utilisation de notre flotte vers les destinations européennes au cours de la saison estivale. Comparativement à l'exercice 2009, le coût moyen de notre carburant a été légèrement plus élevé.

COMMISSIONS

Les commissions comprennent les frais payés par les voyageurs aux agences de voyages pour leurs services à titre d'intermédiaires entre le voyageur et le consommateur. La dépense de commissions s'est élevée à 155,4 millions de dollars, une diminution de 21,8 millions de dollars (12,3 %) par rapport à l'exercice de 2009. Cette baisse découle principalement d'une diminution des revenus sur lesquels une commission est calculée au cours de la saison d'hiver et, dans une moindre mesure, d'une augmentation de nos ventes en direct (sans commission), surtout en Europe. En pourcentage de nos revenus, les commissions se sont établies à 4,4 %, comparativement à 5,0 % en 2009.

ENTRETIEN D'AÉRONEFS

Les coûts d'entretien d'aéronefs comprennent les frais engagés par Air Transat, principalement, pour le maintien en état des moteurs et des cellules. Comparativement à 2009, ces dépenses ont diminué de 4,2 millions de dollars (4,6 %) au cours de l'exercice comparativement à 2009. Cette diminution s'explique principalement par les modifications que nous avons apportées à certaines de nos hypothèses liées à nos coûts futurs d'entretien qui ont été revues à la baisse à la suite de la signature de nouvelles ententes avec certains de nos fournisseurs, de l'optimisation de notre calendrier d'entretiens futurs et par une baisse de certaines activités commerciales durant la saison d'hiver.

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 diminué de 5,3 millions de dollars (5,8 %) comparativement à 2009. Cette diminution est attribuable à la baisse de certaines activités commerciales durant le premier semestre, combinée à la force du dollar vis-à-vis la devise américaine.

LOYER D'AÉRONEFS

Les loyers d'aéronefs ont diminué de 1,3 million de dollars (2,5 %) au cours de l'exercice. Cette baisse résulte de l'effet net de l'ajout d'un Airbus A-330 au cours du troisième trimestre de 2009, du retrait d'un Airbus A-310 au début du premier trimestre de 2010 et de la force du dollar comparativement à la devise américaine. De plus, compte tenu de nos opérations de couverture, la société n'a pas pu profiter pleinement de la vigueur du dollar par rapport au dollar US.

AUTRES

Les autres dépenses d'exploitation sont demeurées stables de comparativement à 2009. En pourcentage des revenus, les autres frais ont augmenté pour l'exercice, passant de 8,3 % en 2009 à 8,4 % en 2010.

MARGE

Compte tenu de ce qui précède, nous avons enregistré une marge de 127,6 millions de dollars au cours de l'exercice comparativement à une marge de 93,4 millions de dollars pour l'exercice précédent. En proportion de nos revenus, nos marges sont passées de 2,6 % en 2009 à 3,6 % en 2010. L'amélioration de nos marges résulte de la saison d'été pendant laquelle le nombre de voyageurs, les taux de remplissage et les prix de vente moyens, en dollars canadiens, ont été supérieurs à ceux de l'été 2009, et ce même si l'euro et la livre sterling ont perdu de la valeur par rapport au dollar canadien.

SECTEURS GÉOGRAPHIQUES

AMÉRIQUE

Amérique				Variation	
	2010	2009	2008	2010	2009
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Saison d'hiver					
Revenus	1 543 546	1 653 636	1 560 186	(6,7)	6,0
Dépenses d'exploitation	1 534 387	1 613 468	1 468 934	(4,9)	9,8
Marge	9 159	40 168	91 252	(77,2)	(56,0)
Marge (%)	0,6	2,4	5,8	(75,6)	(58,5)
Saison d'été					
Revenus	1 024 437	898 712	976 645	14,0	(8,0)
Dépenses d'exploitation	946 430	869 276	991 767	8,9	(12,4)
Marge	78 007	29 436	(15 122)	165,0	294,7
Marge (%)	7,6	3,3	(1,5)	132,5	320,0

Les revenus de nos filiales nord-américaines, qui proviennent de ventes faites au Canada et à l'étranger, ont diminué de 110,1 millions de dollars (6,7 %) au cours de la saison d'hiver, comparativement à 2009. La diminution de nos revenus découle d'une baisse des prix de vente moyens combinée à d'une baisse du nombre de voyageurs de 1,1 %. La baisse du nombre de voyageurs est entre autres attribuable à une réduction des activités commerciales au cours du premier trimestre, en partie en raison de la diminution de l'offre de nos produits. Notre marge pour la saison d'hiver s'est établie à 0,6 % comparativement à 2,4 % en 2009. L'érosion de nos marges résulte principalement des baisses des prix de vente moyens compte tenu de l'offre excédentaire sur le marché qui a sévi au cours de la saison d'hiver, du fait que nous n'avons pas pu profiter pleinement de la vigueur du dollar par rapport au dollar US compte tenu de nos opérations de couvertures et de la concurrence qui est demeurée vigoureuse.

Au cours de la saison estivale, les revenus ont augmenté de 14,0 %. Cette augmentation découle des hausses du nombre de voyageurs de 17,0 % et de prix de vente moyens supérieurs à ceux de 2009, de même que de taux de remplissage supérieurs. Notre marge s'est élevée à 7,6 % comparativement à une marge de 3,3 % en 2009.

EUROPE

Europe				Variation	
	2010	2009	2008	2010	2009
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$	%	%
Saison d'hiver					
Revenus	309 402	352 695	302 361	(12,3)	16,6
Dépenses d'exploitation	322 772	362 231	303 624	(10,9)	19,3
Marge	(13 370)	(9 536)	(1 263)	(40,2)	(655,0)
Marge (%)	(4,3)	(2,7)	(0,4)	(59,8)	(575,0)
Saison d'été					
Revenus	621 492	640 298	673 659	(2,9)	(5,0)
Dépenses d'exploitation	567 706	606 971	620 758	(6,5)	(2,2)
Marge	53 786	33 327	52 901	61,4	(37,0)
Marge (%)	8,7	5,2	7,9	66,3	(34,2)

Comparativement à 2009, les revenus de nos filiales européennes, qui proviennent de ventes faites à des clients en Europe et au Canada, ont diminué de 43,3 millions de dollars (12,3 %) au cours de l'hiver, et ce, malgré une hausse du nombre de voyageurs de 18,7 %. La vigueur du dollar par rapport à l'euro et à la livre sterling, combinée à une baisse des prix de vente, ont plus que compensé l'effet sur les revenus de la hausse du nombre de voyageurs, principalement enregistrée chez notre filiale Canadian Affair. L'augmentation des ventes de cette dernière, lesquelles sont faites au Royaume-Uni et au Canada, a été compensée, en partie, par une diminution en France. Nos activités européennes ont affiché une perte d'exploitation de 13,4 millions de dollars (4,3 %) pour l'hiver comparativement à une perte d'exploitation de 9,5 millions de dollars (2,7 %) en 2009. La baisse des marges résulte en partie de la détérioration de la valeur de l'euro vis-à-vis d'autres devises, de prix de vente à la baisse, ainsi que des coûts supplémentaires encourus par nos sociétés européennes à la suite de l'activité volcanique en Islande.

Pour la saison estivale, les revenus ont diminué de 18,8 millions de dollars (2,9 %) malgré une hausse du nombre de voyageurs de 4,6 %. Cette diminution découle principalement de l'effet de la conversion en dollars canadiens des revenus de nos filiales européennes à la suite de l'appréciation du dollar face aux devises européennes. Nous avons affiché une marge de 53,8 millions de dollars (8,7 %) au cours de la saison estivale comparativement à 33,3 millions de dollars (5,2 %) en 2008. Cette amélioration découle principalement de notre société au Royaume-Uni qui a enregistré une hausse importante de ses revenus, à la suite des augmentations de son nombre de voyageurs et de ses prix de vente moyens.

AUTRES DÉPENSES ET (REVENUS)

(en milliers de dollars)	2010 \$	2009 \$	2008 \$	Variation	
				2010 %	2009 %
Amortissement	48 662	51 155	56 147	(4,9)	(8,9)
Intérêts sur la dette à long terme et la débenture	2 225	4 866	7 538	(54,3)	(35,4)
Autres intérêts et frais financiers	2 359	2 679	1 758	(11,9)	52,4
Revenus d'intérêts	(3 036)	(4 588)	(16 172)	(33,8)	(71,6)
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs	(9 341)	(68 267)	106 435	86,3	(164,1)
Perte (gain) de change sur les éléments monétaires à long terme	(1 109)	(135)	2 295	(721,5)	(105,9)
Perte (gain) sur des placements dans des PCAA	(4 648)	(68)	45 927	s.o.	(100,1)
Charge (gain) de restructuration	(1 157)	11 967	—	(109,7)	s.o.
Gain sur rachat d'actions privilégiées d'une filiale	—	—	(1 605)	—	(100,0)
Quote-part de la perte nette (du bénéfice net) d'une société satellite	490	(24)	427	s.o.	(105,6)

AMORTISSEMENT

L'amortissement inclut l'amortissement des immobilisations corporelles, des actifs incorporels amortissables, des avantages incitatifs reportés et du gain sur options reporté. L'amortissement a diminué de 2,5 millions de dollars (4,9 %) au cours de l'exercice 2010. Cette diminution est principalement attribuable à la diminution des acquisitions d'immobilisations corporelles au cours des exercices 2010 et 2009. Au 31 octobre 2010, le gain sur options reporté était complètement amorti. L'amortissement de ce gain s'élevait à 4,2 millions de dollars pour les exercices terminés les 31 octobre 2010 et 2009.

INTÉRÊTS SUR LA DETTE À LONG TERME ET LA DÉBENTURE

Les intérêts sur la dette à long terme et la débenture ont diminué de 2,6 millions de dollars en 2010 comparativement à 2009. La diminution découle principalement de soldes moyens de dettes inférieurs au cours de l'exercice comparativement à ceux de 2009 et du remboursement de la débenture en novembre 2009.

AUTRES INTÉRÊTS ET FRAIS FINANCIERS

Nos autres frais d'intérêts et frais financiers ont diminué de 0,3 million de dollars au cours du présent exercice comparativement à l'exercice précédent. Cette diminution découle principalement de frais d'intérêts liés à des cotisations d'impôts sur les bénéfices d'exercices antérieurs de certaines de nos filiales qui ont été enregistrés en 2009.

REVENUS D'INTÉRÊTS

Les revenus d'intérêts ont diminué de 1,6 million de dollars (33,8 %) au cours de l'exercice comparativement à 2009. Cette diminution résulte principalement de taux d'intérêts moins élevés en 2010 qu'en 2009, malgré des soldes moyens de trésorerie et équivalents de trésorerie généralement plus élevés.

VARIATION DE LA JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS LIÉS AUX ACHATS DE CARBURANT D'AÉRONEFS

La variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs correspond à la variation, au cours de la période, de la juste valeur du portefeuille de ces instruments financiers qui sont détenus et utilisés par la société aux fins de la gestion du risque lié à la fluctuation des prix du carburant. Au cours de l'exercice, la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs a augmenté de 9,3 millions de dollars comparativement à une augmentation de la juste valeur de 68,3 millions de dollars en 2009.

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

Le gain de change sur les éléments monétaires à long terme de 1,1 million de dollars pour l'exercice est principalement attribuable à l'effet favorable des taux de change sur notre dette à long terme pour le financement d'aéronefs.

PERTE (GAIN) SUR DES PLACEMENTS DANS DES PCAA

Le gain sur des placements dans des PCAA correspond à la variation, au cours de la période, de la juste valeur des placements dans des PCAA. Pour l'exercice 2010, le gain sur des placements dans des PCAA a atteint 4,6 millions de dollars alors qu'en 2009, le gain s'est élevé à 0,1 million de dollars. *Se référer à la section Placements dans des PCAA pour plus de détails.*

CHARGE (GAIN) DE RESTRUCTURATION

Le 24 septembre 2009, nous avons annoncé un plan de restructuration afin d'apporter des changements structurels à notre réseau de distribution en France. Ces modifications structurelles ont entraîné la fermeture d'un centre administratif. Ces modifications ont également entraîné, et entraîneront, la fermeture de certaines agences, et la cession de certaines autres agences. À la suite de cette annonce, nous avons comptabilisé au cours de l'exercice 2009 un montant de 12,0 millions de dollars à titre de charge de restructuration. Ce montant comprend des charges monétaires de 2,9 millions de dollars, principalement composée de prestations de cessation d'emploi, une charge pour dépréciation d'actifs de 0,6 million de dollars ainsi qu'une radiation de 8,5 millions de dollars des écarts d'acquisition après avoir soumis les actifs et écarts d'acquisition des agences visées par la restructuration à un test de dépréciation. Au cours de l'exercice 2010, nous avons enregistré un gain sur dispositions d'actifs destinés à être vendus liés à la restructuration de 1,2 million de dollars. Ce gain est principalement constitué de gains réalisés sur la cession d'agences pour lesquelles aucune charge de restructuration n'avait été comptabilisée en 2009.

GAIN SUR RACHAT D' ACTIONS PRIVILÉGIÉES D'UNE FILIALE

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2008, Travel Superstore inc., une filiale de la société, a conclu le rachat des actions privilégiées rachetables détenues par un de ses actionnaires minoritaires pour une contrepartie en espèces de 0,3 million de dollars. Ces actions privilégiées rachetables étaient considérées comme élément de passif et un montant de 1,9 million de dollars était inclus dans les autres passifs présentés au bilan. Étant donné le classement de ces actions privilégiées rachetables à titre d'élément de passif, le gain de 1,6 million de dollars a été enregistré à l'état consolidé des résultats. Un montant de 0,6 million de dollars lié à cette transaction est également inclus à titre de part des actionnaires sans contrôle dans les résultats de filiales à l'état consolidé des résultats.

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

Notre quote-part du (bénéfice net) de la perte nette d'une société satellite correspond à notre quote-part du résultat net de Caribbean Investments B.V. [«CIBV»], notre entreprise en hôtellerie. Notre quote-part de la perte nette d'une société satellite pour le présent exercice s'élève à 0,5 million de dollars comparativement à 24 milliers de dollars pour 2009. L'augmentation de notre quote-part est principalement attribuable à des ajustements d'impôts qui ont été comptabilisés au cours du quatrième trimestre et qui sont relatifs aux exercices antérieurs.

IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2010, les impôts sur les bénéfices ont totalisé 23,8 millions de dollars comparativement à 30,9 millions de dollars pour l'exercice précédent. Compte non tenu de la quote-part du bénéfice net (perte nette) des sociétés satellites, le taux d'imposition réel s'est établi à 25,4 % pour l'exercice terminé le 31 octobre 2010 et à 32,3 % pour l'exercice précédent.

La variation des taux d'imposition entre l'exercice 2010 et 2009 s'explique, en autres, par un montant d'éléments non déductibles plus élevé en 2009 qu'en 2010 et par la comptabilisation, en 2009, d'éléments défavorables liés à des cotisations provenant d'exercices antérieurs de certaines de nos filiales.

BÉNÉFICE NET

En conséquence des éléments présentés dans la section *Activités consolidées*, notre bénéfice net pour l'exercice terminé le 31 octobre 2010 s'est établi à 65,6 millions de dollars, soit 1,74 \$ par action, par rapport à 61,8 millions de dollars, soit 1,86 \$ par action lors de l'exercice précédent. Le nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé pour calculer les montants par action a été de 37 796 000 pour l'exercice 2010 et de 33 168 000 pour l'exercice 2009.

Sur une base diluée, le bénéfice par action a atteint 1,73 \$ pour l'exercice 2010, par rapport à 1,85 \$ en 2009. Le nombre ajusté moyen pondéré d'actions utilisé pour calculer ces montants est de 37 993 000 pour l'exercice écoulé et de 33 485 000 pour l'exercice 2009. Voir la note 15 afférente aux états financiers consolidés vérifiés.

Pour l'exercice, notre bénéfice ajusté après impôts s'est établie à 53,7 millions de dollars (1,41 \$ par action) comparativement à 33,7 millions de dollars (1,01 \$ par action) pour l'exercice 2009.

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES

Les activités de la société sont saisonnières, par conséquent les résultats d'exploitation des périodes intermédiaires ne reflètent pas proportionnellement les résultats de l'exercice entier. Dans l'ensemble, les revenus sont en baisse (par rapport aux trimestres des périodes correspondantes des exercices précédents) principalement à la suite de la baisse des prix de vente, en raison de la forte concurrence découlant d'une offre excédentaire, de la vigueur du dollar canadien, et ce, malgré des augmentations du nombre des voyageurs. Quant à nos marges, elles ont fluctué au cours de chaque trimestre, principalement en raison de la concurrence qui a exercé une pression sur les prix. En conséquence, les informations financières trimestrielles suivantes peuvent donc varier de façon importante d'un trimestre à l'autre.

Principales informations financières trimestrielles non vérifiées								
(en milliers de dollars, sauf les données par action)								
	T1-2009	T2-2009	T3-2009	T4-2009	T1-2010	T2-2010	T3-2010	T4-2010
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus	877 254	1 129 077	819 354	719 656	792 562	1 060 386	867 344	778 585
Marge	(8 498)	39 130	27 187	35 576	(12 409)	8 198	53 941	77 852
Bénéfice net (perte nette)	(29 436)	42 186	30 991	18 106	(13 872)	6 198	20 925	52 356
Bénéfice (perte) de base par action	(0,90)	1,29	0,95	0,53	(0,37)	0,16	0,55	1,38
Bénéfice dilué (perte diluée) par action	(0,90)	1,27	0,94	0,52	(0,37)	0,16	0,55	1,37

FAITS SAILLANTS DU QUATRIÈME TRIMESTRE

Pour le quatrième trimestre, la société a affiché des revenus de 778,6 millions de dollars, soit 58,9 millions de dollars, ou 8,2 %, de plus que pour la période correspondante de 2009, alors qu'ils avaient atteint 719,7 millions de dollars. Cette augmentation est principalement attribuable à la hausse des prix de vente moyens et à une hausse de 14,7 % du nombre de voyageurs, comparativement à la même période en 2009.

Au cours du trimestre, la société a réalisé une marge de 77,9 millions de dollars, ou 10,0 %, comparativement à 35,6 millions de dollars, ou 4,9 %, en 2009. L'amélioration de la marge est principalement due aux augmentations du nombre de voyageurs et des prix de vente moyens, ainsi qu'à de meilleurs taux de remplissage, comparativement au trimestre correspondant de 2009.

Au cours du quatrième trimestre, nous avons enregistré un gain de 2,0 millions de dollars découlant de la variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs comparativement à 14,9 millions de dollars en 2009. Nous avons également enregistré un gain sur des placements dans des PCAA de 3,2 millions de dollars comparativement à 2,0 millions de dollars en 2009.

Le bénéfice net du quatrième trimestre s'est élevé à 52,4 millions de dollars, ou 1,37 \$ par action sur base diluée, par rapport à 18,1 millions de dollars, ou 0,52 \$ par action en 2009.

Pour le quatrième trimestre, notre bénéfice ajusté après impôts s'est établi à 47,7 millions de dollars (1,25 par action) comparativement à 17,8 millions de dollars (0,51 par action) en 2009.

SITUATION FINANCIÈRE, TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Aux 31 octobre 2010 et 2009, la trésorerie et les équivalents de trésorerie s'établissaient à 180,6 millions de dollars. La trésorerie et les équivalents de trésorerie détenus en fiducie ou autrement réservés se chiffraient à 352,7 millions de dollars à la fin de l'exercice 2010 comparativement à 272,7 millions de dollars en 2009. Notre bilan témoigne d'un fonds de roulement de 64,3 millions de dollars, soit un ratio de 1,10, par rapport à un fonds de roulement de 35,0 millions de dollars et un ratio de 1,06 au 31 octobre 2009.

L'actif total a augmenté de 60,0 millions de dollars (5,3 %), passant de 1 129,5 millions le 31 octobre 2009 à 1 189,5 millions de dollars le 31 octobre 2010. Cette hausse est principalement attribuable à des augmentations de la trésorerie et des équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés de 79,9 millions de dollars et des débiteurs de 41,6 millions, lesquelles ont été compensées par des diminutions des immobilisations corporelles de 34,5 millions de dollars et des actifs d'impôts futurs de 10,8 millions de dollars. Les capitaux propres ont augmenté de 71,7 millions de dollars, passant de 367,4 millions de dollars au 31 octobre 2009 à 439,1 millions de dollars au 31 octobre 2010. Cette hausse découle principalement de notre bénéfice net de 65,6 millions de dollars et de la variation de la juste valeur des dérivés désignés comme couvertures des flux de trésorerie de 15,5 millions de dollars compensée par la perte de change sur conversion des états financiers de nos établissements autonomes de 13,2 millions de dollars; lesquels sont comptabilisés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu

FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers de dollars)	2010	2009	2008	Variation	
	\$	\$	\$	2010 %	2009 %
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	119 131	45 234	95 069	163,4	(52,4)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(27 819)	(26 662)	(142 027)	(4,3)	81,2
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(81 034)	18 303	15 091	(542,7)	21,3
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie	(10 203)	(2 090)	10 866	(388,2)	(119,2)
Variation nette de la trésorerie	75	34 785	(21 001)	(99,8)	(265,6)

ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

Les activités d'exploitation ont généré des flux de trésorerie de 119,1 millions de dollars, par rapport à 45,2 millions de dollars en 2009. L'augmentation de 73,9 millions de dollars (163,4 %) survenue au cours de l'exercice est principalement attribuable à une hausse de 70,0 millions de dollars de la variation nette des soldes hors caisse du fonds de roulement liés à l'exploitation et à une augmentation de 7,8 millions de la variation nette de notre provision pour remise en état des aéronefs loués.

Nous nous attendons à continuer de générer des flux de trésorerie positifs de nos activités d'exploitation en 2011

ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT

Les flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement ont atteint 27,8 millions de dollars pour l'exercice courant, une augmentation de 1,2 million de dollars par rapport à 2009. Comparativement à 2009, nos acquisitions d'immobilisations corporelles et autres actifs incorporels ont augmenté de 0,1 million de dollars pour s'établir à 29,0 millions de dollars. À la suite de l'augmentation de certaines de nos lettres de crédit, notre solde de trésorerie et équivalents de trésorerie présenté à long terme a augmenté de 3,8 millions de dollars. De plus, nous avons versé un montant de 0,5 million de dollars pour acquérir le solde des actions de Tourgreece et versé 1,1 million de dollars à titre d'apport en capital dans notre entreprise hôtelière afin de financer certains travaux de rénovation; en 2009 nous avons effectué un apport en capital de 5,8 millions de dollars afin d'acquérir un terrain en République dominicaine. Toujours au cours de l'exercice, nous avons encaissé des montants totalisant 2,9 millions de dollars relatifs à la disposition d'immobilisations corporelles, principalement à la suite de la

cession de certaines de nos agences de notre réseau de distribution en France. Nous avons encaissé au cours de l'exercice des placements dans des PCAA pour un montant de 3,7 millions de dollars, comparativement à 8,1 millions de dollars en 2009.

En 2011, les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles pourraient s'élever à environ 50,0 millions de dollars.

ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Les flux de trésorerie utilisés par les activités de financement se sont élevés à 81,0 millions de dollars par rapport à des flux générés de 18,3 millions de dollars en 2009, soit une hausse de 99,3 millions de dollars. Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation des remboursements des facilités de crédit et autres dettes de 42,4 millions de dollars, comparativement à 2009, et par la diminution de 60,7 millions de dollars du produit tiré de l'émission d'actions. Au cours de l'exercice 2009, nous avons tiré un produit de 60,5 millions de dollars lié à l'émission d'actions à la suite de notre appel public à l'épargne. De plus, le montant total de dividende versé a diminué de 3,7 millions de dollars par rapport à 2009.

FINANCEMENT

Au 31 octobre 2010, la société dispose de plusieurs types de financement. Elle dispose principalement de deux facilités de crédit à terme rotatif, d'emprunts garantis par des aéronefs ainsi que de lignes de crédit.

La société dispose d'un crédit à terme rotatif de 157,0 millions de dollars venant à échéance en 2012, ou immédiatement exigible dans l'éventualité d'un changement de contrôle, et, aux fins d'émission de lettre de crédit, d'un crédit rotatif au montant de 60,0 millions de dollars, pour lequel la société doit céder en nantissement de la trésorerie égale à 105 % des lettres de crédit émises. Selon les termes de cette entente, les tirages peuvent être effectués sous la forme d'acceptations bancaires ou d'emprunts bancaires, en dollars canadiens, en dollars américains, en euros ou en livres sterling. L'entente porte intérêt au taux des acceptations bancaires, au taux préférentiel de l'institution financière, ou au TIOL (taux interbancaire offert à Londres), majoré d'une prime déterminée en fonction de certains ratios financiers calculés sur une base consolidée. Selon les termes de l'entente, la société est tenue de respecter certains critères et ratios financiers. Tous les ratios et les critères financiers étaient respectés au 31 octobre 2010.

La société dispose également d'un crédit à terme rotatif de 85,8 millions de dollars venant à échéance en 2012, ou immédiatement exigible dans l'éventualité d'un changement de contrôle. Selon les termes de cette entente, les tirages peuvent être effectués sous la forme d'acceptations bancaires ou d'emprunts bancaires, en dollars canadiens, en dollars américains, en euros ou en livres sterling. Cette entente porte intérêt au taux des acceptations bancaires, au taux préférentiel de l'institution financière, ou au TIOL affecté par une prime déterminée selon la forme de financement. L'entente comporte un mécanisme sous la forme d'option qui est effectif depuis de la mise en œuvre du plan de restructuration des PCAA, qui permettra à la société, au gré de celle-ci, de rembourser à l'échéance les montants tirés, sous certaines conditions, jusqu'à concurrence de 47,0 millions de dollars à partir des billets restructurés. Cette option est présentée à sa juste valeur à chaque date d'arrêtée des comptes sous la rubrique Instruments financiers dérivés et toute variation de la juste valeur des options est comptabilisée en résultat net sous la rubrique Perte (gain) sur des placements dans des PCAA. La société a procédé à une évaluation de l'option en date du 31 octobre 2010 et n'a pas comptabilisé de juste valeur de cette option. Selon les termes de l'entente, la société est tenue de respecter certains critères et ratios financiers. Tous les ratios et les critères financiers étaient respectés au 31 octobre 2010.

Au 31 octobre 2010, un montant de 15,0 millions de dollars était utilisé en vertu de ces facilités de crédit.

Les emprunts garantis par des aéronefs de la société s'élevant, au 31 octobre 2010, à 13,6 millions de dollars [13,3 millions de dollars US]. Les emprunts portent intérêts aux taux TIOL majorés de 2,15 % et 3,25 % et sont remboursables par versements semestriels égaux jusqu'en 2011.

De plus, nous avons accès, pour nos opérations françaises, à des lignes de crédit non utilisées atteignant 10,0 millions d'euros [14,2 millions de dollars].

ENTENTES HORS BILAN

Dans le cours normal de ses affaires, Transat conclut des ententes et contracte des obligations qui auront une incidence sur l'exploitation et les flux de trésorerie futurs de la société, dont certaines sont présentées au passif dans les états financiers consolidés vérifiés au 31 octobre 2010. Ces obligations, présentées au bilan, s'élevaient à 29,1 millions de dollars au 31 octobre 2010 et à 110,8 millions de dollars au 31 octobre 2009.

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

- Garanties (voir les notes 11 et 23 afférentes aux états financiers consolidés vérifiés)
- Contrats de location-exploitation (voir la note 22 afférente aux états financiers consolidés vérifiés)
- Ententes avec des fournisseurs (voir la note 22 afférente aux états financiers consolidés vérifiés)

Les ententes hors bilan qui peuvent être estimées s'élevaient à environ 916,1 millions de dollars au 31 octobre 2010 (801,3 millions au 31 octobre 2009) et se résume comme suit :

ENTENTES HORS BILAN	2010	2009
	\$	\$
Garanties		
Lettres de crédit irrévocables	5 273	10 364
Contrats de cautionnement	957	860
Contrats de location-exploitation		
Obligations en vertu de contrats de location-exploitation	637 520	385 209
	643 750	396 433
Ententes avec des fournisseurs	272 334	404 852
	916 084	801 285

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

De plus, depuis le 5 mai 2010, la société dispose d'une facilité de cautionnement renouvelable annuellement au montant de 50,0 millions de dollars. En vertu de cette entente, la société peut faire émettre des contrats de cautionnement d'une durée maximale de trois ans. Au 31 octobre 2010, cette facilité n'était pas utilisée.

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

PAIEMENTS ÉCHUS PAR EXERCICE	2011	2012	2013	2014	2015	2016 et plus	Total
Exercice se terminant le 31 octobre	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Obligations contractuelles							
Dette à long terme	13 768	15 291	—	—	—	—	29 059
Contrats de locations (aéronefs)	66 346	77 257	73 985	65 424	45 556	127 411	455 979
Contrats de locations (autres)	29 598	23 152	19 758	16 618	11 614	80 801	181 541
Ententes avec des fournisseurs et autres obligations	172 999	48 269	35 277	12 345	3 444	18 630	290 964
	282 711	163 969	129 020	94 387	60 614	226 842	957 543

ENDETTEMENT

Au 31 octobre 2010, l'endettement de la société avait diminué par rapport au 31 octobre 2009.

La dette au bilan a diminué de 81,8 millions de dollars, passant de 110,8 millions de dollars à 29,1 millions de dollars alors que nos ententes hors bilan, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, ont augmenté de 247,3 millions de dollars, passant de 396,4 millions de dollars à 643,8 millions de dollars, le tout représentant une augmentation de la dette totale de 165,5 millions de dollars par rapport au 31 octobre 2009. La diminution de notre dette au bilan découle des remboursements effectués au cours de l'exercice. L'augmentation de nos ententes hors bilan de 247,3 millions de dollars découle principalement de la signature de baux pour la location de six avions, compensée par les remboursements effectués au cours de la l'exercice.

Déduction faite de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et de nos placements dans des PCAA, la dette nette de la société est passée de 255,3 millions de dollars le 31 octobre 2009 à 419,8 millions de dollars le 31 octobre 2010, soit une augmentation de 64,4 %.

ACTIONS ÉMISES ET EN CIRCULATION

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

Au 14 décembre 2010, il y avait 974 136 actions à droit de vote variable de catégorie A et 36 889 914 actions à droit de vote de catégorie B en circulation.

OPTIONS D'ACHAT D' ACTIONS

Au 14 décembre 2010, le nombre d'options d'achat d'actions en circulation s'élevait à 1 722 302, dont 668 680 pouvaient être exercées.

PLACEMENTS DANS DES PCAA

RESTRUCTURATION

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

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

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

PORTEFEUILLE

Durant l'exercice 2010, la société a encaissé des montants totalisant 3,1 millions de dollars relativement au remboursement du capital de PCAA adossés à des actifs synthétiques, ou une combinaison d'actifs synthétiques et traditionnels titrisés (MAV 2 Éligibles) et de PCAA adossés exclusivement à des actifs traditionnels titrisés (MAV 3 Traditionnels). Durant l'exercice terminé le 31 octobre 2010, la société a également encaissé sa quote-part de 0,6 million de dollars des montants de trésorerie accumulés dans les conduits. De plus, la société a exercé une de ses options lui permettant de rembourser un montant de 9,4 millions de dollars du solde d'une de ses facilités de crédit à terme rotatif à partir des PCAA qui étaient adossés principalement à des actifs en sous-prime aux États-Unis (MAV 2 Inéligibles), ayant une valeur comptable nulle. Cette option avait initialement été présentée à sa juste valeur de 8,4 millions de dollars et le gain initial correspondant avait été reporté et était comptabilisé en résultat net sur la durée de l'entente de crédits correspondante sous la rubrique Amortissement. Cette option était présentée à la juste valeur à chaque date d'arrêtée des comptes sous la rubrique Instruments financiers dérivés à l'actif et toute variation de la juste valeur de cette option était comptabilisée en résultat net sous la rubrique Perte (gain) sur des placements dans des PCAA. La valeur nominale des nouveaux PCAA s'élevait à 118,1 millions de dollars au 31 octobre 2010 et se répartit comme suit :

MAV 2 Éligibles

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

MAV 3 Traditionnels

La société détient 4,8 millions de dollars de PCAA adossés exclusivement à des actifs traditionnels titrisés qui ont été restructurés sur une base de série par série, chaque fiducie ou série conservant ses propres actifs et venant à échéance jusqu'en septembre 2016.

VALORISATION

Le 31 octobre 2010, la société a procédé à une nouvelle évaluation de la juste valeur de ses nouveaux PCAA. Lors de cette évaluation, la société a revu ses hypothèses afin de considérer les nouvelles informations rendues disponibles ainsi que les changements survenus dans les conditions de marché du crédit. Durant l'exercice terminé le 31 octobre 2010, un nombre limité d'opérations a été conclu relativement à des placements dans des PCAA. Cependant, la société n'a pas considéré ces opérations lors la valorisation de ses PCAA puisque, selon elle, leur nombre demeure insuffisant pour pouvoir qualifier le marché comme étant actif. Lors du retour d'un marché actif pour les PCAA, la société révisera ses hypothèses de valorisation en conséquence.

La société considère les informations rendues disponibles par BlackRock Canada Ltée qui a été nommée, à la date de mise en œuvre du plan, pour administrer les actifs. Cette dernière publie des évaluations mensuelles de la juste valeur de PCAA qui sont adossés principalement à des actifs en sous-prime aux États-Unis (MAV 2 Inéligibles) et de PCAA adossés exclusivement à des actifs traditionnels titrisés (MAV 3 Traditionnels). La direction de la société a estimé la juste valeur de ses actifs, de même catégorie, à l'aide de ces évaluations. La société a également considéré les informations publiées par DBRS le 21 septembre 2010. Cette dernière a rehaussé la cote de crédit des PCAA adossés à des actifs synthétiques, ou à une combinaison d'actifs synthétiques et traditionnels titrisés, (MAV 2 Éligibles) de catégories A-1 à « A+ » et a confirmé la cote de ceux de catégorie A-2 à « BBB- ». Pour les autres titres, faute de marchés actifs, la direction de la société a estimé la juste valeur de ces actifs en actualisant les flux de trésorerie futurs qui ont été déterminés à l'aide d'un modèle d'évaluation qui prend en compte les meilleures estimations par la direction qui se fondent autant que possible sur des données de marché observables, telles que le risque de crédit attribuable aux actifs sous-jacents, les taux d'intérêt en vigueur sur les marchés en cause, les montants à recevoir et les dates d'échéances.

Aux fins de l'estimation des flux de trésorerie futurs, la société a estimé que les instruments financiers à long terme issus de la conversion de ses PCAA procureraient des rendements d'intérêt de 0,0 % à 1,76 % [taux moyen pondéré de 1,5 %], selon le type de séries. Ces flux de trésorerie futurs ont été actualisés, selon le type de séries, sur une période de 6,2 ans et selon des taux d'actualisation variant de 6,3 % à 41,5 % [taux moyen pondéré de 11,3 %] qui tiennent compte de la liquidité.

À la suite de cette nouvelle évaluation, la société a constaté, le 31 octobre 2010, un renversement de la provision pour dévaluation de ses placements dans des PCAA de 4,6 millions de dollars (6,0 millions de dollars pour l'exercice terminé le 31 octobre 2009). Ces ajustements ne tiennent compte d'aucun montant de notre quote-part des montants estimés de trésorerie accumulés dans les conduits. La juste valeur du portefeuille de PCAA s'établissait à cette date à 72,3 millions de dollars et la provision pour dévaluation totalisait 45,8 millions de dollars, représentant 38,8 % de la valeur nominale de 118,1 millions de dollars.

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

Une variation à la hausse (baisse) de 1 % [100 points de base] des taux d'actualisation estimés entraînerait une diminution (augmentation) de la juste valeur estimative des PCAA détenus par la société d'environ 3,7 millions de dollars.

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

(en milliers de dollars)	Valeur nominale des placements dans des PCAA \$	Provision pour dévaluation des placements dans des PCAA \$	Placements dans des PCAA \$	Perte (gain) sur des placements dans des PCAA \$
Solde au 31 octobre 2008	143 500	(56 905)	86 595	
Ajustement relatif à la mise en œuvre du plan de restructuration du 21 janvier 2009	(1 759)	—	(1 759)	1 759
Réduction de la valeur nominale de PCAA	(4 844)	4 844	—	—
Dévaluation des placements dans des PCAA	—	(5 993)	(5 993)	5 993
Remboursement de capital	(8 062)	—	(8 062)	—
Quote-part des montants estimés de trésorerie à recevoir	—	620	620	(620)
Quote-part des montants de trésorerie	—	—	—	(6 400)
Réévaluation des options liées au remboursement de crédits rotatifs	—	—	—	(800)
Solde au 31 octobre 2009 / Incidence sur les résultats de l'exercice terminé le 31 octobre 2009	128 835	(57 434)	71 401	(68)
Disposition de placements dans des PCAA	(7 630)	7 630	—	—
Renversement de provision	—	4 648	4 648	(4 648)
Remboursement de capital	(3 083)	—	(3 083)	—
Quote-part des montants de trésorerie	—	(620)	(620)	—
Solde au 31 octobre 2010 / Incidence sur les résultats de la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2010	118 122	(45 776)	72 346	(4 648)

Le solde des placements dans des PCAA au 31 octobre 2010 se détaille comme suit :

(en milliers de dollars)	Valeur nominale des placements dans des PCAA \$	Provision pour dévaluation des placements dans des PCAA \$	Placements dans des PCAA \$
MAV 2 Éligibles			
Catégorie A-1	34 415	(7 969)	26 446
Catégorie A-2	63 894	(25 262)	38 632
Catégorie B	11 598	(9 316)	2 282
Catégorie C	3 403	(3 112)	291
	113 310	(45 659)	67 651
MAV 3 Traditionnels	4 812	(117)	4 695
	118 122	(45 776)	72 346

AUTRES

Le 10 juin 2010, la société a annoncé qu'elle s'installait à Monterrey, Mexique, afin de s'y implanter comme voyageur expéditeur sous la marque Eleva Travel. La société offre des voyages d'agrément aux Mexicains et pourra ainsi bénéficier des ententes et relations commerciales qu'elle a déjà auprès des hôteliers.

Le 26 février 2010, la société a acquis, pour une contrepartie au comptant de 0,5 million de dollars (0,3 million d'euros), le solde des actions (10 %) de Tourgreece Tourist Enterprises S.A. qu'elle ne détenait pas.

Le 5 octobre 2010, Air Transat et ses pilotes, représentés par l'Association des pilotes de lignes aériennes (ALPA), ont ratifié l'entente de principe portant sur le renouvellement de la convention collective survenue le 3 septembre 2010. La nouvelle convention, d'une durée de 48 mois, viendra à échéance le 1^{er} mai 2014.

Le 28 octobre 2010, la société a acquis certains actifs de French Air Limited, un grossiste anglais spécialisé sur le marché européen, pour un montant de 0,8 million de dollars (0,5 million de livres sterling).

La flotte d'Air Transat compte actuellement 13 Airbus A310 (249 sièges), qui seront graduellement retirés, et cinq Airbus A330 (342 sièges). Au cours de l'exercice, nous avons annoncé la signature d'ententes pour la location à long terme de cinq gros porteurs Airbus A330. Selon toutes les ententes conclues par la société, trois A330 devraient entrer dans la flotte d'ici la fin de 2010 et trois autres en 2011, ce qui portera à onze le nombre d'A330 dans la flotte d'Air Transat à la fin de 2011.

COMPTABILITÉ

ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

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

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

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

JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

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

JUSTE VALEUR DES PLACEMENTS DANS DES PCAA

Voir section Placements dans les PCAA.

PROVISION POUR REMISE EN ÉTAT DES AÉRONEFS LOUÉS

En vertu des contrats de location-exploitation pour des aéronefs et moteurs, la société est tenue de maintenir ceux-ci en bon état et suivre le plan d'entretien. La société comptabilise l'obligation d'entretien des aéronefs et des moteurs loués en fonction du degré d'utilisation jusqu'au prochain entretien. L'obligation est ajustée pour tout changement dans les coûts prévus de l'entretien afférent. Selon le type d'entretien, le degré d'utilisation est déterminé en fonction des cycles, des heures de vols ou du passage du temps entre chaque entretien. En général, il faudrait modifier défavorablement les principales hypothèses utilisées dans le calcul de cette provision dans une proportion d'environ 15 % pour entraîner des charges supplémentaires qui pourraient avoir un effet important sur nos résultats, notre situation financière et nos flux de trésorerie.

AMORTISSEMENT ET DÉPRÉCIATION DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET ACTIFS INCORPORELS

ÉCART D'ACQUISITION ACTIFS INCORPORELS

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

Le test de dépréciation pour détecter une dépréciation possible de tout écart d'acquisition est effectué en deux étapes. La première étape consiste à comparer la juste valeur d'une unité d'exploitation à sa valeur comptable, y compris tout écart d'acquisition, afin de détecter une dépréciation possible. Lorsque la juste valeur d'une unité d'exploitation excède sa valeur comptable, tout écart d'acquisition rattaché à l'unité d'exploitation est considéré comme n'ayant pas subi de dépréciation. Lorsque la valeur comptable d'une unité d'exploitation excède sa juste valeur, la deuxième étape, le cas échéant, consiste à comparer la juste valeur de tout écart d'acquisition à la valeur comptable de cet écart d'acquisition afin d'évaluer le montant de la perte de valeur. Pour évaluer la juste valeur de ses unités d'exploitation, la société utilise la méthode de l'actualisation des flux de trésorerie. Nous procédons à l'analyse en estimant les flux de trésorerie actualisés liés à chaque unité d'exploitation. Cette analyse fait appel à notre jugement car nous devons nous prononcer sur divers aspects de l'exploitation future. Les prévisions de trésorerie qui sont utilisées pour déterminer la valeur des unités d'exploitation peuvent varier avec le temps en raison des conditions du marché, de la concurrence et d'autres facteurs de risques (voir section Risque et incertitudes). Au cours des exercices 2010 et 2009, nous avons déterminé que la juste valeur de nos unités d'exploitation excédait leur valeur comptable et ainsi nous n'avons pas procédé à l'étape 2 du test pour aucune de nos unités d'exploitation. Aucune dépréciation n'a été comptabilisée à l'exception d'un montant de 8,5 millions de dollars qui a été comptabilisé en 2009 dans le cadre de la restructuration de notre réseau de distribution en France.

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

En général, nous estimons qu'il nous faudrait modifier défavorablement nos principales hypothèses relatives aux prévisions de flux de trésorerie dans une proportion de 30 % à 70 %, selon l'unité ou la marque de commerce, pour entraîner une réduction de la juste valeur d'une unité d'exploitation ou d'une marque de commerce d'une importance telle qu'elle serait inférieure à sa valeur comptable et exigerait, en ce qui concerne les écarts d'acquisition, de déterminer la perte de valeur de l'écart d'acquisition suivant l'étape 2 du test de dépréciation.

IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET ACTIFS INCORPORELS À DURÉE DE VIE DÉFINIE

Des sommes importantes, établies au coût d'origine, figurent également sous le poste Immobilisations corporelles du bilan. Les immobilisations corporelles sont amorties, compte tenu de la valeur résiduelle, sur la durée estimative de leur utilisation. Les aéronefs, et leurs composantes, constituent une catégorie importante des immobilisations corporelles. La période d'amortissement est déterminée en fonction du calendrier prévu pour renouveler nos aéronefs qui s'échelonnent pour le moment jusqu'en 2014. L'estimé de la valeur résiduelle des aéronefs et de leurs composantes au moment de leur disposition prévue est supportée par des évaluations de source externe revue périodiquement. Notre calendrier pour renouveler nos aéronefs et la valeur de réalisation de nos aéronefs que nous pourrions obtenir lors du renouvellement de la flotte sont tributaires de nombreux facteurs dont l'offre et la demande pour des aéronefs au moment prévu du renouvellement de la flotte. Des changements dans la durée estimative d'utilisation et la valeur résiduelle des aéronefs pourraient avoir un impact important sur la charge d'amortissement. En général, il faudrait modifier défavorablement nos principales hypothèses dans une proportion de 60 % pour entraîner une réduction de valeur telle qu'elle aurait une incidence importante sur nos résultats et notre situation financière. Une telle réduction, cependant, n'entraînerait pas de sortie de fonds et ne toucherait pas nos flux de trésorerie.

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

PASSIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES

La société offre des ententes de retraite de type à prestations déterminées à l'intention de certains membres de la haute direction. La société constate le coût des prestations de retraite de ces employés d'après des calculs actuariels, effectués annuellement, qui font appel à la méthode de répartition au prorata des services et aux hypothèses les plus probables de la direction à l'égard de la croissance des gains admissibles et de l'âge de retraite des employés. Les coûts des services passés et des modifications aux ententes sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée résiduelle moyenne des membres actifs généralement touchés par celles-ci. L'excédent des gains et des pertes actuariels nets sur 10 % du montant des obligations au titre des prestations est amorti sur la durée résiduelle moyenne des membres actifs qui est de 8,5 ans au 1^{er} novembre 2009. Les obligations au titre des ententes de retraite sont actualisées d'après les taux d'intérêt courants du marché.

NOUVELLES CONVENTIONS COMPTABLES

NORMES INTERNATIONALES D'INFORMATION FINANCIÈRE (IFRS)

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

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

La société est actuellement à la deuxième étape de son plan, soit l'identification des différences, entre les normes IFRS et les conventions comptables de la société, et à l'élaboration de solutions, laquelle devrait être achevée durant l'exercice 2011. Pendant cette étape, la société effectue une analyse détaillée des IFRS qui consiste à relever les différences entre les IFRS et les conventions comptables actuelles de la société afin de traiter en priorité les points qui seront les plus importants par la transition, et à déterminer les options permises dans le cadre des IFRS à leur date d'entrée en vigueur et sur une base permanente afin d'en tirer des conclusions. Cette étape comprend aussi une planification détaillée de la technologie de l'information et des ressources humaines en ce qui a trait à la transition. En outre, il faudra repérer les procédures et les systèmes internes devant être mis à jour et adaptés, notamment les ajustements des procédures de contrôle interne en place et la mise en œuvre de mesures de contrôle interne additionnelles à l'égard de l'information financière, ainsi que des contrôles et des procédures de communication de l'information qui sont nécessaires pour certifier l'information financière pendant la période de transition et après la mise en œuvre des nouvelles normes.

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

Le tableau suivant présente l'état d'avancement en fonction des échéanciers de la réalisation des principales activités du plan de conversion aux IFRS au 31 octobre 2010.

	Principales activités	Échéancier	État d'avancement
Information financière	Identification des différences et élaboration de solutions des choix de conventions comptables, notamment les choix autorisés selon les normes IFRS, y compris en ce qui a trait des exemptions permises conformément à l'IFRS 1.	Durant l'exercice 2011.	Les analyses sont en cours et dans certains cas nous ne sommes pas en mesure de quantifier l'incidence des différences.
	Développer un modèle d'états financiers IFRS, y compris les notes afférentes.	Durant l'exercice 2011.	Développement d'un modèle d'états financiers IFRS est en cours.
	Préparer un bilan d'ouverture et compiler l'information financière afin de produire les états financiers IFRS comparatifs.	Durant l'exercice 2011.	L'analyse devrait débiter au cours du premier trimestre 2011.
Technologies de l'information et les systèmes de données	Évaluer les incidences des changements sur les technologies de l'information et sur les systèmes de données et y apporter les modifications nécessaires.	Modifications des technologies de l'information et des systèmes de données finalisées en temps opportun afin de compiler l'information financière pendant l'exercice 2011. Suivi et mise à jour au cours de l'exercice 2011.	Les incidences sur les technologies de l'information et sur les systèmes de données sont analysées en parallèle de l'identification des différences et l'élaboration de solutions reliées à l'information financière.
Contrôle internes à l'égard de l'information financière	Évaluer les incidences des changements sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière et sur les contrôles et procédures de communication de l'information ainsi que mettre en œuvre les modifications requises.	Mise en œuvre des modifications requises à compter du premier trimestre de l'exercice 2011. Suivi et mise à jour au cours de l'exercice 2011.	Les incidences sur les contrôles internes sont analysées en parallèle de l'identification des différences et de l'élaboration de solutions reliées à l'information financière.
Activités commerciales	Déterminer l'incidence de la conversion sur les activités commerciales de la société.	Modifications à terminer avant le 31 octobre 2011.	Les incidences sur les activités commerciales de la société sont analysées en parallèle de l'identification des différences et de l'élaboration de solutions reliées à l'information financière.
Formation et communication	Offrir de la formation aux employés concernés, à la direction ainsi qu'au conseil d'administration et à ses comités pertinents, notamment le comité de vérification.	Durant les exercices 2010 et 2011.	La formation est offerte en temps opportun conformément à l'échéancier des travaux de conversion.
	Communiquer la progression du plan de conversion aux parties intéressées internes et externes.	Durant les exercices 2010 et 2011.	Communication interne et externe périodique d'information sur notre progression.

La société a évalué certaines des exemptions de l'application rétrospective intégrale des IFRS selon l'IFRS 1 – Première application des Normes internationales d'information financière, à la date d'entrée en vigueur, ainsi que leur possible incidence sur les états financiers

consolidés de la Société. En fonction de l'avancement des travaux, lors de l'adoption des IFRS, les exceptions susceptibles d'avoir une incidence pour la société, sont les suivantes :

Exemption	Application de l'exemption
Regroupements d'entreprises	La société prévoit appliquer l'exemption de ne pas redresser rétrospectivement les acquisitions d'entreprises conclues avant le 1 ^{er} novembre 2010.
Avantages du personnel	La société prévoit appliquer l'exemption permettant de comptabiliser les écarts actuariels cumulés liés à ses régimes de retraite à prestation déterminée dans les bénéfices non répartis d'ouverture à la date de transition aux IFRS et d'appliquer IAS 19 – <i>Avantage du personnel de façon prospective</i> . L'application de cette exemption se traduira pour la société, au 1 ^{er} novembre 2010, par la comptabilisation d'une diminution de 6,7 millions de dollars de ses bénéfices non répartis d'ouverture à la date de transition aux IFRS.
Écart de conversion cumulé	La société prévoit appliquer l'exemption permettant de comptabiliser les écarts de conversion cumulés dans les bénéfices non répartis d'ouverture à la date de transition aux IFRS. L'application de cette exemption se traduira pour la société, au 1 ^{er} novembre 2010, par la comptabilisation d'une diminution de 16,8 millions de dollars de ses bénéfices non répartis d'ouverture à la date de transition aux IFRS.
Transaction de paiements fondés sur des actions	La société prévoit appliquer l'exemption permettant de ne pas appliquer rétrospectivement la norme IFRS 2 – <i>Transaction de paiements fondés sur des actions</i> à ses transactions dont le paiement est fondé sur des acquis avant la date de transition.

La société analyse présentement l'incidence prévue des écarts importants entre les normes comptables IFRS et le traitement comptable actuel selon les PCGR du Canada. Des écarts dans les conventions comptables appliquées à la date de transition aux IFRS et par la suite, au niveau de la constatation, de la mesure, de la présentation et de la divulgation de l'information financière ainsi que des impacts liés aux états financiers sont prévus pour les sujets importants suivants :

Méthode comptable	Principales différences pouvant avoir une incidence potentielle pour la société	État d'avancement
Présentation des états financiers et information à fournir	<ul style="list-style-type: none"> Un format différent et des divulgations additionnelles aux notes des états financiers sont exigées selon les normes IFRS. 	Un modèle d'états financiers a été préparé et demeure sujet à des changements en fonction des conclusions de notre travail global.
Immobilisations corporelles	<ul style="list-style-type: none"> Une comptabilisation distincte des composantes liées aux actifs importants et amortissement des composantes sur des durées de vie utile différente. 	Les conclusions préliminaires permettent de déterminer qu'il n'y a pas de différences pouvant avoir une incidence significative pour la société.
Dépréciation de l'actif	<ul style="list-style-type: none"> Un regroupement des actifs en unités génératrices de trésorerie (UGT) sur la base d'entrées de trésorerie largement indépendantes aux fins des tests de dépréciation, lesquels sont effectués en une seule étape en utilisant la méthode des flux de trésorerie futurs actualisés. Les écarts d'acquisition sont alloués et testés sur la base de l'UGT, ou le groupe d'UGT profitant de synergies collectives, auquel ils se rapportent. En certaines occasions, la dépréciation constatée antérieurement sur des actifs autres que l'écart d'acquisition doit être renversée. 	Les conclusions préliminaires permettent de déterminer qu'il n'y a pas de différences pouvant avoir une incidence significative pour la société.
Contrat de location	<ul style="list-style-type: none"> Les directives IFRS prescrivent l'utilisation de seuils qualitatifs plutôt que de seuils quantitatifs, tels qu'établis selon les PCGR du Canada, relativement à la comptabilisation de contrats de location-acquisition. 	Les conclusions préliminaires permettent de déterminer qu'il n'y a pas de différences pouvant avoir une incidence significative pour la société.

Méthode comptable	Principales différences pouvant avoir une incidence potentielle pour la société	État d'avancement
Regroupements d'entreprises	<ul style="list-style-type: none"> Les frais de transaction liés à l'acquisition et les frais de restructuration sont comptabilisés aux résultats lorsqu'encourus. Une contrepartie conditionnelle est évaluée à sa juste valeur en date d'acquisition et les variations subséquentes de la juste valeur sont constatées aux résultats. Les changements dans les participations dans une filiale qui n'entraînent pas de perte de contrôle sont comptabilisés comme des opérations sur les capitaux propres. Les participations sans contrôle sont présentées comme un élément distinct des capitaux propres. 	Les conclusions préliminaires permettent de déterminer qu'il n'y a pas de différences pouvant avoir une incidence significative pour la société.
Impôts sur le bénéfice	<ul style="list-style-type: none"> La constatation et la mesure des actifs et des passifs d'impôts différés peuvent diverger. 	Les conclusions préliminaires permettent de déterminer qu'il n'y a pas de différences pouvant avoir une incidence significative pour la société.
Provisions et éventualités	<ul style="list-style-type: none"> Un seuil de probabilité différent est utilisé pour la constatation des passifs éventuels; ce qui pourrait affecter le moment auquel une provision est comptabilisée. 	L'analyse est en cours et nous ne sommes pas en mesure de quantifier, le cas échéant, l'incidence des différences.
Avantages du personnel	<ul style="list-style-type: none"> Constatation immédiate du coût des services passés, pour lesquels les droits aux prestations sont acquis, dans les bénéfices non répartis d'ouverture en date de transition, et aux résultats pour les périodes subséquentes. Subséquentement à la transition aux IFRS, une entité peut constater la variation des gains actuariels, ou des pertes actuarielles, aux résultats étendus lorsqu'ils se produisent, sans impact à l'état des résultats. 	Les conclusions préliminaires permettent de déterminer qu'il pourrait avoir des différences avec des incidences significatives pour la société à la date de transition aux normes IFRS. Cependant, la société constatera les variations des gains actuariels, ou des pertes actuarielles, aux résultats étendus, sans incidence à l'état des résultats.

Le tableau ci-dessus indique les différences importantes et traite uniquement les éléments qui ont été identifiés résultant de l'avancement de notre plan de transition à ce jour et ne doit pas être considéré comme exhaustif. Il pourrait être modifié d'ici à l'achèvement des étapes subséquentes du plan de transition pour refléter de possibles modifications aux IFRS avant leur adoption par la société.

À mesure que la société évalue les obligations des IFRS, des ajustements aux contrôles internes à l'égard de l'information financière et aux contrôles et procédures de communication de l'information seront requis et de nouveaux contrôles pourraient être nécessaires.

La société s'est assurée d'avoir les ressources internes et externes appropriées pour mener à bien le plan de transition dans les délais requis. La société offrira en outre des séances de formation suffisantes à toutes les ressources concernées. Pendant la transition, la société surveillera les modifications en cours vers les IFRS et ajustera le plan de transition en conséquence. La direction fournit périodiquement au comité de vérification des mises à jour de la progression du processus de transition ainsi que des indications, des décisions et des conclusions sur les options liées aux IFRS. Le processus de transition de la société est actuellement conforme à son calendrier de mise en œuvre qui prévoit la communication initiale de l'information financière selon les IFRS à compter du 1^{er} novembre 2011.

Durant la période de passage aux IFRS, la société surveille régulièrement l'élaboration des normes publiées par le bureau des standards comptables internationaux et par le CNC ainsi que les changements à la réglementation apportés par les Autorités canadiennes en valeurs mobilières, lesquels pourraient avoir une incidence sur l'adoption des normes IFRS, les ajustements qui seront apportés et leur nature.

De l'information additionnelle sur les effets de l'adoption des IFRS sur les états financiers consolidés de la société sera communiquée dans les prochains rapports de gestion.

INSTRUMENTS FINANCIERS

Dans le cours normal de ses affaires, la société est exposée au risque de crédit et de contrepartie, au risque de liquidité, au risque de marché découlant des variations de taux de change de certaines devises, des variations des prix du carburant et des variations des taux d'intérêt. La société gère ces expositions au risque sur une base continue. Afin de limiter les incidences sur ses revenus, ses dépenses et ses flux de trésorerie, découlant de la fluctuation des taux de change, des prix du carburant et des taux d'intérêt, la société peut recourir à l'utilisation de divers instruments financiers dérivés. La direction de la société est responsable de l'établissement des niveaux de risques

acceptables et elle n'utilise les instruments financiers dérivés qu'aux fins de gestion de ses risques, des engagements ou obligations existants ou prévus qu'elle prévoit effectuer compte tenu de son expérience passée.

GESTION DU RISQUE DE CHANGE

La société est exposée, principalement en raison de ses nombreuses ententes avec des fournisseurs étrangers, de ses baux d'aéronefs et de moteurs, des achats de carburant, 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. Environ 30 % des coûts de la société sont effectués avec une devise autre que la monnaie de mesure de l'unité d'exploitation qui encoure les coûts alors qu'un pourcentage plus faible des revenus est réalisé avec une devise autre que la monnaie de mesure de l'unité d'exploitation qui effectue la vente. Afin de préserver la valeur des engagements et des transactions anticipées, la société conclut des contrats de change à terme pour l'achat et/ou la vente de devises, en fonction de l'évolution anticipée des taux de change, dont l'échéance est généralement de moins de quinze mois, et ce, en conformité avec sa politique de gestion des risques de devises.

La société documente à titre d'instruments de couverture ses instruments financiers dérivés liés aux devises et démontre régulièrement que ces instruments sont suffisamment efficaces pour qu'elle puisse continuer d'utiliser la comptabilité de couverture. Ces instruments financiers dérivés sont désignés comme couverture de flux de trésorerie à l'exception des contrats afférents aux emprunts garantis par des aéronefs libellés en dollars américains qui sont désignés comme couverture de juste valeur.

Tous les instruments financiers dérivés sont inscrits au bilan à leur juste valeur. Pour les instruments financiers dérivés désignés comme couverture de flux de trésorerie, les variations de la valeur de la tranche efficace sont constatées au poste «Autres éléments du résultat étendu» à l'état consolidé du résultat étendu. Toute portion inefficace d'une couverture de flux de trésorerie est constatée au résultat net, au moment où elle se produit, au même poste de l'état consolidé des résultats que l'élément couvert au moment de la réalisation. Si la couverture d'une relation de couverture de flux de trésorerie perd son efficacité, les gains et les pertes non réalisés antérieurement demeureront inscrits au poste «Cumul des autres éléments du résultat étendu» jusqu'au moment du règlement de l'élément couvert, et les variations futures de la valeur de l'instrument dérivé seront constatées de manière prospective dans les résultats. Les variations de la valeur de la tranche efficace d'une couverture de flux de trésorerie demeurent inscrites au poste «Cumul des autres éléments du résultat étendu» jusqu'au moment du règlement de l'élément couvert connexe, auquel moment les montants constatés sous le poste «Cumul des autres éléments du résultat étendu» sont reclassés au même poste de l'état des résultats que l'élément couvert. En ce qui concerne les instruments financiers dérivés désignés comme couverture de juste valeur, les variations périodiques de la juste valeur sont constatées au résultat net et les variations de la valeur liées à la fluctuation du dollar américain des emprunts garantis par des aéronefs libellés en dollars américains sont également comptabilisées dans les mêmes postes au résultat net.

GESTION DU RISQUE LIÉ AUX PRIX DU CARBURANT

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

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

RISQUE DE CRÉDIT ET DE CONTREPARTIE

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

Les comptes clients compris avec les débiteurs au bilan totalisent 78,3 millions de dollars au 31 octobre 2010. Les comptes clients sont composés d'un grand nombre de clients, y compris des agences de voyages et autres fournisseurs de services. Les comptes clients proviennent de la vente de vacances à forfait à des particuliers par l'entremise d'agences de voyages et de la vente de sièges à des voyagistes géographiquement dispersés. Aucun client ne représente plus de 10 % du solde des débiteurs. Au 31 octobre 2010, environ 7 %

des débiteurs était impayés depuis plus de 90 jours après la date exigible, tandis qu'environ 78 % était en règle, moins de 30 jours. Il ne s'est jamais produit que la société encours des pertes importantes pour ses comptes clients.

En vertu de ses ententes avec des fournisseurs de services dont principalement des hôteliers, la société effectue des dépôts afin de bénéficier d'avantages, entre autres relativement au prix, à l'exclusivité et à l'allotement de chambres. Au 31 octobre 2010, ces dépôts totalisent 31,8 millions de dollars. Ces dépôts sont généralement compensés par les achats de nuitées dans ces hôtels. Le risque provient du fait que ces hôtels ne seraient pas en mesure d'honorer leurs obligations en fournissant les nuitées entendues. La société tente de minimiser son risque en limitant les dépôts aux seuls hôteliers qui sont reconnus et réputés dans les marchés visés. Ces dépôts sont répartis sur un grand nombre d'hôtels et il n'est jamais arrivé que la société doive radier un montant appréciable pour ses dépôts aux fournisseurs.

En vertu de ses baux pour des aéronefs et des moteurs, la société effectue des dépôts lors de la mise en place de ceux-ci, notamment pour garantir les loyers résiduels. Ces dépôts totalisent 10,6 millions de dollars au 31 octobre 2010 et seront remboursés à l'échéance des baux. La société est également tenue de verser des encaisses bailleurs sur la durée des baux afin de garantir le bon état des aéronefs. Ces encaisses bailleurs sont comptabilisées en charges lorsque les débours afférents sont effectués. Toutefois, ces encaisses bailleurs sont généralement remboursées à la société sur dépôt de preuve que les entretiens afférents ont été effectués par la société. Au 31 octobre 2010, les encaisses bailleurs ainsi réclamées totalisent 13,9 millions de dollars et sont comprises avec les débiteurs. Il ne s'est jamais produit que la société doive radier un montant appréciable de dépôts et de réclamations d'encaisses bailleurs auprès des bailleurs d'aéronefs et de moteurs.

Pour les institutions financières y compris les diverses contreparties, le risque maximum de crédit au 31 octobre 2010 est lié à la trésorerie et équivalents de trésorerie, y compris ceux en fiducie et autrement réservés, aux placements dans des PCAA et aux instruments financiers dérivés comptabilisés à l'actif. Ces actifs sont détenus ou transigés avec un nombre restreint d'institutions financières et autres diverses contreparties. La société est exposée au risque que ces institutions financières et autres diverses contreparties avec lesquelles elle détient des titres ou conclut des contrats ne soient pas en mesure de respecter leurs engagements. La société minimise son risque en ne concluant des contrats qu'avec des institutions financières et autres diverses contreparties de grande envergure ayant des cotes de crédit appropriées. La société a pour politique de n'investir que dans des produits bénéficiant d'une cote de crédit minimale de R1-Mid ou mieux (selon Dominion Bond Rating Service (DBRS)), A1 (selon Standard & Poor's) ou P1 (selon Moody's) en plus d'être cotés par un minimum de deux firmes de cotation. L'exposition à ces risques est étroitement surveillée et contenue dans les limites dictées par les différentes politiques de la société. La société réexamine ses politiques de façon régulière.

À l'exception des placements dans des PCAA, la société estime ne pas être soumise à une concentration importante du risque de crédit au 31 octobre 2010.

RISQUE DE LIQUIDITÉ

La société est exposée au risque de ne pas être en mesure d'honorer ses engagements financiers dans les délais établis aux termes de ses engagements et à un prix raisonnable. La société dispose d'un département de trésorerie qui a comme responsabilité, entre autres, de s'assurer d'une saine gestion des liquidités disponibles, du financement et du respect des échéances à l'échelle consolidée de la société. Sous la supervision de la haute direction, le département de trésorerie gère les liquidités de la société en fonction des prévisions financières et des flux de trésorerie anticipés.

RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

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

Les fluctuations des taux d'intérêt pourraient également avoir une incidence sur les revenus d'intérêts que la société tire de sa trésorerie et de ses équivalents de trésorerie. La société s'est dotée d'une politique de placement dont les objectifs sont de préserver le capital, la liquidité des instruments et d'obtenir un rendement raisonnable. La politique précise les types d'instruments d'investissement permis, leur concentration, leur cote de crédit acceptable et leur échéance maximum.

OPÉRATIONS ET SOLDES ENTRE APPARENTÉS

Dans le cours normal de ses affaires, la société conclut des opérations avec des sociétés apparentées. Ces opérations sont mesurées à la valeur d'échange, qui correspond à la contrepartie établie et acceptée par les apparentés. Au cours de l'exercice un montant de 13,3 millions de dollars a été utilisé pour l'achat de nuitées auprès d'hôtels détenus par CIBV une société satellite de la société.

RISQUES ET INCERTITUDES

Dans le cadre d'un exercice d'amélioration des processus et de prévention, la société a identifié plusieurs sources potentielles de risques et d'incertitude, propres à l'industrie du voyage ou non. D'autres sources de risques et d'incertitude, insoupçonnées ou jugées négligeables pour le moment, pourraient se manifester dans le futur et avoir un impact sur la société.

FACTEURS ÉCONOMIQUES ET GÉNÉRAUX

Des facteurs économiques, tels qu'un ralentissement important de l'économie, une récession ou une baisse du taux de l'emploi en Amérique du Nord, en Europe ou sur des marchés internationaux clés, pourraient avoir des conséquences défavorables sur nos activités et nos résultats d'exploitation, en portant atteinte à la demande de nos produits et services. Nos résultats d'exploitation pourraient également être influencés par des facteurs généraux, notamment des conditions météorologiques extrêmes, des désastres climatiques ou géologiques, la guerre, l'instabilité politique, le terrorisme réel ou appréhendé, l'écllosion d'épidémies ou de maladies, les préférences des consommateurs et leurs habitudes de consommation, la perception des consommateurs à l'égard de la sécurité de nos services à destinations et de la sécurité aérienne, les tendances démographiques, les perturbations du système de contrôle de la circulation aérienne et le coût des mesures portant sur la protection, la sécurité et l'environnement. De plus, nos revenus sont sensibles à tout événement touchant le transport aérien national et international, les locations d'automobiles et les réservations d'hôtel et de croisières.

CONCURRENCE

La concurrence est forte au sein de l'industrie des voyages vacances. Certains concurrents sont de plus grande envergure, bénéficient de la notoriété d'un nom de marque et d'une présence dans des secteurs géographiques précis, disposent de ressources financières importantes et ont des relations privilégiées avec les fournisseurs de voyages. Nous rivalisons aussi avec les fournisseurs de voyages qui vendent directement aux voyageurs à des prix très compétitifs. Ces facteurs pourraient nuire à nos revenus et marges bénéficiaires, car nous devrions vraisemblablement égaler les prix de la concurrence.

VARIATION DES TAUX DE CHANGE ET DES TAUX D'INTÉRÊT

Transat est exposée, en raison de ses nombreuses ententes avec des fournisseurs étrangers, aux variations du taux de change en ce qui concerne principalement le dollar américain, l'euro et la livre sterling par rapport au dollar canadien et à l'euro. Ces variations pourraient faire augmenter nos coûts d'exploitation. Les variations des taux d'intérêt pourraient également avoir une incidence sur les revenus d'intérêts que nous tirons de notre trésorerie et équivalents de trésorerie, ainsi que sur les frais d'intérêts découlant des titres de créance à taux variable, ce qui aurait une incidence sur nos bénéfices. Nous avons recours aux instruments financiers dérivés, en conformité avec notre politique de couverture, pour nous couvrir contre les variations des taux de change à l'égard de notre dette à long terme libellé en dollar américain, de notre financement hors bilan obtenu pour les aéronefs et pour les revenus et frais d'exploitation que la société règle en devises étrangères. Toutefois, bien que nos instruments financiers dérivés protègent partiellement la société des fluctuations défavorables des taux de change, ils pourraient d'autre part empêcher la société de bénéficier des fluctuations favorables des taux de change.

COÛT DU CARBURANT ET APPROVISIONNEMENT EN CARBURANT

Transat est tout particulièrement exposée aux fluctuations des prix du carburant. Étant donné les pressions concurrentielles au sein de l'industrie, rien ne garantit que nous serions en mesure de répercuter toute augmentation des prix du carburant sur nos clients en augmentant les tarifs et, le cas échéant, qu'une augmentation de tarifs suffirait à contrebalancer les coûts accrus de carburant, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable sur nos activités, sur notre situation financière ou sur nos résultats d'exploitation. Nous avons recours à des contrats à terme et d'autres instruments financiers dérivés, en conformité avec notre politique de couverture, pour nous protéger contre le risque de fluctuations du coût du carburant. Toutefois, bien que nos instruments financiers dérivés protègent partiellement la société des fluctuations défavorables du coût du carburant, ils pourraient d'autre part empêcher la société de bénéficier des fluctuations

favorables du coût du carburant. En outre, une diminution éventuelle de l'approvisionnement en carburant pourrait causer préjudice à nos activités.

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

L'engouement pour Internet permet aux voyageurs d'avoir accès à des renseignements sur les produits et services de voyage et d'acheter ceux-ci directement auprès des fournisseurs, contournant ainsi tant les voyagistes, comme Transat, que les agents de voyages détaillants par l'entremise desquels nous obtenons une grande partie de nos revenus. Pour le moment la vente directe sur Internet demeure limitée dans le domaine des voyages vacances, mais la dynamique de l'industrie, en matière de distribution, évolue rapidement et à cet égard présente des risques. Pour y faire face, Transat développe et implante un système de distribution multicanaux qui vise à faire cohabiter harmonieusement une variété de stratégies de distribution incluant les agences de voyages, la vente directe, y compris sur Internet, la vente par l'entremise de tiers et le recours aux systèmes de réservation électroniques.

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

DÉPENDANCE À L'ÉGARD DES FOURNISSEURS À CONTRAT

Malgré le positionnement favorable que nous procure notre intégration verticale, nous dépendons en partie de tiers qui nous fournissent certains éléments constitutifs de nos forfaits. Nous dépendons par exemple de transporteurs aériens qui ne font pas partie de notre groupe et d'un grand nombre d'hôteliers, dont plusieurs sont exclusifs à la société. En général, ces fournisseurs peuvent résilier ou modifier des ententes qu'ils ont conclues avec nous moyennant un avis relativement court. Une éventuelle incapacité de remplacer ces ententes, ou de trouver des fournisseurs semblables, ou de renégocier les ententes à des tarifs réduits pourrait avoir une incidence défavorable sur nos résultats. De plus, toute baisse de qualité des produits ou services assurés par ces fournisseurs ou toute perception de la part des voyageurs d'une baisse de qualité pourrait nuire à notre réputation. La perte de contrats, les changements apportés aux ententes d'établissement des prix, un accès restreint aux produits et services des fournisseurs ou une opinion publique moins favorable envers certains fournisseurs faisant baisser la demande pour leurs produits et services pourraient avoir une incidence importante sur nos résultats.

DÉPENDANCE ENVERS LA TECHNOLOGIE

Nos activités dépendent de notre capacité d'avoir accès à des renseignements, de gérer les systèmes de réservation, y compris le traitement quotidien d'un grand volume d'appels téléphoniques, de protéger ces renseignements, d'éviter la pénétration de nos systèmes informatiques et de distribuer nos produits à des agents de voyages détaillants et autres intermédiaires du secteur des voyages. Pour ce faire, nous avons recours à diverses technologies de l'information et des télécommunications. L'évolution rapide de ces technologies peut nécessiter des dépenses en capital plus élevées que prévu en vue d'améliorer le service à la clientèle, ce qui pourrait avoir une incidence sur nos résultats d'exploitation. Par ailleurs, toute panne ou défaillance de ces systèmes pourraient nuire à nos activités, à nos relations clients et à nos résultats d'exploitation.

DÉPENDANCE ENVERS LES DÉPÔTS ET PAIEMENTS ANTICIPÉS DES CLIENTS

Transat tire une partie de ses revenus d'intérêts des dépôts et des paiements anticipés des clients. Selon notre politique de placement, nous ne pouvons investir ces dépôts et paiements anticipés que dans des titres de bonne qualité. Si ces titres ne procurent pas un aussi bon rendement que par le passé, notre société pourrait voir ses revenus d'intérêts diminuer.

FONDS DE ROULEMENT DÉFICITAIRE

Dans le cadre de nos activités, nous recevons des dépôts et des paiements anticipés de nos clients. Si les fonds provenant de ces paiements anticipés devaient diminuer, ou qu'ils ne soient pas disponibles pour payer nos fournisseurs, nous devrions trouver une autre source de capital. Ainsi rien ne pourrait garantir que nous trouverions une telle source selon des modalités qui conviennent à la société, ce qui pourrait avoir une incidence importante sur nos activités.

FLUCTUATION DES RÉSULTATS FINANCIERS

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

RÉGLEMENTATION GOUVERNEMENTALE ET FISCALITÉ

Les résultats futurs de Transat peuvent varier en fonction des mesures prises par les organismes gouvernementaux ayant compétence sur les activités de la société, y compris l'octroi et les retards d'octroi de certaines autorisations ou de certains permis de la part de gouvernements, l'adoption de règlements qui ont une incidence sur les normes de service à la clientèle, notamment les nouvelles normes de sécurité des passagers, l'adoption de restrictions antibruit ou de règles de circulation nocturne plus sévères et la mise en vigueur de règlements provinciaux ayant une incidence sur les activités des agents de voyages détaillants et grossistes. De plus, des régimes de réglementation nouveaux ou différents ou des modifications apportées aux lois ou règlements et à la politique fiscale pourraient avoir un effet sur nos activités en ce qui concerne les taxes sur les chambres d'hôtel, les taxes sur la location automobile, les taxes d'accise imposées aux transporteurs aériens et les taxes et frais d'aéroport.

BESOINS FUTURS DE CAPITAL

Transat pourrait avoir besoin de réunir des fonds supplémentaires dans l'avenir afin de tirer profit d'occasions de croissance ou pour réagir à des pressions concurrentielles. Rien ne garantit que du financement supplémentaire sera disponible selon des modalités qui nous conviennent, ce qui pourrait nuire à nos activités. Par ailleurs, une volatilité des marchés financiers pourrait entraîner une diminution de l'accessibilité au crédit et une augmentation des coûts d'emprunt, rendant ainsi plus difficile d'accéder à un financement supplémentaire selon des modalités satisfaisantes.

INTERRUPTION DE L'EXPLOITATION

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

COUVERTURE D'ASSURANCE

Par suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001, le marché des assurances sur le transport aérien à l'égard des risques découlant d'une guerre et d'un acte terroriste a subi plusieurs changements. La limite de l'assurance responsabilité civile envers les tiers pour dommages corporels et matériels est maintenant établie à 150 millions de dollars américains par sinistre.

Par conséquent, il est toujours nécessaire que les gouvernements procurent aux transporteurs aériens une couverture au delà de 150 millions de dollars américains jusqu'à ce que les assureurs commerciaux le fassent à des coûts raisonnables. Le gouvernement canadien offre cette protection aux transporteurs aériens du pays. De plus, certains des assureurs qui pourraient fournir une couverture de plus de 150 millions de dollars américains n'ont pas de permis pour exercer leurs activités au Canada, ce qui restreint d'autant cette offre.

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

VICTIMES D'ACCIDENTS

Nous estimons que nos fournisseurs et la société disposent d'une assurance responsabilité civile adéquate pour les protéger contre les risques auxquels ils sont exposés dans le cours normal des affaires, tels que des réclamations pour blessures graves ou pour décès par suite d'un accident impliquant un aéronef ou d'autres véhicules transportant nos clients. Quoique nous n'ayons jamais fait l'objet d'une

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

ACCÈS AUX INSTALLATIONS AÉROPORTUAIRES

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

OBLIGATIONS EN VERTU DE CONTRATS DE LOCATION D'AÉRONEFS

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

ACCÈS À DES AÉRONEFS

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

RÉGLEMENTATIONS LIÉES AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

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

PERSONNEL CLÉ

Notre réussite est tributaire de notre capacité d'attirer et de conserver des employés compétents. La perte d'employés importants pourrait nuire à nos activités et à nos résultats d'exploitation.

INCERTITUDE À L'ÉGARD DES CONVENTIONS COLLECTIVES

Une éventuelle incapacité de parvenir à une entente avec tout syndicat représentant nos employés pourrait affecter à nos activités.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

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

CONTRÔLES ET PROCÉDURES DE COMMUNICATION DE L'INFORMATION

Le Président et chef de la direction et le Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière ont conçu ou fait concevoir sous leur supervision les contrôles et procédures de communication de l'information (CPCI) pour fournir une assurance raisonnable que :

- L'information importante relative à la société leur a été communiquée; et
- L'information à fournir dans les documents visés de la société par les règlements d'information continue a été comptabilisée, traitée, résumée et présentée aux dates précisées par les lois sur les valeurs mobilières.

Une évaluation de l'efficacité de la conception et du fonctionnement des CPCI a été effectuée sous la supervision du Président et chef de la direction et du Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière. À la lumière de cette évaluation, ces deux dirigeants signataires ont conclu, d'après leur évaluation, que les CPCI étaient efficaces au 31 octobre 2010. Cette évaluation a tenu compte, entre autres, de la politique de la société quant à la divulgation des renseignements, du processus de sous-attestation, et du fonctionnement du comité de divulgation de l'information de la société.

CONTRÔLES INTERNES À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Le Président et chef de la direction et le Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière ont également conçu ou fait concevoir, sous leur supervision des contrôles internes à l'égard de l'information financière (CIIF) pour fournir une assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les états financiers ont été dressés, aux fins de la publication de l'information financière, conformément aux PCGR du Canada.

Une évaluation de l'efficacité de la conception et du fonctionnement des CIIF a été effectuée sous la supervision du Président et chef de la direction et du Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière. À la lumière de cette évaluation, ces deux dirigeants signataires ont conclu, d'après leur évaluation, que les CIIF, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne du *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* (COSO), étaient efficaces au 31 octobre 2010.

Finalement, il n'y a eu aucune modification des CIIF survenue au cours du quatrième trimestre terminé le 31 octobre 2010 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur les CIIF de la société.

PERSPECTIVES

Le marché des destinations soleil au départ du Canada représente une portion très importante de l'activité de Transat durant la saison d'hiver. À cet égard, le fait qu'à cette date-ci une portion substantielle de la capacité reste à vendre, la tendance en faveur des réservations de dernière minute et la volatilité des marges rendent difficiles les pronostics. Sur ce marché, la capacité déployée par la société est supérieure d'environ 13 % à celle finalement mise en place l'hiver précédent ; les réservations et les taux de remplissage sont actuellement supérieurs à ceux enregistrés l'hiver dernier à pareille date ; les prix sont pour leur part à des niveaux similaires.

En France, la capacité et les réservations moyen-courriers et long-courriers sont substantiellement supérieures à celles de l'année précédente.

Sur le marché transatlantique, la capacité et les réservations sont supérieures à l'an dernier.

La Société devrait bénéficier en 2011 de coûts d'intrants inférieurs par rapport à 2010, alors qu'elle n'a pu profiter pleinement de la vigueur du dollar canadien par rapport au dollar US compte tenu de ses opérations de couverture.

