



**TRANSAT A.T. INC.**  
**PREMIER RAPPORT TRIMESTRIEL**  
Période terminée le 31 janvier 2021

**Relations avec les investisseurs**  
M. Denis Pétrin  
Chef de la direction financière  
[relationsinvestisseurs@transat.com](mailto:relationsinvestisseurs@transat.com)

**Symbole boursier**  
TSX: TRZ



## 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 le trimestre clos le 31 janvier 2021, par rapport au trimestre clos le 31 janvier 2020 et doit être lu avec les états financiers consolidés audités de l'exercice clos le 31 octobre 2020, les notes afférentes et le rapport annuel de 2020, y compris le rapport de gestion et la section sur les risques et incertitudes. L'objet du présent document est de présenter une mise à jour, à la suite du premier trimestre, de l'information présentée dans le rapport de gestion de notre rapport annuel de 2020. Les risques et incertitudes énoncés dans ce dernier sont intégrés aux présentes par renvoi et demeurent en substance inchangés. L'information présentée dans ce rapport de gestion est datée du 10 mars 2021. Vous trouverez de plus amples renseignements à notre sujet dans le site Web de Transat à l'adresse [www.transat.com](http://www.transat.com) et dans le site SEDAR à l'adresse [www.sedar.com](http://www.sedar.com), dont les lettres d'attestation pour le trimestre clos le 31 janvier 2021 et la notice annuelle pour l'exercice clos le 31 octobre 2020.

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

### AVERTISSEMENT EN CE QUI CONCERNE LES DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

Le présent rapport de gestion contient certaines déclarations prospectives à l'égard de la Société, y compris concernant ses résultats, sa position financière, les impacts de la pandémie de coronavirus [« COVID-19 »], ses perspectives futures et des mesures projetées, dont notamment la reprise graduelle de certains vols et des mesures visant à rehausser sa trésorerie. 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.

Au 31 janvier 2021, il existe une incertitude significative susceptible de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation. La section Situation financière, trésorerie et sources de financement du rapport de gestion et la note 2 aux états financiers intermédiaires consolidés condensés contiennent plus de détails à ce sujet.

L'industrie mondiale du transport aérien et du tourisme a fait face à un effondrement du trafic et de la demande. Les restrictions de voyage, l'incertitude qui subsiste quant aux dates de réouverture des frontières, tant au Canada que dans certaines destinations que la Société dessert, l'imposition de mesures de quarantaine et les exigences de tests au Canada et dans d'autres pays, ainsi que les inquiétudes liées à la pandémie et ses répercussions économiques, créent une grande incertitude liée à la demande au moins pour l'exercice 2021. Pour la première moitié de l'hiver 2021, la Société a déployé un programme d'hiver réduit. Le 29 janvier 2021, à la demande du gouvernement canadien de ne pas effectuer de voyages vers le Mexique et les Caraïbes et à la suite de l'imposition de nouvelles mesures de quarantaine et de test de dépistage de la COVID-19, la Société a annoncé la suspension complète de tous ses vols réguliers et le rapatriement de ses clients au Canada. Elle prévoit à présent reprendre ses opérations pour la haute saison d'été, soit vers la mi-juin. La Société ne peut pas prévoir pour l'instant toutes les répercussions de la COVID-19 sur ses activités et ses résultats, ni le moment précis où la situation s'améliorera. La Société a mis en œuvre une série de mesures tant opérationnelles, commerciales, que financières, notamment de réduction de coûts, visant à préserver sa trésorerie. Elle assure un suivi quotidien de la situation afin d'ajuster ces mesures en fonction de son évolution. Toutefois, tant que la Société ne pourra reprendre ses activités à des niveaux suffisants, la pandémie de COVID-19 aura des retombées négatives importantes sur ses revenus, ses flux de trésorerie des activités d'exploitation et ses résultats d'exploitation. Même si la disponibilité d'un vaccin permet d'espérer un certain niveau de reprise de ses activités dans le courant de l'année 2021, la Société ne s'attend pas à ce que celles-ci retrouvent un niveau similaire à celui d'avant la pandémie avant 2023 dans le meilleur des cas.

Les déclarations prospectives peuvent donc différer sensiblement des résultats réels pour diverses raisons comprenant, sans toutefois s'y limiter, la conjoncture économique, l'évolution de la demande compte tenu de la saisonnalité des opérations, les conditions météorologiques extrêmes, les désastres climatiques ou géologiques, la guerre, l'instabilité politique, le terrorisme réel ou appréhendé, l'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 des services à destination et de la sécurité aérienne, les tendances démographiques, les perturbations du système de contrôle de la circulation aérienne, le coût des mesures portant sur la protection, la sécurité et l'environnement, la concurrence, la capacité de la Société de préserver et de faire croître sa réputation et sa marque, la disponibilité du financement dans le futur, les fluctuations des prix du carburant et des taux de change et d'intérêt, la dépendance de la Société envers des fournisseurs clés, la disponibilité et la fluctuation des coûts liés à nos aéronefs, les technologies de l'information et les télécommunications, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables, les litiges en cours et les poursuites intentées par des tiers, la capacité de réduire les coûts d'exploitation, la capacité de la Société d'attirer et de conserver des ressources compétentes, les relations de travail, les négociations des conventions collectives et les conflits de travail, les questions de retraite, le maintien d'une couverture d'assurance à des niveaux et conditions favorables et à un coût acceptable, ainsi que d'autres risques expliqués en détail à la section Risques et incertitudes du rapport de gestion de notre rapport annuel de 2020.

Par ailleurs, le présent rapport de gestion contient certaines déclarations prospectives à l'égard de la Société concernant une transaction visant l'acquisition de la totalité des actions de la Société par Air Canada. Ces déclarations sont fondées sur certaines hypothèses jugées raisonnables par la Société, mais sont soumises à certains risques et incertitudes, dont plusieurs sont hors du contrôle de la Société, qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement. Notamment, la réalisation de la transaction avec Air Canada sera assujettie à certaines conditions de clôture habituelles pour ce genre d'opérations, dont des approbations réglementaires, notamment celle de l'Union Européenne qui demeure à obtenir. Le 25 mai 2020, la Commission européenne a pris la décision d'ouvrir une enquête approfondie (dite de « phase II ») pour évaluer la transaction avec Air Canada au regard du règlement de l'Union européenne sur les concentrations. Le passage à la phase II s'inscrit dans le processus normal d'évaluation par la Commission européenne de l'impact des transactions soumises à son approbation lorsqu'elle craint qu'une transaction réduise effectivement la concurrence. Le 28 septembre 2020, la Commission européenne a publié une communication des griefs visant l'arrangement. Le processus d'évaluation auprès des autorités en matière de concurrence est compliqué par la pandémie de COVID-19 et son impact sur le marché international de l'aviation commerciale.

Entre autres, la grande majorité des transporteurs aériens nord-américains, européens et internationaux ont sollicité des mesures d'aide financière, mais ont dû procéder à des réductions de leur capacité (comme la Société). Ce contexte pourrait avoir un impact sur l'obtention des approbations des autorités réglementaires, notamment en ce qui concerne le niveau d'un ensemble adéquat de mesures correctives visant à obtenir ces approbations. La Commission a demandé des renseignements additionnels de la part des parties et des échanges sont toujours en cours. Une décision est désormais attendue seulement au cours de la première moitié de 2021. L'issue du processus d'approbation demeure incertaine en raison de facteurs susceptibles d'influencer le cours des choses. Il est par ailleurs loin d'être assuré qu'une décision favorable sera rendue, malgré l'approbation par les autorités canadiennes.

Puisque la date butoir a été franchie sans que l'approbation de la Commission ne n'ait été obtenue et compte tenu qu'Air Canada a indiqué qu'elle n'accepterait pas de prolonger la date butoir, chacune des parties a désormais la faculté de mettre fin à la convention d'arrangement sur simple avis. Rien ne garantit que l'arrangement se concrétisera selon les modalités et conditions décrites à la convention d'arrangement ni même qu'elle se concrétise. Si l'opération proposée aux termes de l'arrangement ne se réalise pas pour quelque raison que ce soit, il est possible que les prêteurs, les bailleurs, les fournisseurs de services de traitement des opérations par carte de crédit, les clients et les autres partenaires commerciaux de Transat soient davantage préoccupés par la situation financière, les perspectives et la capacité de Transat à exécuter son plan stratégique en tant qu'entreprise en exploitation, ce qui pourrait se traduire par des modalités de crédit plus onéreuses, des obligations de remboursement anticipé, l'incapacité de refinancer la dette venant à échéance ou de trouver des nouvelles sources de financement, un accès restreint à des biens et services et/ou une baisse des activités, ce qui pourrait, dans chaque cas, avoir une incidence défavorable importante sur les flux de trésorerie de Transat et sa capacité à poursuivre ses activités en tant qu'entreprise en exploitation.

En outre, le défaut de réaliser l'opération proposée aux termes de l'arrangement pour quelque raison que ce soit pourrait avoir une incidence défavorable importante sur le cours des titres de la Société. Si l'opération proposée aux termes de l'arrangement ne se concrétise pas pour quelque raison que ce soit, rien ne garantit que la direction réussira à identifier et à implanter des solutions de rechange stratégiques qui seraient dans l'intérêt véritable de la Société et de ses parties prenantes dans le contexte des conditions actuelles de l'économie, des marchés, de la réglementation et de la concurrence dans les secteurs dans lesquels la Société exerce ses activités, ou qu'elle réussirait à implanter de telles solutions de rechange selon des modalités ou à un moment favorables. De plus, si elles étaient mises en oeuvre, ces solutions de rechange pourraient ne pas avoir les résultats escomptés. Par ailleurs, Transat a également engagé d'importantes dépenses liées à l'opération proposée aux termes de l'arrangement et d'autres coûts connexes, et pourrait devoir engager d'autres coûts substantiels ou imprévus à l'avenir.

De plus, bien que la Société ait réussi à prolonger le terme de sa nouvelle facilité de crédit à court terme subordonnée et à prolonger la suspension des ratios financiers en vertu de sa facilité de crédit à terme rotatif de premier rang, ces arrangements n'ont qu'une durée limitée et devront être remplacés si l'arrangement n'est pas réalisé d'ici la fin du premier semestre de 2021. D'ailleurs, la nouvelle facilité de prêt à court terme arrivera à échéance à la première éventualité à survenir entre le 30 juin 2021 et la clôture de l'arrangement. De plus, la suspension temporaire de l'application de certains ratios financiers aux termes de la facilité de crédit à terme rotatif de la Société et de sa nouvelle facilité de crédit à court terme prend fin le 29 avril 2021, après quoi, en l'absence d'une prolongation, la Société pourrait se trouver en défaut de ses obligations et pourrait être confrontée à la déchéance du terme de ses emprunts. Conformément aux modalités de la convention d'arrangement, la capacité de la Société à mettre en place de nouvelles sources de financement est restreinte et nécessite le consentement d'Air Canada.

Par conséquent, si l'approbation requise de la Commission n'est pas obtenue et que l'arrangement n'est pas réalisé d'ici la fin du premier semestre 2021, la Société devra surmonter les défis posés par sa situation de trésorerie et les facilités de prêt venant à échéance. Si la Société n'est pas en mesure de renouveler ses facilités venant à échéance à des conditions acceptables ou de trouver d'autres financements, sa position financière et ses perspectives commerciales pourraient être touchées de manière défavorable importante.

Le présent rapport de gestion contient des énoncés se rapportant aux démarches actives visant à sécuriser un financement à long-terme couvrant, en l'absence de transaction avec Air Canada, des besoins de 500,0 millions \$ au minimum, y compris en vertu du programme de Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE). Le résultat de ces démarches n'est pas garanti et il ne peut être assuré que Transat pourra compléter un ou plusieurs financements procurant les fonds requis ou à des conditions favorables. Dans le cas du programme CUGE, la capacité à recourir au programme dépendra de la disponibilité du programme, de la capacité à rencontrer les conditions préalables, de l'acceptabilité des modalités financières et autres conditions rattachées à un financement en vertu de ce programme pour la Société ainsi que pour les prêteurs et créanciers qui seront appelés à subordonner leur créance aux sommes empruntées en vertu du programme. Les conditions exigées pourraient comprendre des modalités comportant l'émission d'actions votantes et participantes qui pourraient causer une dilution pour les porteurs d'actions actuels et cette dilution pourrait être importante. Ces facteurs seront également pertinents à l'égard de financements qui proviendraient de sources autres que le programme CUGE.

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

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

- La perspective selon laquelle tant que la Société ne pourra reprendre ses activités à des niveaux suffisants, la situation pèsera sur ses résultats d'exploitation et sa trésorerie.
- La perspective selon laquelle Air Canada fera l'acquisition de la totalité des actions de la Société.
- La perspective selon laquelle sous réserve de l'obtention de financement additionnel tel que décrit à la section Base d'établissement et incertitude relative à la continuité d'exploitation du présent rapport de gestion et à la note 2 aux états financiers consolidés, 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 de sa capacité d'emprunt.
- La perspective selon laquelle les crédits-voyages seront utilisés par les clients et ne feront pas l'objet de remboursements au comptant.
- La perspective selon laquelle la Société sera capable de négocier favorablement des allègements et attermoiements avec ses bailleurs d'aéronefs, propriétaires de locaux, fournisseurs, processeurs de cartes de crédit et le prolongement de la suspension temporaire de certains ratios financiers accordée par les prêteurs de sa facilité de crédit à terme rotatif et de sa facilité de crédit à court terme subordonnée.

En faisant ces déclarations, la Société a supposé, entre autres, que les restrictions imposées par les autorités gouvernementales en matière de déplacement et de frontières seront assouplies de façon à permettre une reprise de la nature et de l'ampleur escomptées, que les normes et mesures au niveau de la santé et la sécurité du personnel et des voyageurs imposées par les autorités gouvernementales et aéroportuaires seront conformes à celles annoncées ou anticipées présentement, que les voyageurs continueront de voyager malgré les nouvelles mesures sanitaires et autres contraintes imposées en raison de la pandémie, que les facilités de crédit et autres modalités de crédit de ses partenaires commerciaux continueront d'être disponibles comme par le passé et que la direction continuera de gérer les fluctuations de trésorerie pour financer ses besoins en fonds de roulement pour l'exercice complet. Si ces hypothèses se révèlent incorrectes, les résultats réels et les développements pourraient différer considérablement de ceux envisagés dans les déclarations prospectives contenues dans le présent rapport de gestion.

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

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

## MESURES FINANCIÈRES NON NORMALISÉES SELON LES IFRS

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

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

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

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

---

<b>Résultat d'exploitation ajusté (perte d'exploitation ajustée)</b>	Résultat d'exploitation (perte d'exploitation) avant charge d'amortissement et dépréciation d'actifs, charge de restructuration, paiements forfaitaires liés à des conventions collectives et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de la période. La Société utilise cette mesure pour évaluer le rendement opérationnel de ses activités avant les facteurs mentionnés précédemment, afin d'assurer une meilleure comparabilité des résultats financiers.
<b>Résultat ajusté (perte ajustée) avant charge d'impôts</b>	Résultat avant charge d'impôt (perte avant charge d'impôts) avant variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés, gain (perte) à la cession d'entreprises, gain (perte) à la cession d'actifs, charge de restructuration, paiements forfaitaires liés à des conventions collectives, dépréciation d'actifs, gain (perte) de change et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de la période. La Société utilise cette mesure pour évaluer le rendement financier de ses activités avant les facteurs mentionnés précédemment, afin d'assurer une meilleure comparabilité des résultats financiers.
<b>Résultat net ajusté (perte nette ajustée)</b>	Résultat net (perte nette) attribuable aux actionnaires avant résultat net lié aux activités abandonnées, variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés, gain (perte) à la cession d'entreprises, gain (perte) à la cession d'actifs, charge de restructuration, paiements forfaitaires liés à des conventions collectives, dépréciation d'actifs, gain (perte) de change, réduction de la valeur comptable des actifs d'impôts différés et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés liés au carburant et autres dérivés arrivés à échéance au cours de la période, net des impôts y afférents. La Société utilise cette mesure pour évaluer le rendement financier de ses activités avant les facteurs mentionnés précédemment, afin d'assurer une meilleure comparabilité des résultats financiers. Le résultat net ajusté est également utilisé dans le calcul de la rémunération variable des employés et des membres de la haute direction.
<b>Résultat net (perte nette) ajusté par action</b>	Résultat net ajusté (perte nette ajustée) divisé par le nombre moyen pondéré ajusté d'actions en circulation servant au calcul du résultat dilué par action.
<b>Dettes totales</b>	Dettes à long terme plus le montant des obligations locatives. La direction utilise la dette totale pour évaluer le niveau d'endettement, les besoins futurs de liquidités et le levier financier de la Société. La direction croit que cette mesure est utile afin d'évaluer la capacité de la Société à respecter ses engagements financiers actuels et futurs.
<b>Dettes totales nettes</b>	Dettes totales (décrites ci-haut) moins la trésorerie et équivalents de trésorerie. La dette totale nette est utilisée afin d'évaluer la situation de trésorerie par rapport au niveau d'endettement de la Société. La direction croit que cette mesure est utile afin d'évaluer la capacité de la Société à respecter ses engagements financiers actuels et futurs.

---



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

(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Trimestres clos les 31 janvier	
	2021 \$	2020 \$
Résultat d'exploitation	(98 048)	(25 066)
Éléments spéciaux	6 926	4 174
Amortissement	37 490	48 285
<b>Résultat d'exploitation ajusté</b>	<b>(53 632)</b>	<b>27 393</b>
Résultat avant charge d'impôts	(60 305)	(43 964)
Éléments spéciaux	6 926	4 174
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	(5 196)	10 784
Gain sur cession d'actifs	(17 372)	—
Perte (gain) de change	(32 873)	3 488
<b>Résultat ajusté avant charge d'impôts</b>	<b>(108 820)</b>	<b>(25 518)</b>
Résultat net attribuable aux actionnaires	(60 534)	(33 805)
Éléments spéciaux	6 926	4 174
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	(5 196)	10 784
Gain sur cession d'actifs	(17 372)	—
Perte (gain) de change	(32 873)	3 488
Incidence fiscale	—	(4 944)
<b>Résultat net ajusté</b>	<b>(109 049)</b>	<b>(20 303)</b>
Résultat net ajusté	(109 049)	(20 303)
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	37 747	37 747
<b>Résultat net ajusté par action</b>	<b>(2,89)</b>	<b>(0,54)</b>
	<b>Au 31 janvier 2021 \$</b>	<b>Au 31 octobre 2020 \$</b>
Dette à long terme	49 983	49 980
Obligations locatives	852 959	853 906
<b>Dette totale</b>	<b>902 942</b>	<b>903 886</b>
Dette totale	902 942	903 886
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(302 846)	(426 433)
<b>Dette totale nette</b>	<b>600 096</b>	<b>477 453</b>

## FAITS SAILLANTS FINANCIERS

	Trimestres clos les 31 janvier			
	2021	2020	Écart	Écart
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	\$	\$	\$	%
<b>États des résultats consolidés</b>				
Revenus	41 920	692 799	(650 879)	(93,9)
Résultat d'exploitation	(98 048)	(25 066)	(72 982)	(291,2)
Résultat net attribuable aux actionnaires	(60 534)	(33 805)	(26 729)	(79,1)
Résultat de base par action	(1,60)	(0,90)	(0,70)	(77,8)
Résultat dilué par action	(1,60)	(0,90)	(0,70)	(77,8)
Résultat d'exploitation ajusté <sup>1</sup>	(53 632)	27 393	(81 025)	(295,8)
Résultat net ajusté <sup>1</sup>	(109 049)	(20 303)	(88 746)	(437,1)
Résultat net ajusté par action <sup>1</sup>	(2,89)	(0,54)	(2,35)	(435,2)
<b>États des flux de trésorerie consolidés</b>				
Activités opérationnelles	(106 295)	173 207	(279 502)	(161,4)
Activités d'investissement	(1 874)	(33 098)	31 224	94,3
Activités de financement	(15 143)	(24 066)	8 923	37,1
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	(275)	1 294	(1 569)	(121,3)
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	(123 587)	117 337	(240 924)	(205,3)
	Au 31 janvier 2021 \$	Au 31 octobre 2020 \$	Écart \$	Écart %
<b>États de la situation financière consolidés</b>				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	302 846	426 433	(123 587)	(29,0)
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés (courant et non courant)	305 276	308 647	(3 371)	(1,1)
	608 122	735 080	(126 958)	(17,3)
Actif total	1 879 237	2 016 071	(136 834)	(6,8)
Dette (courant et non courant)	49 983	49 980	3	0,0
Dette totale <sup>1</sup>	902 942	903 886	(944)	(0,1)
Dette totale nette <sup>1</sup>	600 096	477 453	122 643	25,7

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

## APERÇU

### EFFETS DE LA PANDÉMIE DE COVID-19

L'industrie mondiale du transport aérien et du tourisme a fait face à un effondrement du trafic et de la demande. Les restrictions de voyage, l'incertitude qui subsiste quant aux dates de réouverture des frontières, tant au Canada que dans certaines destinations que la Société dessert, l'imposition de mesures de quarantaine et les exigences de tests au Canada et dans d'autres pays, ainsi que les inquiétudes liées à la pandémie et ses répercussions économiques, créent une grande incertitude liée à la demande au moins pour l'exercice 2021. Pour la première moitié de l'hiver 2021, la Société a déployé un programme d'hiver réduit. Le 29 janvier 2021, à la demande du gouvernement canadien de ne pas effectuer de voyages vers le Mexique et les Caraïbes et à la suite de l'imposition de nouvelles mesures de quarantaine et de test de dépistage de la COVID-19, la Société a annoncé la suspension complète de tous ses vols réguliers et le rapatriement de ses clients au Canada. Elle prévoit à présent reprendre ses opérations pour la haute saison d'été, soit vers la mi-juin. La Société ne peut pas prévoir pour l'instant toutes les répercussions de la COVID-19 sur ses activités et ses résultats, ni le moment précis où la situation s'améliorera. La Société a mis en œuvre une série de mesures tant opérationnelles, commerciales, que financières, notamment de réduction de coûts, visant à préserver sa trésorerie. Elle assure un suivi quotidien de la situation afin d'ajuster ces mesures en fonction de son évolution. Toutefois, tant que la Société ne pourra reprendre ses activités à des niveaux suffisants, la pandémie de COVID-19 aura des retombées négatives importantes sur ses revenus, ses flux de trésorerie des activités d'exploitation et ses résultats d'exploitation. Même si la disponibilité d'un vaccin permet d'espérer un certain niveau de reprise de ses activités dans le courant de l'année 2021, la Société ne s'attend pas à ce que celles-ci retrouvent un niveau similaire à celui d'avant la pandémie avant 2023 dans le meilleur des cas.

La préservation des liquidités est une priorité pour la Société; la Société a pris les mesures énoncées à la section Aperçu du rapport de gestion de notre rapport annuel 2020 à l'égard de la pandémie de COVID-19. D'autres possibilités sont évaluées afin d'atteindre cet objectif et les mesures additionnelles suivantes en lien avec la pandémie de COVID-19 ont été prises au cours du premier trimestre de 2021 :

- Au cours du trimestre terminé le 31 janvier 2021, deux Airbus A330 et un Boeing 737-800 ont été retournés aux bailleurs de façon anticipée.
- La Société ajuste en continu son programme de vol à l'évolution de la situation. Avant la suspension de ses opérations aériennes le 29 janvier dernier, elle offrait un programme d'hiver réduit de vols internationaux au départ de Montréal, Toronto et Québec.
- La Société poursuit les négociations avec ses fournisseurs, incluant les bailleurs d'aéronefs, afin de bénéficier de réduction de coûts et de modifier les termes de paiement, et continue de mettre en place des mesures de réduction des dépenses et des investissements.
- La Société continue de se prévaloir de la Subvention Salariale d'Urgence du Canada (« SSUC ») pour ses effectifs au Canada, qui lui permet de financer une partie des salaires de son personnel encore au travail et de proposer aux employés mis à pied temporairement de percevoir une partie de leur salaire équivalente au montant de la subvention reçue, sans contrepartie de travail.
- Le 17 février 2021, la Société a amendé son entente de crédit à court terme subordonnée de 250,0 millions \$ aux fins de ses opérations avec Exportation et développement Canada et la Banque Nationale du Canada comme principal arrangeur. Cette facilité de crédit peut faire l'objet de tirages en tranches à tout moment avant le 31 mai 2021, sous réserve du respect des conditions préalables et des conditions d'emprunt applicables. Ces conditions comprennent certaines exigences relatives à l'encaisse non affectée avant et après un tirage sur la facilité. La facilité de crédit à court terme subordonnée prendra fin à la première éventualité à survenir entre 30 juin 2021 et la clôture de l'arrangement avec Air Canada.
- La Société poursuit activement ses démarches pour sécuriser un financement à long terme couvrant, en l'absence de transaction, des besoins de 500,0 millions \$ au minimum, y compris en vertu du programme de Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE).
- Au 31 janvier 2021, la trésorerie et les équivalents de trésorerie s'établissaient à 302,8 millions \$.

---

## ACTIVITÉ PRINCIPALE

Transat est une grande entreprise intégrée de tourisme international spécialisée dans le voyage vacances, qui exerce ses activités et commercialise ses services en Amérique et en Europe. Elle élabore et commercialise des services de voyages vacances, sous forme de forfait ou non, incluant des liaisons aériennes et des séjours hôteliers. Transat opère sous les marques Transat et Air Transat, principalement au Canada, en France, au Royaume-Uni et dans dix autres pays européens, directement ou par le biais d'intermédiaires, dans le cadre d'une stratégie multicanal. Transat est également distributeur au détail, aussi bien en ligne que par l'entremise d'agences de voyages, dont certaines lui appartiennent. Elle offre des services à destination au Mexique, en République dominicaine et en Jamaïque. Depuis peu, Transat a entrepris de constituer une division dont la mission sera d'exploiter des hôtels dans les Caraïbes et au Mexique, et de les commercialiser notamment aux États-Unis, en Europe et au Canada.

Leader du voyage vacances, Transat entend poursuivre son développement en inspirant confiance aux voyageurs et en leur proposant une expérience à la fois exceptionnelle, chaleureuse et sûre. Nos clients sont notre raison d'être et le développement responsable du tourisme est notre passion. Nous voulons élargir la gamme de nos activités en exerçant notre mission également dans l'hôtellerie.

## CONVENTION D'ARRANGEMENT DÉFINITIVE

Le 9 octobre 2020, la convention d'arrangement a été approuvée à l'unanimité par le conseil d'administration de Transat, aux termes de laquelle Air Canada fera l'acquisition de toutes les actions émises et en circulation de Transat, au prix de 5,00 \$ l'action, payable au gré du porteur en espèces ou en actions d'Air Canada, ou une combinaison des deux, pour ensuite former une société regroupée d'envergure mondiale basée à Montréal. Les actions d'Air Canada pouvant être émises aux termes de l'option de paiement en actions seront émises en fonction d'un prix de 17,47 \$ par action d'Air Canada, ce qui se traduit par un ratio d'échange de 0,2862 action d'Air Canada par action de Transat. La convention d'arrangement abroge et remplace la convention d'arrangement originale entre Transat et Air Canada datée du 27 juin 2019, telle qu'elle avait été subséquemment modifiée le 11 août 2019.

Le 15 décembre 2020, lors de l'assemblée extraordinaire des actionnaires, une forte majorité des actionnaires ont voté en faveur de la résolution spéciale approuvant l'arrangement aux termes de la convention d'arrangement. Le 18 décembre 2020, la Cour supérieure du Québec a émis une ordonnance définitive approuvant la convention d'arrangement.

Le 11 février 2021, le gouvernement canadien a approuvé l'arrangement avec Air Canada. Cette autorisation est conditionnée à la mise en œuvre d'engagements importants souscrits par Air Canada, dont l'objet est d'une part, d'assurer une concurrence effective et, d'autre part, d'assurer des avantages pour l'intérêt public (maintien d'un siège social de Transat au Québec, maintien de l'emploi et de la marque Transat, lancement de nouvelles routes, notamment).

La réalisation de la transaction avec Air Canada est assujettie à certaines conditions de clôture dont la principale demeure l'approbation de la Commission européenne [la « Commission »]. Le processus visant à obtenir l'approbation de la Commission est complexifié par la pandémie de COVID-19 et ses répercussions sur le marché international de l'aviation commerciale, alors que la grande majorité des transporteurs aériens nord-américains, européens et internationaux ont sollicité des mesures d'aide financière et procédé à des réductions de leur capacité. La Commission a demandé des renseignements additionnels de la part des parties et des échanges sont toujours en cours. Une décision est désormais attendue seulement au cours de la première moitié de 2021. L'issue du processus d'approbation demeure incertaine en raison de nombre de facteurs susceptibles d'influencer le cours des choses. Il est par ailleurs loin d'être assuré qu'une décision favorable sera rendue.

La date butoir pour la clôture de l'arrangement [la « date butoir »] était établie au 15 février 2021 et est donc à présent dépassée. La date butoir a été atteinte sans que l'approbation de la Commission ait été obtenue et la Société a été informée par Air Canada qu'Air Canada n'acceptera pas de prolonger la date butoir. Dans ces circonstances, Transat et Air Canada sont désormais chacune en droit de mettre fin à la convention d'arrangement moyennant un avis à l'autre partie. La convention d'arrangement demeure en vigueur dans toutes ses dispositions tant qu'aucune des parties n'y met fin. Il n'y aucune certitude qu'Air Canada ou Transat ne mettra pas fin à la convention d'arrangement si les circonstances le justifient.

Par ailleurs, la Société a confirmé avoir reçu le 22 décembre 2020 de Gestion MTRHP inc., société d'investissement de M. Pierre Karl Péladeau une proposition visant l'acquisition des actions de Transat A.T. inc. à un prix de 5,00 \$ par action qui prendrait fin au moment de l'autorisation de l'arrangement avec Air Canada par la Commission ou 24 heures après la décision dans l'éventualité d'un rejet de l'arrangement par la Commission. Toutefois, aucune preuve n'a été fournie d'un financement ferme et entièrement engagé. Les dispositions de la convention d'arrangement ne permettent pas à la Société de discuter d'offres alternatives avec d'autres parties. La Société pourrait entreprendre des discussions avec Gestion MTRHP inc., seulement après la terminaison de la convention d'arrangement.

La stratégie de développement hôtelière et les objectifs s'y rapportant ont été affectés par l'arrangement puisque la Société a convenu de restreindre ses engagements et dépenses en lien avec l'exécution de sa stratégie hôtelière au cours de la période menant à la clôture de l'arrangement. La Société considère à présent différentes options quant à sa stratégie hôtelière.

La circulaire de sollicitation de procurations datée du 12 novembre 2020 contient des informations supplémentaires au sujet de la convention d'arrangement révisée. La circulaire de sollicitation de procurations datée du 19 juillet 2019 contient des informations supplémentaires au sujet de l'arrangement précédent. Ces deux circulaires sont disponibles au [www.sedar.com](http://www.sedar.com) sous le profil de Transat.

## ACTIVITÉS CONSOLIDÉES

(en milliers de dollars)	Trimestres clos les 31 janvier			
	2021 \$	2020 \$	Écart \$	Écart %
<b>Revenus</b>	<b>41 920</b>	692 799	(650 879)	(93,9)
<b>Charges d'exploitation</b>				
Coûts liés à la prestation de services touristiques	10 019	235 463	(225 444)	(95,7)
Carburant d'aéronefs	7 548	103 539	(95 991)	(92,7)
Salaires et avantages du personnel	28 212	103 003	(74 791)	(72,6)
Frais de vente et de distribution	1 948	51 894	(49 946)	(96,2)
Entretien d'aéronefs	16 448	50 354	(33 906)	(67,3)
Frais d'aéroports et de navigation	4 790	37 996	(33 206)	(87,4)
Loyer d'aéronefs	—	9 072	(9 072)	(100,0)
Autres coûts aériens	8 330	50 238	(41 908)	(83,4)
Autres	15 677	23 916	(8 239)	(34,4)
Quote-part du résultat net d'une coentreprise	2 580	(69)	2 649	(3 839,1)
Amortissement et dépréciation	37 490	48 285	(10 795)	(22,4)
Éléments spéciaux	6 926	4 174	2 752	65,9
	<b>139 968</b>	717 865	(577 897)	(80,5)
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>(98 048)</b>	(25 066)	(72 982)	(291,2)
Coûts de financement	19 145	10 087	9 058	89,8
Revenus du financement	(1 447)	(5 461)	4 014	(73,5)
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	(5 196)	10 784	(15 980)	(148,2)
Gain sur cession d'actifs	(17 372)	—	(17 372)	100,0
Perte (gain) de change	(32 873)	3 488	(36 361)	(1 042,5)
<b>Résultat avant charge d'impôts</b>	<b>(60 305)</b>	(43 964)	(16 341)	(37,2)
<b>Impôts sur le résultat (récupération)</b>				
Exigibles	123	(1 890)	2 013	106,5
Différés	75	(9 112)	9 187	100,8
	<b>198</b>	(11 002)	11 200	101,8
<b>Résultat net de la période</b>	<b>(60 503)</b>	(32 962)	(27 541)	(83,6)
<b>Résultat net attribuable aux :</b>				
Actionnaires	(60 534)	(33 805)	(26 729)	(79,1)
Participations ne donnant pas le contrôle	31	843	(812)	(96,3)
	<b>(60 503)</b>	(32 962)	(27 541)	(83,6)

## REVENUS

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

Par rapport à 2020, nos revenus ont diminué de 650,9 millions \$ (93,9 %) pour le trimestre clos le 31 janvier 2021. À compter de la mi-mars 2020, les restrictions aux voyages internationaux et les mesures de quarantaine imposées par les gouvernements ont rendu très difficile la vente de voyages. En raison de la pandémie de COVID-19, la demande demeure très faible et la capacité de la Société mise en marché représente une fraction de celle du premier trimestre de 2020. Ces facteurs ont occasionné la chute des revenus.

## CHARGES D'EXPLOITATION

Nos charges d'exploitation totales ont diminué de 577,9 millions \$ (80,5 %) pour le trimestre par rapport à 2020. Cette diminution est attribuable à une importante réduction de la capacité mise en marché, due à la demande qui demeure largement inférieure à celle de l'an dernier en raison de la pandémie de COVID-19.

### COÛTS LIÉS À LA PRESTATION DE SERVICES TOURISTIQUES

Les coûts liés à la prestation de services touristiques sont engagés par nos voyageurs. Ils comprennent principalement le coût des chambres d'hôtels ainsi que le coût de sièges réservés auprès d'autres transporteurs aériens qu'Air Transat. Comparativement à 2020, ces coûts ont diminué de 225,4 millions \$ (95,7 %) pour le trimestre. Cette diminution est principalement attribuable à une forte baisse du nombre de forfaits vendus par rapport à 2020 due à la pandémie de COVID-19.

### CARBURANT D'AÉRONEFS

La dépense de carburant d'aéronefs a diminué de 96,0 millions \$ (92,7 %) au cours du trimestre. Cette diminution résulte principalement de l'importante réduction de la capacité mise en marché en raison de la pandémie de COVID-19.

### SALAIRES ET AVANTAGES DU PERSONNEL

Les salaires et avantages du personnel ont diminué de 74,8 millions \$ (72,6 %) pour le trimestre, comparativement à 2020. Cette diminution découle des mises à pied temporaires importantes. De plus, au cours du trimestre terminé le 31 janvier 2021, la Société s'est prévalu de la SSUC pour ses effectifs au Canada; ainsi, un montant de 11,7 millions \$ a été comptabilisé en lien avec les employés actifs durant le trimestre. Enfin, un montant de 21,7 millions \$ a été comptabilisé en lien avec les employés inactifs durant le trimestre, qui correspond aux salaires qui leur ont été versés.

### FRAIS DE VENTE ET DE DISTRIBUTION

Les frais de vente et de distribution comprennent les commissions (soit les frais payés par les voyageurs aux agences de voyages pour leurs services à titre d'intermédiaires entre le voyageur et le consommateur), les frais de carte de crédit, les frais de distribution et les frais de commercialisation. Comparativement à 2020, ces dépenses ont diminué de 33,9 millions \$ (67,3 %) au cours du trimestre. Cette diminution découle de la chute des revenus.

### ENTRETIEN D'AÉRONEFS

Les coûts d'entretien d'aéronefs comprennent les frais non capitalisables engagés par Air Transat, principalement pour le maintien en état des moteurs et des cellules sur les aéronefs, ainsi qu'en lien avec la provision pour conditions de retour. Comparativement à 2020, ces dépenses ont diminué de 33,9 millions \$ (67,3 %) au cours du trimestre. Cette diminution est principalement attribuable à une importante réduction de la capacité mise en marché en raison de la pandémie de COVID-19.

### 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. Ces frais ont diminué de 33,2 millions \$ (87,4 %) au cours du trimestre, comparativement à 2020. Cette diminution est attribuable à une importante réduction de la capacité mise en marché en raison de la pandémie de COVID-19.

### LOYER D'AÉRONEFS

Les loyers d'aéronefs ont diminué de 9,1 millions \$ (100,0 %) au cours du trimestre. Dans le cadre de son programme de réduction de coûts et en lien avec l'importante réduction de la capacité mise en marché en raison de la pandémie de COVID-19, la Société n'a pas conclu de contrats de location pour une flotte saisonnière à l'hiver 2021.

### AUTRES COÛTS AÉRIENS

Les autres coûts aériens sont principalement composés des frais de manutention, des dépenses d'équipage, des frais de commissariat et d'autres frais liés à la compagnie aérienne. Les autres coûts aériens ont diminué de 41,9 millions \$ (83,4 %) au cours du trimestre, comparativement à 2020. Cette diminution découle de la baisse importante de notre capacité en lien avec la pandémie de COVID-19.

## AUTRES

Les autres frais ont diminué de 8,2 millions \$ (34,4 %) au cours du trimestre, comparativement à 2020. Cette diminution découle des mesures de réduction de coûts mises en place par la Société en lien avec la pandémie de COVID-19.

## QUOTE-PART DU RÉSULTAT NET D'UNE COENTREPRISE

Notre quote-part du résultat net d'une coentreprise correspond à notre quote-part du résultat net de Desarrollo Transimar, notre coentreprise en hôtellerie. Notre quote-part de la perte nette s'élève à 2,6 millions \$ pour le premier trimestre, comparativement à une quote-part du résultat net de 0,1 million \$ pour le trimestre correspondant de 2020. Les activités de notre coentreprise en hôtellerie ont diminué de façon importante en raison de la pandémie de COVID-19. De plus, certains actifs ont été dépréciés au cours du premier trimestre de 2021.

## AMORTISSEMENT ET DÉPRÉCIATION

L'amortissement inclut l'amortissement et les pertes de valeurs attribuables aux immobilisations corporelles et aux immobilisations incorporelles. L'amortissement a diminué de 10,8 millions \$ (22,4 %) au cours du premier trimestre, comparativement à 2020. Cette baisse est principalement attribuable à la diminution de la valeur comptable des droits d'utilisation liés à la flotte. Au cours du dernier trimestre de 2020, la valeur comptable des droits d'utilisation liés à la flotte a diminué à la suite des charges de dépréciation comptabilisées en lien avec dix aéronefs loués, soit cinq Airbus A330, trois Airbus A321neo et deux Boeing 737-800, ainsi que du retour anticipé de trois Boeing 737-800 et d'un Airbus A330. La diminution de la charge d'amortissement a été atténuée par l'entrée en service d'un Airbus A321neoLR en 2021 et quatre en 2020.

## ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux incluent généralement les charges de restructuration et d'autres éléments inhabituels importants, incluant les pertes de valeurs. Durant le trimestre terminé le 31 janvier 2021, des honoraires professionnels de 5,1 millions \$, ainsi que des charges de rémunération de 1,8 million \$ ont été comptabilisés en lien avec la transaction avec Air Canada. Durant le trimestre terminé le 31 janvier 2020, des honoraires professionnels de 1,2 million \$ ainsi que des charges de rémunération de 3,0 millions \$ avaient été comptabilisés en lien avec la transaction avec Air Canada. Les charges de rémunération sont principalement liées aux régimes de rémunération à base d'actions qui incluent une clause de changement de contrôle ainsi qu'aux ajustements comptabilisés aux provisions liées aux plans de rémunération fondés sur des actions. La comptabilisation des charges de rémunération à titre d'éléments spéciaux découle de l'offre d'Air Canada, qui rend probable l'atteinte du critère de changement de contrôle inclus dans certains régimes de rémunération à base d'actions de la Société et qui, également, réduit la période d'acquisition des droits. Le cours de clôture de l'action au 31 janvier 2021 s'établit à 4,58 \$ et a été utilisé pour calculer les charges liées aux régimes de rémunération à base d'actions, le cas échéant.

Le total des frais liés à l'arrangement encourus jusqu'au 31 janvier 2021 en lien avec la transaction avec Air Canada s'établit à 23,2 millions \$, comparativement à l'estimation de 19,0 millions \$ selon ce qui était prévu dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction du 12 novembre 2020. Les frais liés à l'arrangement comprennent notamment les honoraires juridiques et les frais de services-conseils financiers, dont certains sont conditionnels à la clôture de la transaction.

## RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Compte tenu de ce qui précède, nous avons enregistré une perte d'exploitation de 98,0 millions \$ au cours du premier trimestre, comparativement à 25,1 millions \$ (3,6 %) en 2020. La chute du résultat d'exploitation est attribuable à une importante réduction de la capacité mise en marché en raison de la pandémie de COVID-19. Malgré les mesures de réduction de coûts mises en place afin de faire face à la pandémie de COVID-19, la Société doit maintenir certains coûts fixes; ainsi, la chute des revenus est plus marquée que la baisse des charges d'exploitation.

Au cours du trimestre, nous avons affiché une perte d'exploitation ajustée de 53,6 millions \$, comparativement à un résultat d'exploitation ajusté de 27,4 millions \$ (4,0 %) en 2020.



## AUTRES CHARGES ET REVENUS

### COÛTS DE FINANCEMENT

Les coûts de financement incluent les intérêts sur l'obligation locative, la dette à long terme et autres intérêts, les frais d'attente ainsi que les frais financiers. Les coûts de financement ont augmenté de 9,1 millions \$ (89,8 %) pour le trimestre, comparativement à 2020. Cette augmentation est principalement due aux frais d'attente et de mise en place liés à la facilité de crédit à court terme subordonnée de 250,0 millions \$, ainsi qu'aux intérêts sur les obligations locatives liées aux aéronefs, à la suite de l'entrée en service d'un Airbus A321neoLR en 2021 et quatre en 2020.

### REVENUS DE FINANCEMENT

Les revenus de financement ont diminué de 4,0 millions \$ (73,5 %) au cours du trimestre, comparativement à 2020, en raison de la baisse des taux d'intérêt et de la trésorerie et des équivalents de trésorerie par rapport à 2020.

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

La variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés correspond à la variation, au cours de la période, de la juste valeur du portefeuille de ces instruments financiers qui sont détenus et utilisés par la Société aux fins de la gestion du risque lié à la fluctuation des prix du carburant et des taux de change. Au cours du trimestre, la juste valeur des instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs et autres dérivés a augmenté de 5,2 millions \$, comparativement à une diminution de 10,8 millions \$ en 2020. L'augmentation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés est attribuable à l'arrivée à échéance de dérivés liés au carburant, combinée à la hausse de la juste valeur des dérivés liés au carburant. L'augmentation a été partiellement compensée par la baisse de la juste valeur des dérivés de change.

### GAIN SUR CESSION D'ACTIFS

Le gain sur cession d'actifs est lié à la cession d'actifs et à la résiliation de contrats de location. Au cours du trimestre terminé le 31 janvier 2021, le gain de 17,4 million \$ est principalement attribuable à la résiliation de baux d'aéronefs, soit deux Airbus A330 et un Boeing 737-800. Le gain sur résiliation de baux d'aéronefs résulte du renversement d'obligations locatives de 13,2 millions \$, de provision pour conditions de retour de 3,9 millions \$ et d'autres actifs de 0,1 million \$. La valeur comptable des actifs liés au droit d'utilisation pour ces baux d'aéronefs avait été entièrement dépréciée au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2020.

### PERTE (GAIN) DE CHANGE

Au cours du trimestre, nous avons affiché un gain de change de 32,9 millions \$, comparativement à une perte de change de 3,5 millions \$ en 2020. Au cours du trimestre, le gain de change est principalement attribuable à l'effet favorable des taux de change sur les obligations locatives liées aux aéronefs, à la suite de l'appréciation du dollar par rapport au dollar américain.

## IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

La charge d'impôts sur le résultat s'est établie à 0,2 million \$ pour le premier trimestre, comparativement à une récupération d'impôts sur le résultat de 11,0 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Excluant la quote-part du résultat net d'une coentreprise, le taux d'imposition effectif s'est établi à 0,3 % pour le trimestre, comparativement à 25,0 % pour la période correspondante de 2020.

Au cours du trimestre terminé le 30 avril 2020, la Société a cessé de comptabiliser des actifs d'impôts différés et réduit la valeur comptable des soldes d'actifs d'impôts différés dont elle n'était plus en mesure de justifier la comptabilisation conformément aux normes IFRS, vu l'effet défavorable sur nos résultats de la pandémie de COVID-19 et la grande incertitude liée à la demande pour le reste de l'exercice 2020 et au moins pour l'exercice 2021. Au cours du trimestre terminé le 31 janvier 2021, les actifs d'impôts différés n'ont donc pas été comptabilisés. Pour le trimestre, la variation des taux d'imposition découle principalement des actifs d'impôts différés non comptabilisés au cours de l'exercice 2021.

## RÉSULTAT NET

En tenant compte des éléments présentés dans la section Activités consolidées, notre perte nette pour le trimestre clos le 31 janvier 2021 s'est établie à 60,5 millions \$, comparativement à 33,0 millions \$ en 2020.

## RÉSULTAT NET ATTRIBUABLE AUX ACTIONNAIRES ET RÉSULTAT NET AJUSTÉ

La perte nette attribuable aux actionnaires s'est établie à 60,5 millions \$, soit 1,60 \$ par action (de base et diluée), par rapport à 33,8 millions \$, soit 0,90 \$ par action (de base et diluée) lors du trimestre correspondant de l'exercice précédent. Pour le premier trimestre de 2021 et le trimestre correspondant de 2020, le nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé pour calculer le résultat par action a été de 37 747 000 (de base et dilué).

Pour le premier trimestre, notre perte nette ajustée s'est établie à 109,0 millions \$ (2,89 \$ par action), comparativement à 20,3 millions \$ (0,54 \$ par action) en 2020.

## 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. Par rapport aux trimestres comparatifs, les revenus affichent des baisses. Pour tous les trimestres présentés, la chute des revenus est attribuable à la suspension de nos opérations aériennes du 1<sup>er</sup> avril au 22 juillet 2020, combinée à une baisse importante de notre capacité à la suite de la reprise partielle des opérations aériennes, due à la pandémie de COVID-19.

Quant à nos résultats d'exploitation, l'augmentation de notre perte d'exploitation découle principalement de la suspension de nos opérations aériennes du 1<sup>er</sup> avril au 22 juillet 2020, combinée à une baisse importante de notre capacité à la suite de la reprise partielle des opérations aériennes, due à la pandémie de COVID-19, qui a entraîné une chute des revenus plus marquée que la baisse des charges d'exploitation. La chute du résultat d'exploitation a été accentuée par les éléments spéciaux et par le règlement défavorable des contrats de dérivés liés au carburant. En conséquence, les informations financières trimestrielles suivantes peuvent donc varier de façon importante d'un trimestre à l'autre.

<b>Principales informations financières trimestrielles non auditées</b>								
(en milliers de dollars, sauf les données par action)	<b>T2-2019</b>	<b>T3-2019</b>	<b>T4-2019</b>	<b>T1-2020</b>	<b>T2-2020</b>	<b>T3-2020</b>	<b>T4-2020</b>	<b>T1-2021</b>
	<b>\$</b>	<b>\$</b>	<b>\$</b>	<b>\$</b>	<b>\$</b>	<b>\$</b>	<b>\$</b>	<b>\$</b>
Revenus	897 413	698 916	693 235	692 799	571 298	9 546	28 426	41 920
Résultat d'exploitation	(3 768)	1 728	37 072	(25 066)	(29 551)	(132 013)	(239 332)	(98 048)
Résultat net	631	(1 197)	22 820	(32 962)	(179 712)	(45 721)	(238 370)	(60 503)
Résultat net attribuable aux actionnaires	(939)	(1 505)	23 049	(33 805)	(179 548)	(45 115)	(238 077)	(60 534)
Résultat de base par action	(0,02)	(0,04)	0,61	(0,90)	(4,76)	(1,20)	(6,31)	(1,60)
Résultat dilué par action	(0,02)	(0,04)	0,62	(0,90)	(4,76)	(1,20)	(6,31)	(1,60)
Résultat d'exploitation ajusté <sup>1</sup>	40 356	62 098	97 537	27 393	21 108	(79 941)	(90 735)	(53 632)
Résultat net ajusté <sup>1</sup>	(6 421)	6 166	30 065	(20 303)	(38 792)	(139 848)	(156 392)	(109 049)
Résultat net ajusté par action <sup>1</sup>	(0,17)	0,16	0,80	(0,54)	(1,03)	(3,70)	(4,14)	(2,89)

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

## SITUATION FINANCIÈRE, TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

### BASE D'ÉTABLISSEMENT ET INCERTITUDE RELATIVE À LA CONTINUITÉ D'EXPLOITATION

Dans le cadre de la préparation des états financiers, la direction est tenue de relever tout événement ou toute situation susceptible de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation. Un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation existe si des situations ou événements pertinents, considérés collectivement, indiquent que la Société sera incapable de respecter ses obligations à l'échéance au cours d'une période, qui s'étale au minimum, sans toutefois s'y limiter, sur 12 mois à compter du 31 janvier 2021. Lorsque la Société relève des situations ou événements susceptibles de jeter un doute important sur sa capacité à poursuivre son exploitation, elle évalue si les plans élaborés pour atténuer ces situations ou événements dissiperont tout doute important possible.

En raison de la pandémie de COVID-19 qui sévit à l'échelle mondiale, les activités de l'entreprise ont été fortement perturbées et ses résultats financiers ont été lourdement affectés. Ainsi, la Société a subi une perte nette de 60,5 millions \$ au cours du premier trimestre clos le 31 janvier 2021 et, à cette date les passifs courants de la Société excédaient de 214,9 millions \$ le total de ses actifs courants. Toutefois, comme il est décrit à la note 9, la Société a à sa disposition une facilité de crédit à court terme subordonnée de 250,0 millions \$. Le 17 février 2021, la Société a amendé son entente de crédit à court terme subordonnée, dont l'échéance a été prolongée jusqu'au 30 juin 2021. Cette facilité de crédit peut faire l'objet de tirages en tranches à tout moment avant le 31 mai 2021, sous réserve du respect des conditions préalables et des conditions d'emprunt applicables. Ces conditions comprennent certaines exigences relatives à l'encaisse minimale non affectée avant et après un tirage sur la facilité. De plus, la Société a prolongé la suspension temporaire de l'application de certains ratios financiers aux termes de sa facilité de crédit à terme rotatif et de sa facilité de crédit à court terme jusqu'au 29 avril 2021, après quoi, en l'absence d'une prolongation, la Société pourrait se trouver en défaut de ses obligations et pourrait être confrontée à la déchéance du terme de ses emprunts. La facilité de crédit à court terme prendra fin à la première éventualité à survenir entre le 30 juin 2021 et la clôture de l'arrangement avec Air Canada.

La Société déploie tous les efforts afin de mener la transaction avec Air Canada à terme. Si la transaction ne devait pas se conclure, la capacité de la Société à poursuivre son exploitation pour les 12 prochains mois exige qu'elle exerce une part importante de jugement et dépend de sa capacité à obtenir du financement additionnel avant l'échéance de la facilité de crédit à court terme subordonnée (à ce jour, l'échéance de cette facilité est le 30 juin 2021) au moyen de nouvelles sources de financement, incluant la modification et le renouvellement de sa facilité de crédit à court terme subordonnée, de l'incidence de la pandémie de COVID-19 et des restrictions gouvernementales connexes liées aux activités et aux liquidités de la Société (y compris la capacité de la Société de reprendre ses activités régulières à un niveau suffisant), de sa capacité à accroître ses revenus afin de générer des flux de trésorerie des activités d'exploitation positifs, ainsi que du soutien continu accordé par ses fournisseurs, ses bailleurs, ses processeurs de cartes de crédit et autres créanciers. La direction cherche donc activement, si la transaction ne devait pas avoir lieu, à sécuriser le financement qui serait requis avant l'échéance de la facilité de crédit à court terme subordonnée (à ce jour, fixée au 30 juin 2021) et discute à l'heure actuelle avec des prêteurs potentiels, dont les autorités gouvernementales fédérales et provinciales. Ces discussions incluent la possible soumission d'une demande au Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE). La direction pourrait aussi tenter de repousser à nouveau l'échéance de la facilité de crédit à court terme subordonnée afin de se donner davantage de temps pour mettre en place le financement global requis. La direction demeure également à l'affût de tout programme d'aide gouvernementale, incluant une aide sectorielle qui pourrait comporter des prêts et possiblement d'autres types de soutien annoncés par le Ministre des Transports du Canada. La Société mène parallèlement des pourparlers avec ses bailleurs afin de modifier les conditions de ses baux.

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

Rien ne garantit que les fonds additionnels disponibles aux termes de la facilité de crédit à court terme existante seront suffisants pour financer les activités de la Société jusqu'à l'échéance des facilités de crédit, que la Société pourra de nouveau emprunter des montants suffisants pour répondre à ses besoins, ou qu'elle pourra le faire à des conditions acceptables, ou que les fournisseurs, les bailleurs, les processeurs de cartes de crédit et autres créanciers continueront de la soutenir. La pandémie de COVID-19 a mis à rude épreuve la capacité de la Société à retrouver la rentabilité. De ce fait, rien ne garantit que la Société sera en mesure de générer des flux de trésorerie positifs de ses activités d'exploitation au cours des 12 prochains mois.

Cette situation indique l'existence d'incertitudes significatives jetant un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation et, ainsi, à réaliser ses actifs et à s'acquitter de ses dettes dans le cours normal de ses activités.

Les présents états financiers intermédiaires consolidés condensés ont été préparés sur une base de continuité de l'exploitation suivant laquelle on présume que la Société poursuivra ses activités dans un avenir prévisible et sera en mesure de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses dettes et de faire face à ses obligations dans le cours normal de ses activités. Les présents états financiers intermédiaires consolidés condensés au 31 janvier 2021 ne comprennent pas d'ajustements à la valeur comptable et au classement des actifs, des passifs et des charges comptabilisés qui pourraient autrement être nécessaires si la base de continuité de l'exploitation se révélait inappropriée. Ces ajustements pourraient être importants.

## SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Au 31 janvier 2021, la trésorerie et les équivalents de trésorerie s'établissaient à 302,8 millions \$, comparativement à 426,4 millions \$ au 31 octobre 2020. La trésorerie et les équivalents de trésorerie détenus en fiducie ou autrement réservés se chiffraient à 305,3 millions \$ à la fin du premier trimestre de 2021, comparativement à 308,6 millions \$ au 31 octobre 2020. Notre état de la situation financière témoigne d'un fonds de roulement déficitaire de 214,9 millions \$, soit un ratio de 0,77, par rapport à un fonds de roulement déficitaire de 163,2 millions \$ et un ratio de 0,84 au 31 octobre 2020.

L'actif total a diminué de 136,8 millions \$ (6,8 %), passant de 2 016,1 millions \$ le 31 octobre 2020 à 1 879,2 millions \$ le 31 janvier 2021. Cette baisse est expliquée dans le tableau de la situation financière présenté plus loin. Les capitaux propres ont diminué de 61,0 millions \$, passant de 66,3 millions \$ au 31 octobre 2020 à 5,3 millions \$ au 31 janvier 2021. Cette baisse découle de la perte nette attribuable aux actionnaires de 60,5 millions \$, combinée à la perte de change sur conversion des états financiers des filiales étrangères de 0,7 million \$, partiellement compensées par le gain latent sur les couvertures de flux de trésorerie de 0,5 million \$.

	31 janvier 2021 \$	31 octobre 2020 \$	Écart \$	Principales sources d'explication des écarts importants
<b>Actif</b>				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	302 846	426 433	(123 587)	Se reporter à la section Flux de trésorerie
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés	305 276	308 647	(3 371)	Diminution des montants cédés en nantissement de lettres de crédit
Clients et autres débiteurs	85 408	95 334	(9 926)	Compensation d'encaisses bailleurs à recevoir par des paiements de loyers différés liés aux baux d'aéronefs
Impôts sur le résultat à recevoir	15 924	17 477	(1 553)	Encaissement des impôts recouvrables
Stocks	9 241	10 024	(783)	Aucun écart important
Charges payées d'avance	41 869	47 164	(5 295)	Diminution des montants payés d'avance due au passage du temps
Dépôts	140 521	153 375	(12 854)	Diminution des dépôts liés aux entretiens d'aéronefs principalement due à l'appréciation du dollar par rapport à la devise américaine
Immobilisations corporelles	943 489	916 382	27 107	Nouveau bail d'aéronef, partiellement compensé par l'amortissement de la période
Immobilisations incorporelles	23 216	25 509	(2 293)	Amortissement de la période
Instruments financiers dérivés	—	964	(964)	Arrivée à échéance de dérivés de change durant la période
Placement	11 194	14 509	(3 315)	Quote-part de la perte nette d'une coentreprise
Autres actifs	253	253	—	Aucun écart
<b>Passif</b>				
Fournisseurs et autres créditeurs	208 028	232 243	(24 215)	Remboursements effectués durant la période
Dette à long terme et obligations locatives	902 942	903 886	(944)	Diminution due à l'appréciation du dollar par rapport à la devise américaine, aux remboursements de capital et au retour anticipé de trois aéronefs, partiellement compensée par un nouveau bail d'aéronef
Provision pour conditions de retour	134 395	143 598	(9 203)	Diminution due à l'appréciation du dollar par rapport à la devise américaine, à l'échéance des baux de deux aéronefs et aux retours anticipés de trois aéronefs
Impôts sur le résultat à payer	201	203	(2)	Aucun écart important
Instruments financiers dérivés	3 433	10 055	(6 622)	Arrivée à échéance de dérivés liés au carburant et variation favorable des prix de carburant en regard des dérivés contractés
Dépôts de clients et revenus différés	573 565	608 890	(35 325)	Remboursements de crédits-voyages et opérations aériennes au cours du trimestre
Autres passifs	50 705	50 215	490	Aucun écart important
Passifs d'impôt différé	647	674	(27)	Aucun écart important
<b>Capitaux propres</b>				
Capital-actions	221 012	221 012	—	Aucun écart
Provision pour paiements fondés sur des actions	15 948	15 948	—	Aucun écart
Résultats non distribués (déficit)	(224 910)	(164 138)	(60 772)	Perte nette
Profit latent (perte latente) sur les couvertures de flux de trésorerie	—	(522)	522	Aucun écart important
Montant cumulé des écarts de change	(6 729)	(5 993)	(736)	Perte de change sur conversion des états financiers de filiales étrangères

## FLUX DE TRÉSORERIE

	Trimestres clos les 31 janvier		
	2021	2020	Écart
(en milliers de dollars)	\$	\$	\$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(106 295)	173 207	(279 502)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(1 874)	(33 098)	31 224
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(15 143)	(24 066)	8 923
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie	(275)	1 294	(1 569)
<b>Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>(123 587)</b>	<b>117 337</b>	<b>(240 924)</b>

### ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

Au cours du premier trimestre, les flux de trésorerie utilisés par les activités d'exploitation se sont élevés à 106,3 millions \$, par rapport à des flux de trésorerie générés de 173,2 millions \$ en 2020. Cette diminution de 279,5 millions \$ est attribuable à la baisse de 196,5 millions \$ de la variation nette des soldes sans effet de trésorerie du fonds de roulement opérationnel, la diminution de 96,2 millions \$ de notre résultat net avant éléments opérationnels ne nécessitant pas de sorties (entrées) de fonds, combinée à la diminution de 7,6 millions \$ de la variation nette de la provision pour conditions de retour ainsi. Cette baisse a été partiellement compensée par la hausse de 20,8 millions \$ de la variation nette des autres actifs et passifs opérationnels.

La détérioration des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation est principalement liée à une importante réduction de la capacité mise en marché, due à la demande qui demeure largement inférieure à celle de l'an dernier en raison de la pandémie de COVID-19.

### ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT

Les flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement ont atteint 1,9 million \$ au cours du premier trimestre, comparativement à 33,1 millions \$ en 2020, soit une diminution de 31,2 millions \$. Les acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles se sont élevées à 2,3 millions \$ au cours du trimestre et consistent principalement en des améliorations locatives liées aux aéronefs, comparativement à 28,7 millions \$ en 2020. La diminution de 28,1 millions \$ est liée aux mesures de réduction des investissements mises en place par la Société en lien avec la pandémie de COVID-19. En 2020, la Société avait fait l'acquisition d'un moteur de rechange d'Airbus A321neoLR pour un montant de 16,6 millions \$.

### ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Les flux de trésorerie utilisés par les activités de financement sont passés de 24,1 millions \$ pour le premier trimestre de 2020 à 15,1 millions \$ en 2021, soit une diminution de 8,9 millions \$. Depuis mars 2020, la Société renégocie avec les bailleurs d'aéronefs, ainsi que les autres bailleurs, afin de reporter un certain nombre de paiements de loyers mensuels. Depuis le 31 janvier 2020, la Société a retourné aux bailleurs de façon anticipée trois Airbus A330 et quatre Boeing 737-800, dont deux Airbus A330 et un Boeing 737-800 au cours du trimestre terminé le 31 janvier 2021. De plus, deux baux d'aéronefs pour des Airbus A330 sont arrivés à échéance au cours du trimestre terminé le 31 janvier 2021. La diminution des flux de trésorerie liés au financement est attribuable aux reports de paiements, ainsi qu'aux retours anticipés et aux baux arrivés à échéance depuis le 31 janvier 2020.

## FINANCEMENT

Au 10 mars 2021, la Société dispose de plusieurs types de financement. Elle dispose principalement d'une facilité de crédit à terme rotatif ainsi que de lignes d'émissions de lettres de crédit.

La Société dispose d'une entente de crédit à terme rotatif de 50,0 millions \$ aux fins de ses opérations. L'entente, qui vient à échéance en 2022, peut être prolongée d'un an à chaque date d'anniversaire sous l'approbation des prêteurs et devient immédiatement exigible dans l'éventualité d'un changement de contrôle. Selon les termes de l'entente, les tirages peuvent être effectués sous la forme d'acceptations bancaires ou d'emprunts bancaires, en dollars canadiens, en dollars américains, en euros ou en livres sterling. L'entente est garantie par une hypothèque mobilière de premier rang grevant l'universalité des actifs, présents et futurs, des filiales canadiennes, mexicaines et européennes de la Société, sous réserve de certaines exceptions. Le crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires, au taux préférentiel de l'institution financière, ou au TIOL (taux interbancaire offert à Londres), majoré d'une prime. Selon les termes de l'entente, la Société est tenue de respecter certains ratios financiers et conditions financières. Au 31 janvier 2021, la Société bénéficiait d'une suspension de l'application de certains ratios et conditions financières de la part de ses prêteurs jusqu'au 29 avril 2021 et un montant de 50,0 millions \$ de la facilité de crédit était utilisé.

Le 17 février 2021, la Société a amendé son entente de crédit à court terme subordonnée de 250,0 millions \$ aux fins de ses opérations. Selon l'entente amendée, qui vient à échéance le 30 juin 2021, ou immédiatement exigible en cas de changement de contrôle, les tirages peuvent être effectués jusqu'au 31 mai 2021 sous la forme d'acceptations bancaires ou d'emprunts bancaires, en dollars canadiens, sous certaines conditions, incluant certaines exigences relatives à la trésorerie et équivalents de trésorerie avant et après un tirage sur la facilité. L'entente est garantie par une hypothèque mobilière de deuxième rang grevant l'universalité des actifs, présents et futurs, des filiales canadiennes, mexicaines et européennes de la Société, sous réserve de certaines exceptions. Le crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires ou au taux préférentiel de l'institution financière, majoré d'une prime. Au 31 janvier 2021, la Société bénéficiait d'une suspension de l'application de certains ratios et conditions financières de la part de ses prêteurs jusqu'au 29 avril 2021 et la facilité de crédit n'était pas utilisée. Au 10 mars 2021, la Société avait tiré un montant de 40,0 millions \$ de sa facilité de crédit à court terme subordonnée.

## 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 intermédiaires consolidés condensés et d'autres par voie de notes aux états financiers consolidés.

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

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

Les ententes hors bilan qui peuvent être estimées, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, s'élevaient à environ 752,8 millions \$ au 31 janvier 2021 (872,2 millions \$ au 31 octobre 2020) et se résument comme suit :

ENTENTES HORS BILAN (en milliers de dollars)	Au 31 janvier 2021 \$	Au 31 octobre 2020 \$
<b>Garanties</b>		
Lettres de crédit irrévocables	12 455	23 813
Contrats de cautionnement	449	468
<b>Contrats de location</b>		
Obligations en vertu de contrats de location	739 912	847 872
	<b>752 816</b>	<b>872 153</b>



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

La Société dispose, aux fins d'émission de lettres de crédit, d'un crédit rotatif au montant de 75,0 millions \$ renouvelable annuellement, pour lequel la Société doit céder en nantissement de la trésorerie égale à 100 % du montant des lettres de crédit émises. Au 31 janvier 2021, un montant de 58,0 millions \$ était utilisé, dont 56,3 millions \$ pour garantir les obligations relatives aux ententes de retraite à prestations définies de membres de la haute direction; cette lettre de crédit irrévocable est détenue par un tiers fiduciaire. Dans l'éventualité d'un changement de contrôle, la lettre de crédit émise pour garantir les obligations relatives aux ententes de retraite à prestations définies de membres de la haute direction sera levée.

De plus, la Société dispose d'une facilité de cautionnement renouvelable en 2022. En vertu de cette entente, la Société peut faire émettre des contrats de cautionnement d'une durée maximale de trois ans et pour un montant total de 13,0 millions \$. Cette facilité permet, entre autres, à la Société d'émettre des contrats de cautionnement à certains de ses fournisseurs à qui des lettres de crédit étaient émises et pour lesquelles la Société devait céder en nantissement de la trésorerie égale au montant des lettres de crédit émises. Au 31 janvier 2021, un montant de 11,4 millions \$ était utilisé en vertu de cette facilité, et ce aux fins de l'émission de lettres de crédit à certains de nos fournisseurs de services.

La Société dispose également, aux fins d'émission de lettres de crédit pour ses opérations anglaises, d'une ligne de crédit bancaire garantie par des dépôts de 3,3 millions £ (5,7 millions \$), laquelle est pleinement utilisée.

Au 31 janvier 2021, le montant des ententes hors bilan, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, avait diminué de 119,3 millions \$ par rapport au 31 octobre 2020. Cette diminution découle principalement de l'ajout à notre flotte d'un Airbus A321neoLR en 2021, combinée à l'appréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain.

Sous réserve de l'obtention de financement additionnel tel que décrit à la section Base d'établissement et incertitude relative à la continuité d'exploitation du présent rapport de gestion et à la note 2 aux états financiers consolidés, 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.

## ENDETTEMENT

La Société affiche une dette à long terme de 50,0 millions \$ à l'état de la situation financière.

La dette totale de la Société, qui correspond au solde de la dette à long terme et des obligations locatives, s'élève à 902,9 millions \$ au 31 janvier 2021, soit une baisse de 0,9 millions \$ comparativement au 31 octobre 2020. Cette baisse est attribuable à l'appréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain, au retour anticipé aux bailleurs de deux Airbus A330 et d'un Boeing 737-800 au cours du trimestre, ainsi qu'aux remboursements des obligations locatives. La baisse a été presque entièrement compensée par l'ajout d'un Airbus A321neo LR à notre flotte au cours du trimestre.

La dette totale nette a augmenté de 122,6 millions \$, passant de 477,5 millions \$ au 31 octobre 2020 à 600,1 millions \$ au 31 janvier 2021. L'augmentation de notre dette totale nette est due à des soldes de trésorerie et équivalents de trésorerie moins élevés qu'au 31 octobre 2020.

## ACTIONS EN CIRCULATION

Au 31 janvier 2021, il y avait trois catégories d'actions autorisées, soit un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A, un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B et un nombre illimité d'actions privilégiées. Les actions privilégiées ne comportent aucun droit de vote et elles peuvent être émises en séries, chaque série comportant le nombre d'actions, la désignation, les droits, privilèges, restrictions et conditions qui sont fixés par le conseil d'administration.

Au 5 mars 2021, il y avait un total de 37 747 090 actions à droit de vote en circulation.

## OPTIONS D'ACHAT D'ACTIONS

Au 5 mars 2021, le nombre d'options d'achat d'actions en circulation s'élevait à 1 724 570, dont 1 595 617 pouvaient être exercées.



## AUTRES

### FLOTTE

Au 31 janvier 2021, la flotte d'Air Transat compte quinze Airbus A330 (332, 345 ou 375 sièges), sept Airbus A321neo LR (199 sièges), sept Airbus A321ceo (199 sièges) et un Boeing 737-800 (189 sièges). En raison de la pandémie de COVID-19 et des importantes réductions de capacité qui en découlent, deux Airbus A330 et un Boeing 737-800 ont été retournés aux bailleurs de façon anticipée au cours du trimestre terminé le 31 janvier 2021. De plus, cinq aéronefs loués, soit un Airbus A330, trois Airbus A321ceo et un Boeing 737-800, ne seront plus utilisés jusqu'à leur retour aux bailleurs; la valeur comptable de ces aéronefs loués avait été entièrement dépréciée au cours du trimestre terminé le 31 octobre 2020.

Au cours du trimestre terminé le 31 janvier 2021, la Société a pris livraison d'un Airbus A321neo LR, au cœur de la transformation de sa flotte.

### LITIGES

Dans le cours normal des affaires, la Société est exposée à diverses réclamations et actions. Ces litiges sont souvent entourés de nombreuses incertitudes, et l'issue de chacun desdits litiges est imprévisible. Selon la direction, les réclamations et actions sont suffisamment provisionnées ou couvertes par des polices d'assurance, et leur règlement ne devrait pas avoir d'effet défavorable notable sur la situation financière de la Société, sous réserve des éléments mentionnés dans la note 24 des états financiers consolidés de l'exercice terminé le 31 octobre 2020 et du paragraphe qui suit. La Société détient une assurance responsabilité pour les administrateurs et les dirigeants ainsi qu'une assurance responsabilité professionnelle dont la couverture est habituellement suffisante pour payer les montants que la Société pourrait être tenue de verser dans le cadre de ces poursuites visant spécifiquement les administrateurs et les dirigeants, et non la Société. De plus, la Société détient une assurance responsabilité professionnelle et civile générale pour toutes poursuites liées à des dommages non-corporels ou corporels subis. La Société s'est toujours défendue vigoureusement et entend continuer de le faire.

Au cours du trimestre terminé le 31 janvier 2021 et de l'exercice terminé le 31 octobre 2020, la Société a fait l'objet de certains recours collectifs en lien avec le remboursement de dépôts clients pour les vols annulés en lien avec la pandémie de COVID-19. Certains de ces recours collectifs pourraient entraîner des déboursés et coûts importants qui demeureront incertains jusqu'à ce qu'un ou plusieurs événements se réalisent ou non. À ce jour, l'issue de ces recours collectifs est impossible à prédire avec certitude et l'effet financier qui pourrait en découler ne peut faire l'objet d'une estimation fiable. Les montants qui pourraient devoir être payés en lien avec les recours collectifs sont pour la majeure partie inclus dans les Dépôts de clients et revenus différés. S'il advenait que la Société doive verser un montant en lien avec les recours collectifs, l'effet défavorable du règlement serait comptabilisé à l'état des résultats consolidé et pourrait avoir un effet très défavorable sur la trésorerie.

## PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Les méthodes comptables et modalités de calcul utilisées par la Société sont identiques à celles utilisées dans les états financiers consolidés annuels de l'exercice clos le 31 octobre 2020. Les méthodes comptables de la Société n'ont fait l'objet d'aucune modification significative depuis cette date.

### ESTIMATIONS COMPTABLES ET JUGEMENTS IMPORTANTS

#### EFFETS DE LA PANDÉMIE DE COVID-19 SUR LES ESTIMATIONS COMPTABLES ET JUGEMENTS IMPORTANTS

En raison de la gravité et de la nature mondiale de la pandémie de COVID-19, il est possible que les estimations utilisées ainsi que les jugements posés par la direction dans le cadre de la préparation des états financiers de la Société changent à court terme et que l'effet de ces changements soit important, ce qui pourrait entraîner, entre autres, une dépréciation de certains actifs et/ou une augmentation de certains passifs. De plus, ces risques pourraient avoir un impact défavorable significatif sur les résultats d'exploitation ainsi que sur la situation financière de la Société au cours des prochains mois.

#### DÉPRÉCIATION DES ACTIFS NON FINANCIERS

Une perte de valeur existe lorsque la valeur comptable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie [« UGT »] dépasse sa valeur recouvrable, laquelle correspond à la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente d'un actif, ou d'une UGT, et sa valeur d'utilité. L'identification des UGT exige que la direction porte un jugement sur les apports de chacune de ses filiales et du niveau d'interrelations entre elles compte tenu de l'intégration verticale de la Société et de l'objectif de proposer une offre complète de services touristiques dans les marchés desservies par la Société. Le calcul de la juste valeur diminuée du coût de la vente est fondé sur les données disponibles pour des transactions dans des conditions de pleine concurrence visant des actifs semblables, ou sur des prix observables sur le marché, moins les coûts de vente différentiels. Le calcul de la valeur d'utilité est fondé sur un modèle de flux de trésorerie actualisés. Les flux de trésorerie sont tirés du budget et des prévisions financières pour les cinq prochains exercices et ne tiennent pas compte des activités de restructuration auxquelles la Société ne s'est pas encore engagée ou des investissements futurs importants qui amélioreront le rendement de l'actif de l'UGT faisant l'objet du test. La valeur recouvrable est sensible au taux d'actualisation utilisé dans le modèle des flux de trésorerie actualisés ainsi qu'aux rentrées de fonds futures prévues et au taux de croissance utilisé à des fins d'extrapolation.

Au 31 janvier 2021, la Société a déterminé que les chutes des revenus et de la demande, dues à la pandémie de COVID-19, et les importantes réductions de capacité qui en découlent constituent des indications de dépréciation de ses UGT. Ainsi, la Société a effectué un test de dépréciation de ses UGT. La valeur recouvrable des UGT a été déterminée en fonction de la juste valeur diminuée des coûts de sortie, établie selon le prix de la transaction à 5,00 \$ par action en vertu de l'arrangement avec Air Canada daté du 9 octobre 2020. Les autres hypothèses utilisées aux fins du test de dépréciation au 31 octobre 2020 demeurent inchangées. Advenant que la transaction avec Air Canada ne se concrétise pas, le cours de l'action de la Société pourrait se déprécier. Aucune dépréciation de la valeur comptable des UGT de la Société n'a été comptabilisée puisque leur valeur recouvrable demeure supérieure à leur valeur comptable.

Une évaluation de la dépréciation de la flotte d'aéronefs qui ne seront pas utilisés d'ici l'échéance de leur bail a été effectuée séparément de l'évaluation des UGT de la Société. Cette évaluation n'a pas donné lieu à la comptabilisation de charges de dépréciation. Étant donné le recours à diverses hypothèses pour déterminer les valeurs recouvrables des actifs non financiers, il existe une incertitude relative à la mesure inhérente de celles-ci. Les résultats réels seront différents des résultats estimés d'après les hypothèses.

Depuis le 31 octobre 2020, aucune nouvelle indication de dépréciation n'est survenue qui indiquerait qu'il soit nécessaire d'effectuer un test de dépréciation du terrain détenu au Mexique, du placement dans une coentreprise et des marques de commerce.

#### PROVISION POUR CONDITIONS DE RETOUR

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

## CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Conformément au Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, 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, considèrent adéquates pour le 31 janvier 2021 la conception :

- des contrôles et des procédures de communication de l'information financière qui fournissent l'assurance raisonnable que l'information financière importante de la Société et de ses filiales est dûment communiquée et que cette information est enregistrée, traitée, condensée et présentée dans les délais prescrits par la législation;
- du contrôle interne à l'égard de l'information financière [« CIIF »] qui fournit, selon les critères établis du cadre de contrôle COSO 2013, l'assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière de la Société et à la préparation des états financiers consolidés selon les IFRS.

Le Président et chef de la direction et le Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière de la Société ont également effectué une évaluation afin de déterminer s'il y avait eu des changements apportés au CIIF au cours du trimestre clos le 31 janvier 2021, qui ont eu ou pourraient vraisemblablement avoir sur ce dernier une incidence importante. Aucune modification significative de ce genre n'a été identifiée à partir de leur évaluation.

## PERSPECTIVES

**Impact du coronavirus sur les perspectives** - Dans la situation actuelle, il est impossible pour l'instant de prévoir l'effet de la pandémie de COVID-19 sur les réservations à venir, la reprise partielle des opérations aériennes ainsi que les résultats financiers.

La Société a mis en œuvre une série de mesures opérationnelles, commerciales et financières, notamment de réduction de coûts, visant à préserver sa trésorerie. Elle continue d'assurer un suivi quotidien de la situation afin d'ajuster ces mesures en fonction de son évolution. Se reporter à la section « Risques et incertitudes » du rapport de gestion annuel de la Société pour l'exercice financier terminé le 31 octobre 2020 pour une description plus détaillée des principaux risques et incertitudes auxquels fait face la Société.

En conséquence, la Société ne présente pas pour l'instant de perspectives pour le second trimestre, ni pour l'été 2021.

**TRANSAT A.T. INC.**  
**ÉTATS CONSOLIDÉS DE LA SITUATION FINANCIÈRE**

[Note 2 Incertitude relative à la continuité d'exploitation]

(en milliers de dollars canadiens)	Notes	Au 31 janvier 2021 \$	Au 31 octobre 2020 \$
<b>ACTIFS</b>			
Trésorerie et équivalents de trésorerie		302 846	426 433
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés	4	249 008	252 379
Clients et autres débiteurs	5	85 408	95 334
Impôts sur le résultat à recevoir		824	2 377
Stocks		9 241	10 024
Charges payées d'avance		41 869	47 164
Instruments financiers dérivés		—	964
Partie courante des dépôts	6	13 415	16 471
<b>Actifs courants</b>		<b>702 611</b>	<b>851 146</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie réservés	4	56 268	56 268
Dépôts	6	127 106	136 904
Impôts sur le résultat à recevoir		15 100	15 100
Immobilisations corporelles	7	943 489	916 382
Immobilisations incorporelles		23 216	25 509
Placement	8	11 194	14 509
Autres actifs		253	253
<b>Actifs non courants</b>		<b>1 176 626</b>	<b>1 164 925</b>
		<b>1 879 237</b>	<b>2 016 071</b>
<b>PASSIFS</b>			
Fournisseurs et autres créditeurs		208 028	232 243
Impôts sur le résultat à payer		201	203
Dépôts de clients et revenus différés		573 565	608 890
Instruments financiers dérivés		3 433	10 055
Partie courante des obligations locatives	9	130 036	147 980
Partie courante de la provision pour conditions de retour	10	2 243	14 963
<b>Passifs courants</b>		<b>917 506</b>	<b>1 014 334</b>
Dette à long terme et obligations locatives	9	772 906	755 906
Provision pour conditions de retour	10	132 152	128 635
Autres passifs	11	50 705	50 215
Passifs d'impôt différé		647	674
<b>Passifs non courants</b>		<b>956 410</b>	<b>935 430</b>
<b>CAPITAUX PROPRES</b>			
Capital-actions	12	221 012	221 012
Provision pour paiements fondés sur des actions		15 948	15 948
Résultats non distribués (déficit)		(224 910)	(164 138)
Profit latent (perte latente) sur les couvertures de flux de trésorerie		—	(522)
Montant cumulé des écarts de change		(6 729)	(5 993)
		<b>5 321</b>	<b>66 307</b>
		<b>1 879 237</b>	<b>2 016 071</b>

Voir les notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

**AVIS**

Les auditeurs indépendants de la Société n'ont pas effectué un examen des états financiers intermédiaires condensés ci-joints

**TRANSAT A.T. INC.**  
**ÉTATS CONSOLIDÉS DES RÉSULTATS**

[Note 2 Incertitude relative à la continuité d'exploitation]

(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Notes	Trimestres clos les 31 janvier	
		2021 \$	2020 \$
<b>Revenus</b>	<b>13</b>	<b>41 920</b>	<b>692 799</b>
<b>Charges d'exploitation</b>			
Coûts liés à la prestation de services touristiques		10 019	235 463
Carburant d'aéronefs		7 548	103 539
Salaires et avantages du personnel	13	28 212	103 003
Frais de vente et de distribution		1 948	51 894
Entretien d'aéronefs		16 448	50 354
Frais d'aéroports et de navigation		4 790	37 996
Loyer d'aéronefs		—	9 072
Autres coûts aériens		8 330	50 238
Autres		15 677	23 916
Quote-part du résultat net d'une coentreprise		2 580	(69)
Amortissement et dépréciation		37 490	48 285
Éléments spéciaux	14	6 926	4 174
		<b>139 968</b>	<b>717 865</b>
<b>Résultat d'exploitation</b>		<b>(98 048)</b>	<b>(25 066)</b>
Coûts de financement	9	19 145	10 087
Revenus du financement		(1 447)	(5 461)
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés		(5 196)	10 784
Gain sur cession d'actifs	15	(17 372)	—
Perte (gain) de change		(32 873)	3 488
<b>Résultat avant charge d'impôts</b>		<b>(60 305)</b>	<b>(43 964)</b>
<b>Impôts sur le résultat (récupération)</b>			
Exigibles		123	(1 890)
Différés		75	(9 112)
		<b>198</b>	<b>(11 002)</b>
<b>Résultat net de la période</b>		<b>(60 503)</b>	<b>(32 962)</b>
<b>Résultat net attribuable aux :</b>			
Actionnaires		(60 534)	(33 805)
Participations ne donnant pas le contrôle		31	843
		<b>(60 503)</b>	<b>(32 962)</b>
<b>Résultat par action</b>	<b>12</b>		
De base		(1,60)	(0,90)
Dilué		(1,60)	(0,90)

Voir les notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

**TRANSAT A.T. INC.**  
**ÉTATS CONSOLIDÉS DU RÉSULTAT GLOBAL**

*[Note 2 Incertitude relative à la continuité d'exploitation]*

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 31 janvier	
	2021	2020
	\$	\$
<b>Résultat net de la période</b>	<b>(60 503)</b>	<b>(32 962)</b>
<b>Autres éléments du résultat global</b>		
<b>Éléments qui seront reclassés en résultat net</b>		
Variation de la juste valeur des dérivés désignés comme couverture des flux de trésorerie	—	(1 792)
Reclassement en résultat net	447	1 133
Impôts différés	75	164
	<b>522</b>	<b>(495)</b>
Gain de change sur conversion des états financiers des filiales étrangères	<b>(736)</b>	<b>2 717</b>
Total des autres éléments du résultat global	<b>(214)</b>	<b>2 222</b>
<b>Résultat global de la période</b>	<b>(60 717)</b>	<b>(30 740)</b>
<b>Résultat global attribuable aux :</b>		
Actionnaires	<b>(58 979)</b>	<b>(31 842)</b>
Participations ne donnant pas le contrôle	<b>(1 738)</b>	<b>1 102</b>
	<b>(60 717)</b>	<b>(30 740)</b>

Voir les notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

**TRANSAT A.T. INC.**  
**ÉTATS CONSOLIDÉS DE LA VARIATION DES CAPITAUX PROPRES**

[Note 2 Incertitude relative à la continuité d'exploitation]

	Cumul des autres éléments du résultat global					Total	Participa- tions ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres
	Capital- actions	Provision pour paiements fondés sur des actions	Résultats non distribués (déficit)	Profit (perte) latent sur les couvertures de flux de trésorerie	Montant cumulé des écarts de change			
(en milliers de dollars canadiens)	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<b>Solde au 31 octobre 2019</b>	221 012	15 948	336 993	(9 176)	(7 326)	557 451	—	557 451
Résultat net de la période	—	—	(33 805)	—	—	(33 805)	843	(32 962)
Autres éléments du résultat global	—	—	—	(495)	2 458	1 963	259	2 222
Résultat global de la période	—	—	(33 805)	(495)	2 458	(31 842)	1 102	(30 740)
Variation de la juste valeur du passif lié aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	103	—	—	103	(103)	—
Reclassement du passif lié aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	(740)	(740)
Reclassement de l'écart de change lié aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	259	259	(259)	—
	—	—	103	—	259	362	(1 102)	(740)
<b>Solde au 31 janvier 2020</b>	221 012	15 948	303 291	(9 671)	(4 609)	525 971	—	525 971
Résultat net de la période	—	—	(462 740)	—	—	(462 740)	(1 063)	(463 803)
Autres éléments du résultat global	—	—	(4 664)	9 149	(1 788)	2 697	404	3 101
Résultat global de la période	—	—	(467 404)	9 149	(1 788)	(460 043)	(659)	(460 702)
Dividendes	—	—	—	—	—	—	(849)	(849)
Variation de la juste valeur du passif lié aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	(25)	—	—	(25)	25	—
Reclassement du passif lié aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	1 887	1 887
Reclassement de l'écart de change lié aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	404	404	(404)	—
	—	—	(25)	—	404	379	659	1 038
<b>Solde au 31 octobre 2020</b>	221 012	15 948	(164 138)	(522)	(5 993)	66 307	—	66 307
Résultat net de la période	—	—	(60 534)	—	—	(60 534)	31	(60 503)
Autres éléments du résultat global	—	—	—	522	1 033	1 555	(1 769)	(214)
Résultat global de la période	—	—	(60 534)	522	1 033	(58 979)	(1 738)	(60 717)
Variation de la juste valeur du passif lié aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	(238)	—	—	(238)	238	—
Reclassement du passif lié aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	(269)	(269)
Reclassement de l'écart de change lié aux participations ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	(1 769)	(1 769)	1 769	—
	—	—	(238)	—	(1 769)	(2 007)	1 738	(269)
<b>Solde au 31 janvier 2021</b>	<b>221 012</b>	<b>15 948</b>	<b>(224 910)</b>	<b>—</b>	<b>(6 729)</b>	<b>5 321</b>	<b>—</b>	<b>5 321</b>

Voir les notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités

**TRANSAT A.T. INC.**  
**TABLEAUX CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE**

[Note 2 Incertitude relative à la continuité d'exploitation]

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestres clos les 31 janvier	
	2021	2020
	\$	\$
<b>ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES</b>		
Résultat net de la période	(60 503)	(32 962)
Éléments opérationnels ne nécessitant pas de sorties (entrées) de fonds :		
Amortissement et dépréciation	37 490	48 285
Variation de la juste valeur des dérivés liés au carburant et autres dérivés	(5 196)	10 784
Gain sur cession d'actifs	(17 372)	—
Perte (gain) de change	(32 873)	3 488
Quote-part du résultat net d'une coentreprise	2 580	(69)
Impôts différés	75	(9 112)
Avantages du personnel	769	754
	(75 030)	21 168
Variation nette des soldes sans effet de trésorerie du fonds de roulement opérationnel	(36 111)	160 410
Variation nette de la provision pour conditions de retour	(3 315)	4 250
Variation nette des autres actifs et passifs opérationnels	8 161	(12 621)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>	<b>(106 295)</b>	<b>173 207</b>
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>		
Acquisitions d'immobilisations corporelles et autres actifs incorporels	(2 296)	(33 098)
Produit de la cession d'actifs	422	—
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>	<b>(1 874)</b>	<b>(33 098)</b>
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>		
Remboursement des obligations locatives	(15 143)	(24 066)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>(15 143)</b>	<b>(24 066)</b>
Effet des variations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(275)	1 294
<b>Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>(123 587)</b>	<b>117 337</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période	426 433	564 844
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	<b>302 846</b>	<b>682 181</b>
<b>Informations supplémentaires (présentées avec les activités opérationnelles)</b>		
Impôts sur les bénéfices payés (recupérés), nets	(158)	1 009
Intérêts payés	746	221

Voir les notes afférentes aux états financiers intermédiaires consolidés condensés non audités



[Les montants sont exprimés en milliers \$ canadiens, à l'exception des montants par action ou autrement spécifié] [non audités]

## Note 1 RENSEIGNEMENTS SUR LA SOCIÉTÉ

Transat A.T. inc., [la «Société»], dont le siège social se trouve au 300 Léo-Pariseau, Montréal (Québec), Canada, a été constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Ses actions à droit de vote variable de catégorie A et ses actions à droit de vote de catégorie B sont inscrites à la Bourse de Toronto et sont transigées sous un seul symbole, soit « TRZ ».

Transat A.T. inc. est une société intégrée spécialisée dans l'organisation, la commercialisation et la distribution de voyages vacances dans le secteur touristique. Le cœur de son organisation est formé d'un voyageur implanté au Canada, lequel est intégré verticalement avec ses autres services de transport aérien, de distribution, à travers un réseau dynamique d'agences de voyages, de services à valeur ajoutée offerts à destination et d'hôtellerie.

Les états financiers intermédiaires consolidés condensés de Transat A.T. inc. pour le trimestre clos le 31 janvier 2021 ont été approuvés par le conseil d'administration de la Société le 10 mars 2021.

Les activités de la Société sont saisonnières, par conséquent, les résultats opérationnels des périodes intermédiaires ne reflètent pas nécessairement proportionnellement les résultats de l'exercice entier.

## Note 2 INCERTITUDE RELATIVE À LA CONTINUITÉ D'EXPLOITATION

Dans le cadre de la préparation des états financiers, la direction est tenue de relever tout événement ou toute situation susceptible de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation. Un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation existe si des situations ou événements pertinents, considérés collectivement, indiquent que la Société sera incapable de respecter ses obligations à l'échéance au cours d'une période, qui s'étale au minimum, sans toutefois s'y limiter, sur 12 mois à compter du 31 janvier 2021. Lorsque la Société relève des situations ou événements susceptibles de jeter un doute important sur sa capacité à poursuivre son exploitation, elle évalue si les plans élaborés pour atténuer ces situations ou événements dissiperont tout doute important possible.

En raison de la pandémie de COVID-19 qui sévit à l'échelle mondiale, les activités de l'entreprise ont été fortement perturbées et ses résultats financiers ont été lourdement affectés. Ainsi, la Société a subi une perte nette de 60 503 \$ au cours du premier trimestre clos le 31 janvier 2021 et, à cette date les passifs courants de la Société excédaient de 214 895 \$ le total de ses actifs courants. Toutefois, comme il est décrit à la note 9, la Société a à sa disposition une facilité de crédit à court terme subordonnée de 250 000 \$. Le 17 février 2021, la Société a amendé son entente de crédit à court terme subordonnée, dont l'échéance a été prolongée jusqu'au 30 juin 2021. Cette facilité de crédit peut faire l'objet de tirages en tranches à tout moment avant le 31 mai 2021, sous réserve du respect des conditions préalables et des conditions d'emprunt applicables. Ces conditions comprennent certaines exigences relatives à l'encaisse minimale non affectée avant et après un tirage sur la facilité. De plus, la Société a prolongé la suspension temporaire de l'application de certains ratios financiers aux termes de sa facilité de crédit à terme rotatif et de sa facilité de crédit à court terme jusqu'au 29 avril 2021, après quoi, en l'absence d'une prolongation, la Société pourrait se trouver en défaut de ses obligations et pourrait être confrontée à la déchéance du terme de ses emprunts. La facilité de crédit à court terme prendra fin à la première éventualité à survenir entre le 30 juin 2021 et la clôture de l'arrangement avec Air Canada.

L'industrie mondiale du transport aérien et du tourisme a fait face à un effondrement du trafic et de la demande. Les restrictions de voyage, l'incertitude qui subsiste quant aux dates de réouverture des frontières, tant au Canada que dans certaines destinations que la Société dessert, l'imposition de mesures de quarantaine et les exigences de tests au Canada et dans d'autres pays, ainsi que les inquiétudes liées à la pandémie et ses répercussions économiques, créent une grande incertitude liée à la demande au moins pour l'exercice 2021. Pour la première moitié de l'hiver 2021, la Société a déployé un programme d'hiver réduit. Le 29 janvier 2021, à la demande du gouvernement canadien de ne pas effectuer de voyages vers le Mexique et les Caraïbes et à la suite de l'imposition de nouvelles mesures de quarantaine et de test de dépistage de la COVID-19, la Société a annoncé la suspension complète de tous ses vols réguliers et le rapatriement de ses clients au Canada. Elle prévoit à présent reprendre ses opérations pour la haute saison d'été, soit vers la mi-juin. La Société ne peut pas prévoir pour l'instant toutes les répercussions de la COVID-19 sur ses activités et ses résultats, ni le moment précis où la situation s'améliorera. La Société a mis en œuvre une série de mesures tant opérationnelles, commerciales, que financières, notamment de réduction de coûts, visant à préserver sa trésorerie. Elle assure un suivi quotidien de la situation afin d'ajuster ces mesures en fonction de son évolution. Toutefois, tant que la Société ne pourra reprendre ses activités à des niveaux suffisants, la pandémie de COVID-19 aura des retombées négatives importantes sur ses revenus, ses flux de trésorerie des activités d'exploitation et ses résultats d'exploitation. Même si la disponibilité d'un vaccin permet d'espérer un certain niveau de reprise de ses activités dans le courant de l'année 2021, la Société ne s'attend pas à ce que celles-ci retrouvent un niveau similaire à celui d'avant la pandémie avant 2023 dans le meilleur des cas.

La Société déploie tous les efforts afin de mener la transaction avec Air Canada à terme. Si la transaction ne devait pas se conclure, la capacité de la Société à poursuivre son exploitation pour les 12 prochains mois exige qu'elle exerce une part importante de jugement et dépend de sa capacité à obtenir du financement additionnel avant l'échéance de la facilité de crédit à court terme subordonnée (à ce jour, l'échéance de cette facilité est le 30 juin 2021) au moyen de nouvelles sources de financement, incluant la modification et le renouvellement de sa facilité de crédit à court terme subordonnée, de l'incidence de la pandémie de COVID-19 et des restrictions gouvernementales connexes liées aux activités et aux liquidités de la Société (y compris la capacité de la Société de reprendre ses activités régulières à un niveau suffisant), de sa capacité à accroître ses revenus afin de générer des flux de trésorerie des activités d'exploitation positifs, ainsi que du soutien continu accordé par ses fournisseurs, ses bailleurs, ses processeurs de cartes de crédit et autres créanciers. La direction cherche donc activement, si la transaction ne devait pas avoir lieu, à sécuriser le financement qui serait requis avant l'échéance de la facilité de crédit à court terme subordonnée (à ce jour, fixée au 30 juin 2021) et discute à l'heure actuelle avec des prêteurs potentiels, dont les autorités gouvernementales fédérales et provinciales. Ces discussions incluent la possible soumission d'une demande au Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE). La direction pourrait aussi tenter de repousser à nouveau l'échéance de la facilité de crédit à court terme subordonnée afin de se donner davantage de temps pour mettre en place le financement global requis. La direction demeure également à l'affût de tout programme d'aide gouvernementale, incluant une aide sectorielle qui pourrait comporter des prêts et possiblement d'autres types de soutien annoncés par le Ministre des Transports du Canada. La Société mène parallèlement des pourparlers avec ses bailleurs afin de modifier les conditions de ses baux.

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

Rien ne garantit que les fonds additionnels disponibles aux termes de la facilité de crédit à court terme existante seront suffisants pour financer les activités de la Société jusqu'à l'échéance des facilités de crédit, que la Société pourra de nouveau emprunter des montants suffisants pour répondre à ses besoins, ou qu'elle pourra le faire à des conditions acceptables, ou que les fournisseurs, les bailleurs, les processeurs de cartes de crédit et autres créanciers continueront de la soutenir. La pandémie de COVID-19 a mis à rude épreuve la capacité de la Société à retrouver la rentabilité. De ce fait, rien ne garantit que la Société sera en mesure de générer des flux de trésorerie positifs de ses activités d'exploitation au cours des 12 prochains mois.

Cette situation indique l'existence d'incertitudes significatives jetant un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation et, ainsi, à réaliser ses actifs et à s'acquitter de ses dettes dans le cours normal de ses activités.

Les présents états financiers intermédiaires consolidés condensés ont été préparés sur une base de continuité de l'exploitation suivant laquelle on présume que la Société poursuivra ses activités dans un avenir prévisible et sera en mesure de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses dettes et de faire face à ses obligations dans le cours normal de ses activités. Les présents états financiers intermédiaires consolidés condensés au 31 janvier 2021 ne comprennent pas d'ajustements à la valeur comptable et au classement des actifs, des passifs et des charges comptabilisés qui pourraient autrement être nécessaires si la base de continuité de l'exploitation se révélait inappropriée. Ces ajustements pourraient être importants.

### Note 3 PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

#### BASE D'ÉTABLISSEMENT

Les présents états financiers intermédiaires consolidés condensés de la Société et de ses filiales ont été préparés conformément aux Normes internationales d'information financière [« IFRS »], publiées par l'International Accounting Standards Board [« IASB »] et adoptées par le Conseil des normes comptables du Canada. Ces états financiers intermédiaires consolidés condensés ont été préparés conformément à l'IAS 34, *Information financière intermédiaire*.

Sauf indication contraire, ces états financiers intermédiaires consolidés condensés sont présentés en dollars canadiens, la monnaie fonctionnelle de la Société. Chacune des entités de la Société détermine sa propre monnaie fonctionnelle et les éléments inclus dans les états financiers de chacune des entités sont évalués à l'aide de cette monnaie fonctionnelle.

Les méthodes comptables et modalités de calcul dans ces états financiers intermédiaires consolidés condensés sont identiques à celles utilisées dans les états financiers consolidés annuels les plus récents. Les états financiers intermédiaires consolidés condensés doivent être lus avec les états financiers consolidés annuels audités et les notes correspondantes faisant partie du rapport annuel de la Société de l'exercice clos le 31 octobre 2020.

Ces états financiers intermédiaires consolidés condensés ont été préparés sur une base de continuité d'exploitation, au coût historique, sauf pour les actifs et passifs financiers classés sous « actifs / passifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net » et « actifs / passifs financiers à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global » qui ont été évalués à la juste valeur.

#### ESTIMATIONS COMPTABLES ET JUGEMENTS IMPORTANTS

##### EFFETS DE LA PANDÉMIE DE COVID-19 SUR LES ESTIMATIONS COMPTABLES ET JUGEMENTS IMPORTANTS

En raison de la gravité et de la nature mondiale de la pandémie de COVID-19, il est possible que les estimations utilisées ainsi que les jugements posés par la direction dans le cadre de la préparation des états financiers de la Société changent à court terme et que l'effet de ces changements soit important, ce qui pourrait entraîner, entre autres, une dépréciation de certains actifs et/ou une augmentation de certains passifs. De plus, ces risques pourraient avoir un impact défavorable significatif sur les résultats d'exploitation ainsi que sur la situation financière de la Société au cours des prochains mois.

##### DÉPRÉCIATION DES ACTIFS NON FINANCIERS

Une perte de valeur existe lorsque la valeur comptable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie [« UGT »] dépasse sa valeur recouvrable, laquelle correspond à la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente d'un actif, ou d'une UGT, et sa valeur d'utilité. L'identification des UGT exige que la direction porte un jugement sur les apports de chacune de ses filiales et du niveau d'interrelations entre elles compte tenu de l'intégration verticale de la Société et de l'objectif de proposer une offre complète de services touristiques dans les marchés desservies par la Société. Le calcul de la juste valeur diminuée du coût de la vente est fondé sur les données disponibles pour des transactions dans des conditions de pleine concurrence visant des actifs semblables, ou sur des prix observables sur le marché, moins les coûts de vente différentiels. Le calcul de la valeur d'utilité est fondé sur un modèle de flux de trésorerie actualisés. Les flux de trésorerie sont tirés du budget et des prévisions financières pour les cinq prochains exercices et ne tiennent pas compte des activités de restructuration auxquelles la Société ne s'est pas encore engagée ou des investissements futurs importants qui amélioreront le rendement de l'actif de l'UGT faisant l'objet du test. La valeur recouvrable est sensible au taux d'actualisation utilisé dans le modèle des flux de trésorerie actualisés ainsi qu'aux rentrées de fonds futures prévues et au taux de croissance utilisé à des fins d'extrapolation.

Au 31 janvier 2021, la Société a déterminé que les chutes des revenus et de la demande, dues à la pandémie de COVID-19, et les importantes réductions de capacité qui en découlent constituent des indications de dépréciation de ses UGT. Ainsi, la Société a effectué un test de dépréciation de ses UGT. La valeur recouvrable des UGT a été déterminée en fonction de la juste valeur diminuée des coûts de sortie, établie selon le prix de la transaction à 5,00 \$ par action en vertu de l'arrangement avec Air Canada daté du 9 octobre 2020. Les autres hypothèses utilisées aux fins du test de dépréciation au 31 octobre 2020 demeurent inchangées. Advenant que la transaction avec Air Canada ne se concrétise pas, le cours de l'action de la Société pourrait se déprécier. Aucune dépréciation de la valeur comptable des UGT de la Société n'a été comptabilisée puisque leur valeur recouvrable demeure supérieure à leur valeur comptable.

Une évaluation de la dépréciation de la flotte d'aéronefs qui ne seront pas utilisés d'ici l'échéance de leur bail a été effectuée séparément de l'évaluation des UGT de la Société. Cette évaluation n'a pas donné lieu à la comptabilisation de charges de dépréciation. Étant donné le recours à diverses hypothèses pour déterminer les valeurs recouvrables des actifs non financiers, il existe une incertitude relative à la mesure inhérente de celles-ci. Les résultats réels seront différents des résultats estimés d'après les hypothèses.

Depuis le 31 octobre 2020, aucune nouvelle indication de dépréciation n'est survenue qui indiquerait qu'il soit nécessaire d'effectuer un test de dépréciation du terrain détenu au Mexique, du placement dans une coentreprise et des marques de commerce.

#### PROVISION POUR CONDITIONS DE RETOUR

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

#### Note 4 TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE EN FIDUCIE OU AUTREMENT RÉSERVÉS

Au 31 janvier 2021, la trésorerie et les équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés incluent 241 403 \$ [242 622 \$ au 31 octobre 2020] de fonds reçus de clients, principalement canadiens, pour lesquels les services n'avaient pas été rendus ou pour lesquels le délai d'accessibilité n'avait pas été atteint, et ce, en conformité avec les organismes de réglementation canadiens et avec les ententes commerciales de la Société avec certains fournisseurs de services de traitement de carte de crédit. De plus, elle inclut 63 873 \$, dont 56 268 \$ est présenté hors de l'actif à court terme, [66 025 \$ au 31 octobre 2020, dont 56 268 \$ hors de l'actif à court terme] qui était cédé en nantissement de lettres de crédit.

#### Note 5 CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

	Au 31 janvier 2021	Au 31 octobre 2020
	\$	\$
Créances-clients	6 371	5 565
Sommes à recevoir de l'État	31 632	26 017
Encaisses bailleurs à recevoir	7 540	18 970
Autres montants à recevoir	39 865	44 782
	<b>85 408</b>	<b>95 334</b>

Au 31 janvier 2021, les sommes à recevoir de l'État incluent un montant de 17 082 \$ à titre de Subvention Salariale d'Urgence du Canada [« SSUC »] à recevoir [note 13] [16 061 \$ au 31 octobre 2020]. De plus, les autres montants à recevoir incluent des soldes à recevoir de deux processeurs de cartes de crédit totalisant 24 314 \$ [19 177 \$ au 31 octobre 2020].

#### Note 6 DÉPÔTS

	Au 31 janvier 2021	Au 31 octobre 2020
	\$	\$
Dépôts d'entretien aux bailleurs	95 784	103 638
Dépôts relatifs aux aéronefs et moteurs loués	36 397	40 470
Dépôts auprès de fournisseurs	8 340	9 267
	<b>140 521</b>	<b>153 375</b>
Moins tranche récupérable à moins d'un an	13 415	16 471
	<b>127 106</b>	<b>136 904</b>

Note 7 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Flotte	Équipement d'aéronefs	Équipement et mobilier de bureau	Terrain, édifice et améliorations locatives	Droit d'utilisation Flotte	Droit d'utilisation Immobilier et autres	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<b>Coût</b>							
<b>Solde au 31 octobre 2020</b>	162 773	136 183	58 649	82 966	1 457 559	148 971	2 047 101
Ajouts	1 787	379	27	—	62 417	—	64 610
Dispositions	—	—	(174)	—	—	(122)	(296)
Radiations	(35 029)	(1 292)	(239)	(481)	(214 111)	(3 507)	(254 659)
Écart de change	—	—	(55)	(2 184)	—	(181)	(2 420)
<b>Solde au 31 janvier 2021</b>	129 531	135 270	58 208	80 301	1 305 865	145 161	1 854 336
<b>Amortissement cumulé</b>							
<b>Solde au 31 octobre 2020</b>	102 260	71 272	39 844	29 591	806 496	81 256	1 130 719
Amortissement	2 933	2 828	1 368	379	25 590	1 959	35 057
Dispositions	—	—	(60)	—	—	—	(60)
Radiations	(35 029)	(1 292)	(239)	(481)	(214 111)	(3 507)	(254 659)
Écart de change	—	—	(44)	(26)	—	(140)	(210)
<b>Solde au 31 janvier 2021</b>	70 164	72 808	40 869	29 463	617 975	79 568	910 847
<b>Valeur comptable nette au 31 janvier 2021</b>	59 367	62 462	17 339	50 838	687 890	65 593	943 489

	Flotte	Équipement d'aéronefs	Équipement et mobilier de bureau	Terrain, édifice et améliorations locatives	Droit d'utilisation Flotte	Droit d'utilisation Immobilier et autres	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<b>Coût</b>							
<b>Solde au 31 octobre 2019</b>	328 737	125 102	60 037	115 558	1 344 885	130 017	2 104 336
Ajouts	6 839	25 852	5 089	1 294	269 227	24 648	332 949
Dispositions	(47 628)	(14 600)	(369)	—	(109 891)	(1 049)	(173 537)
Radiations	(121 053)	—	(6 038)	(1 885)	(138)	(4 822)	(133 936)
Dépréciation	(4 122)	(171)	—	(32 826)	(46 524)	—	(83 643)
Écart de change	—	—	(70)	825	—	177	932
<b>Solde au 31 octobre 2020</b>	162 773	136 183	58 649	82 966	1 457 559	148 971	2 047 101
<b>Amortissement cumulé</b>							
<b>Solde au 31 octobre 2019</b>	250 001	74 717	40 388	29 167	741 597	77 021	1 212 891
Amortissement	18 372	11 152	5 642	2 392	145 810	9 262	192 630
Dispositions	(45 060)	(14 597)	(209)	—	(80 773)	(130)	(140 769)
Radiations	(121 053)	—	(6 038)	(1 885)	(138)	(4 822)	(133 936)
Écart de change	—	—	61	(83)	—	(75)	(97)
<b>Solde au 31 octobre 2020</b>	102 260	71 272	39 844	29 591	806 496	81 256	1 130 719
<b>Valeur comptable nette au 31 octobre 2020</b>	60 513	64 911	18 805	53 375	651 063	67 715	916 382

Au cours du trimestre terminé le 31 janvier 2021, la Société a retourné de façon anticipée aux bailleurs trois aéronefs loués, soit deux Airbus A330 et un Boeing 737-800, et deux baux d'Airbus A330 sont arrivés à échéance. Ces retours ont donné lieu à des radiations des soldes d'immobilisations corporelles et d'amortissement cumulé de 248 831 \$.

## Note 8 PLACEMENT

La variation de notre participation de 50 % dans une coentreprise, Desarrollo Transimar, se présente comme suit :

	\$
Solde au 31 octobre 2020	14 509
Quote-part du résultat net	(2 580)
Écart de conversion	(735)
<b>Solde au 31 janvier 2021</b>	<b>11 194</b>

Le placement a été converti au taux de clôture USD/CAD de 1,2777 au 31 janvier 2021 [1,3336 au 31 octobre 2020].

## Note 9 DETTE À LONG TERME ET OBLIGATIONS LOCATIVES

La Société dispose d'une entente de crédit à terme rotatif de 50 000 \$ aux fins de ses opérations. L'entente, qui vient à échéance en 2022, peut être prolongée d'un an à chaque date d'anniversaire sous l'approbation des prêteurs et devient immédiatement exigible dans l'éventualité d'un changement de contrôle. Selon les termes de l'entente, les tirages peuvent être effectués sous la forme d'acceptations bancaires ou d'emprunts bancaires, en dollars canadiens, en dollars américains, en euros ou en livres sterling. L'entente est garantie par une hypothèque mobilière de premier rang grevant l'universalité des actifs, présents et futurs, des filiales canadiennes, mexicaines et européennes de la Société, sous réserve de certaines exceptions. Le crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires, au taux préférentiel de l'institution financière, ou au TIOL (taux interbancaire offert à Londres), majoré d'une prime. Selon les termes de l'entente, la Société est tenue de respecter certains ratios financiers et conditions financières. Au 31 janvier 2021, la Société bénéficiait d'une suspension de l'application de certains ratios et conditions financières de la part de ses prêteurs jusqu'au 29 avril 2021 et un montant de 50 000 \$ de la facilité de crédit était utilisé.

Le 17 février 2021, la Société a amendé son entente de crédit à court terme subordonnée de 250 000 \$ aux fins de ses opérations. Selon l'entente amendée, qui vient à échéance le 30 juin 2021, ou immédiatement exigible en cas de changement de contrôle, les tirages peuvent être effectués jusqu'au 31 mai 2021 sous la forme d'acceptations bancaires ou d'emprunts bancaires, en dollars canadiens, sous certaines conditions, incluant certaines exigences relatives à la trésorerie et équivalents de trésorerie avant et après un tirage sur la facilité. L'entente est garantie par une hypothèque mobilière de deuxième rang grevant l'universalité des actifs, présents et futurs, des filiales canadiennes, mexicaines et européennes de la Société, sous réserve de certaines exceptions. Le crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires ou au taux préférentiel de l'institution financière, majoré d'une prime. Au 31 janvier 2021, la Société bénéficiait d'une suspension de l'application de certains ratios et conditions financières de la part de ses prêteurs jusqu'au 29 avril 2021 et la facilité de crédit n'était pas utilisée.

La Société dispose également, aux fins d'émission de lettres de crédit, d'un crédit rotatif au montant de 75 000 \$ renouvelable annuellement, pour lequel la Société doit céder en nantissement de la trésorerie égale à 100 % du montant des lettres de crédit émises. Au 31 janvier 2021, un montant de 58 022 \$ était utilisé [60 266 \$ au 31 octobre 2020] dont 56 268 \$ pour garantir les obligations relatives aux ententes de retraite à prestations définies de membres de la haute direction; cette lettre de crédit irrévocable est détenue par un tiers fiduciaire. Dans l'éventualité d'un changement de contrôle, la lettre de crédit émise pour garantir les obligations relatives aux ententes de retraite à prestations définies de membres de la haute direction sera levée.

Le tableau suivant présente les échéances et les taux d'intérêt moyens pondérés liés à la dette à long terme et aux obligations locatives au 31 janvier 2021 et au 31 octobre 2020. La partie courante des obligations locatives inclut des paiements de loyers différés liés aux baux d'aéronefs et aux baux immobiliers de 46 914 \$ et 3 177 \$, respectivement :

	Échéance finale	Taux d'intérêt moyen pondéré %	Au 31 janvier 2021 \$	Au 31 octobre 2020 \$
<b>Dette à long terme</b>	2022	4,92	<b>49 983</b>	49 980
<b>Obligations locatives</b>				
Flotte	2021-2031	5,62	774 019	772 925
Immobilier et autres	2021-2037	5,58	78 940	80 981
<b>Obligations locatives</b>		5,62	<b>852 959</b>	853 906
<b>Total dette à long terme et obligations locatives</b>		5,58	<b>902 942</b>	903 886
Partie courante des obligations locatives			(130 036)	(147 980)
<b>Dette à long terme et obligations locatives</b>			<b>772 906</b>	755 906

La charge d'intérêt pour les périodes terminées les 31 janvier 2021 et 2020 se détaille comme suit :

	Trimestres clos les 31 janvier	
	2021 \$	2020 \$
Charge d'intérêt liée aux obligations locatives	11 359	8 939
Charge de désactualisation de la provision pour conditions de retour	149	630
Charge d'intérêt sur la dette à long terme	610	—
Autres intérêts	7 027	518
<b>Coûts de financement</b>	<b>19 145</b>	10 087

Les autres intérêts pour le trimestre terminé le 31 janvier 2021 sont principalement dus aux frais d'attente et de mise en place liés à la facilité de crédit à court terme subordonnée de 250 000 \$.

La charge de loyer pour les périodes terminées les 31 janvier 2021 et 2020 se détaille comme suit :

	Trimestres clos les 31 janvier	
	2021 \$	2020 \$
Paiements de loyer variables	—	2 640
Baux à court terme	—	6 432
<b>Loyer d'aéronefs</b>	<b>—</b>	9 072
Paiements de loyer variables	—	1 127
Baux à court terme	488	1 276
Baux liés à des actifs de faible valeur	116	162
	<b>604</b>	11 637



**FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OBLIGATIONS LOCATIVES**

Pour le trimestre clos le 31 janvier 2021, les flux de trésorerie liés au remboursement des obligations locatives sont présentés dans le tableau suivant :

	Flux de trésorerie \$	Variations sans effet sur la trésorerie \$	Total \$
<b>Solde au 31 octobre 2020</b>			<b>853 906</b>
Remboursements	(15 143)	—	(15 143)
Nouvelles obligations locatives (nouveaux contrats et amendements)	—	62 662	62 662
Intérêts sur les reports de paiements	—	5 894	5 894
Compensation de paiements de loyers et résiliations de baux	—	(21 388)	(21 388)
Écart de change	—	(32 972)	(32 972)
<b>Solde au 31 janvier 2021</b>	<b>(15 143)</b>	<b>14 196</b>	<b>852 959</b>

**ÉCHÉANCES DES OBLIGATIONS LOCATIVES**

Les obligations de remboursement du capital et des intérêts liés aux obligations locatives au 31 janvier 2021 s'établissent comme suit. Les obligations locatives en dollars américains sont convertis au taux de clôture USD/CAD de 1,2777 au 31 janvier 2021 :

Exercice se terminant le 31 octobre	2021 \$	2022 \$	2023 \$	2024 \$	2025 \$	2026 et plus \$	Total \$
Flotte	129 621	121 669	120 501	101 333	94 428	403 853	971 405
Immobilier et autres	11 414	9 315	8 663	8 080	7 369	64 860	109 701
<b>Obligations locatives</b>	<b>141 035</b>	<b>130 984</b>	<b>129 164</b>	<b>109 413</b>	<b>101 797</b>	<b>468 713</b>	<b>1 081 106</b>

La note 7 présente l'information requise en vertu des actifs liés aux droits d'utilisation et à l'amortissement. La note 16 présente l'information requise en vertu des contrats de location d'aéronefs qui seront livrés au cours des prochaines années.



## Note 10 PROVISION POUR CONDITIONS DE RETOUR

La provision pour conditions de retour est liée aux obligations contractuelles de retourner les aéronefs et les moteurs loués à la fin des baux dans des conditions d'entretien pré-déterminées. La variation de la provision pour conditions de retour pour le trimestre terminé le 31 janvier se détaille comme suit :

	Au 31 janvier 2021	Au 31 octobre 2020
	\$	\$
<b>Solde d'ouverture</b>	<b>143 598</b>	155 120
Provisions supplémentaires	3 814	35 791
Changement d'estimation	(839)	1 638
Utilisation de la provision	(2 667)	—
Montants inutilisés repris	(9 660)	(51 405)
Charge de désactualisation	149	2 454
<b>Solde de fermeture</b>	<b>134 395</b>	143 598
Provisions courantes	2 243	14 963
Provisions non courantes	132 152	128 635
<b>Solde de fermeture</b>	<b>134 395</b>	143 598

Les changements d'estimations incluent notamment les modifications au taux d'actualisation de la provision pour conditions de retour. Au 31 janvier 2021, la Société a mis à jour le taux d'actualisation de la provision pour conditions de retour, ce qui a donné lieu à un changement d'estimation favorable de 2 095 \$. De plus, les montants inutilisés repris incluent 3 900 \$ en lien avec les renversements des provisions pour conditions de retour pour les aéronefs dont les contrats de location ont été résiliés et 5 760 \$ en lien avec des contrats de location arrivés à échéance durant le trimestre.

## Note 11 AUTRES PASSIFS

	Au 31 janvier 2021	Au 31 octobre 2020
	\$	\$
Avantages du personnel	50 384	49 862
Autres passifs	321	353
	<b>50 705</b>	50 215

## Note 12 CAPITAUX PROPRES

### CAPITAL-ACTIONS AUTORISÉ

#### ACTIONS À DROIT DE VOTE VARIABLE DE CATÉGORIE A

Un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A [«actions de catégorie A»], participantes, ne pouvant être détenues ou contrôlées que par des personnes autres que des Canadiens au sens de la Loi sur les transports au Canada [«LTC»], lesquelles détiennent une voix par action à toute assemblée des actionnaires sujet à une réduction automatique des droits de vote qui y sont rattachés dans l'éventualité où i) tout non-Canadien, individuellement ou avec des personnes du même groupe détient plus de 25 % des voix exprimées, ii) tout non-Canadien autorisé à fournir un service aérien dans tout territoire (au total) détient plus de 25 % des voix exprimées, ou iii) les voix qui seraient exprimées par les détenteurs d'actions de catégorie A seraient de plus de 49 %. Si une des limitations applicables susmentionnées est dépassée, les votes qui devraient être attribués aux porteurs d'actions de catégorie A seront attribués comme suit :

- d'abord, le cas échéant, il y aura une réduction des droits de vote de tout non-Canadien individuel (y compris un non-Canadien autorisé à fournir un service aérien) dont les votes totalisent plus de 25 % des votes, et ce, de manière à ce que ledit porteur non-Canadien ne puisse jamais être porteur de plus de 25 % (ou tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix exprimées à une assemblée;
- ensuite, le cas échéant, et une fois que la répartition au prorata telle que décrite ci-haut est effectuée, une réduction proportionnelle supplémentaire sera effectuée des droits de vote de tous les porteurs d'actions de catégorie A non-Canadiens autorisés à fournir un service aérien, et ce, de manière à ce que lesdits porteurs non-Canadiens ne puissent jamais être porteurs de votes totalisant plus de 25 % (ou tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix exprimées, toutes catégories confondues, à une assemblée;
- enfin, le cas échéant, et une fois que les deux répartitions au prorata décrites ci-haut ont été effectuées, une réduction proportionnelle sera effectuée des droits de vote de tous les porteurs d'actions de catégorie A, et ce, de manière à ce que tous les porteurs non-Canadiens d'actions de catégorie A ne puissent jamais être porteurs de votes totalisant plus de 49 % (ou tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix exprimées, toutes catégories confondues, à une assemblée.

Chaque action de catégorie A émise et en circulation sera convertie en une action à droit de vote de catégorie B, automatiquement et sans aucune autre démarche de la part de la Société ou du porteur, si i) l'action de catégorie A est ou devient détenue ou contrôlée par un Canadien au sens de la LTC, ou ii) les dispositions de la LTC ayant trait aux restrictions relatives à la propriété étrangère sont abrogées sans être remplacées par d'autres dispositions semblables.

#### ACTIONS À DROIT DE VOTE DE CATÉGORIE B

Un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B [«actions de catégorie B»], participantes, ne pouvant être détenues et contrôlées que par des Canadiens au sens de la LTC, lesquels se voient conférer une voix par action de catégorie B à toutes les assemblées d'actionnaires de la Société. Chaque action de catégorie B émise et en circulation sera convertie en une action de catégorie A, automatiquement et sans aucune autre démarche de la part de la Société ou du porteur, si l'action de catégorie B est ou devient détenue ou contrôlée par une personne autre qu'un Canadien au sens de la LTC.

#### ACTIONS PRIVILÉGIÉES

Un nombre illimité d'actions privilégiées, sans droit de vote, pouvant 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.

**CAPITAL-ACTIONS ÉMIS ET EN CIRCULATION**

Au cours du trimestre terminé le 31 janvier 2021 et de l'exercice terminé le 31 octobre 2020, aucune modification touchant les actions de catégorie A et les actions de catégorie B n'a eu lieu.

Au 31 janvier 2021, le nombre d'actions de catégorie A et de catégorie B s'élevait respectivement à 2 966 468 et à 34 780 622 [3 785 312 et 33 961 778 au 31 octobre 2020], pour un nombre d'actions totalisant 37 747 090 et une valeur comptable de 221 012 \$.

**RÉGIME D'OPTIONS D'ACHAT D'ACTIONS**

	Nombre d'options	Prix moyen pondéré (\$)
Solde au 31 octobre 2020	1 738 570	10,13
Annulées	(14 000)	19,24
<b>Solde au 31 janvier 2021</b>	<b>1 724 570</b>	<b>10,05</b>
<b>Options pouvant être exercées au 31 janvier 2021</b>	<b>1 595 617</b>	<b>9,98</b>

**RÉSULTAT PAR ACTION**

Le résultat de base par action et le résultat dilué par action ont été calculés comme suit :

	Trimestres clos les 31 janvier	
	2021	2020
(en milliers, sauf les montants par action)	\$	\$
<b>NUMÉRATEUR</b>		
Résultat net attribuable aux actionnaires de la Société servant au calcul du résultat de base par action et du résultat dilué par action	<b>(60 534)</b>	(33 805)
<b>DÉNOMINATEUR</b>		
Nombre moyen pondéré ajusté d'actions en circulation	<b>37 747</b>	37 747
<b>Effet des titres dilutifs</b>		
Options d'achat d'actions	—	—
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	<b>37 747</b>	37 747
<b>Résultat par action</b>		
De base	<b>(1,60)</b>	(0,90)
Dilué	<b>(1,60)</b>	(0,90)

Étant données les pertes enregistrées au cours des trimestre clos les 31 janvier 2021 et 2020, les 1 724 570 et 1 746 570 options d'achat d'actions en circulation, respectivement, ont été exclues du calcul en raison de leur effet antidilutif.

## Note 13 INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES SUR LES REVENUS ET LES CHARGES

### VENTILATION DES REVENUS TIRÉS DE CONTRATS AVEC DES CLIENTS

La Société a déterminé qu'elle exerce ses activités dans un seul secteur opérationnel, à savoir les voyages vacances. En ce qui a trait aux secteurs géographiques, la Société exerce ses activités principalement en Amérique et dessert deux principaux marchés qui représentent également ses deux principales lignes de produits, soit le marché transatlantique et le marché Amérique, qui inclus le programme des destinations soleil. Le tableau ci-dessous présente la ventilation par marché des revenus des contrats avec des clients :

	Trimestres clos les 31 janvier	
	2021	2020
	\$	\$
<b>Clients</b>		
Transatlantique	6 070	87 449
Amérique	31 581	589 100
<b>Autres</b>	4 269	16 250
<b>Total des revenus</b>	<b>41 920</b>	<b>692 799</b>

### SUBVENTIONS PUBLIQUES

Au cours du trimestre terminé le 31 janvier 2021, la Société a comptabilisé un montant de 33 344 \$ en déduction des Salaires et avantages du personnel, en lien avec la SSUC, dont 11 685 \$ pour les employés actifs [nil au 31 janvier 2020].

## Note 14 ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux incluent généralement les charges de restructuration et d'autres éléments inhabituels importants, incluant les pertes de valeurs. Au cours du trimestre terminé le 31 janvier 2021, des honoraires professionnels de 5 143 \$ ainsi que des charges de rémunération de 1 783 \$ ont été comptabilisés en lien avec la transaction avec Air Canada, par rapport à des honoraires professionnels de 1 206 \$ ainsi que des charges de rémunération de 2 968 \$ au cours du trimestre terminé le 31 janvier 2020. Les charges de rémunération sont principalement liées aux régimes de rémunération à base d'actions qui incluent une clause de changement de contrôle ainsi qu'aux ajustements comptabilisés aux provisions liées aux plans de rémunération fondés sur des actions. La comptabilisation des charges de rémunération à titre d'éléments spéciaux découle de l'offre d'Air Canada, qui rend probable l'atteinte du critère de changement de contrôle inclus dans certains régimes de rémunération à base d'actions de la Société et qui, également, modifie la période d'acquisition des droits.

## Note 15 GAIN SUR CESSIION D'ACTIFS

Le gain sur cession d'actifs est lié à la cession d'actifs et à la résiliation de contrats de location. Au cours du trimestre terminé le 31 janvier 2021, en raison des importantes réductions de capacité liées à la pandémie de COVID-19, la Société a retourné de façon anticipée aux bailleurs trois aéronefs loués, soit deux Airbus A330 et un Boeing 737-800. Le gain sur cession d'actifs de 17 372 \$ comptabilisé au cours du trimestre terminé le 31 janvier 2021 est principalement lié à ces résiliations de baux, qui ont entraîné la comptabilisation d'un gain de 17 042 \$, puisque la totalité de la valeur comptable des actifs liés à ces aéronefs loués avait été dépréciée durant l'exercice terminé le 31 octobre 2020.

## Note 16 ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

### CONTRATS DE LOCATION ET AUTRES ENGAGEMENTS

Au 31 janvier 2021, la Société est partie à des engagements pour la location de 10 Airbus A321neo dont la livraison s'échelonne jusqu'en 2023. La Société a aussi des contrats de location d'une durée de moins de 12 mois et/ou liés à des biens de faible valeur, ainsi que des obligations d'achat, en vertu de divers contrats avec des fournisseurs, notamment en lien avec les contrats de service informatique, effectués dans le cours normal des affaires. Le tableau suivant présente les paiements minimums exigibles en vertu des contrats de location d'aéronefs qui seront livrés au cours des prochaines années et des contrats de location d'une durée de moins de 12 mois et/ou liés à des biens de faible valeur, ainsi que les obligations d'achat :

Exercice se terminant le 31 octobre	2021	2022	2023	2024	2025	2026 et plus	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Contrats de location (aéronefs)	10 013	40 795	62 000	61 900	61 900	503 304	739 912
Obligations d'achat	6 223	6 622	3 505	1 960	4 750	—	23 060
	<b>16 236</b>	<b>47 417</b>	<b>65 505</b>	<b>63 860</b>	<b>66 650</b>	<b>503 304</b>	<b>762 972</b>

### LITIGES

Dans le cours normal des affaires, la Société est exposée à diverses réclamations et actions. Ces litiges sont souvent entourés de nombreuses incertitudes, et l'issue de chacun desdits litiges est imprévisible. Selon la direction, les réclamations et actions sont suffisamment provisionnées ou couvertes par des polices d'assurance, et leur règlement ne devrait pas avoir d'effet défavorable notable sur la situation financière de la Société, sous réserve des éléments mentionnés dans la note 24 des états financiers consolidés de l'exercice terminé le 31 octobre 2020 et du paragraphe qui suit. La Société détient une assurance responsabilité pour les administrateurs et les dirigeants ainsi qu'une assurance responsabilité professionnelle dont la couverture est habituellement suffisante pour payer les montants que la Société pourrait être tenue de verser dans le cadre de ces poursuites visant spécifiquement les administrateurs et les dirigeants, et non la Société. De plus, la Société détient une assurance responsabilité professionnelle et civile générale pour toutes poursuites reliées à des dommages non-corporels ou corporels subis. La Société s'est toujours défendue vigoureusement et entend continuer de le faire.

Au cours du trimestre terminé le 31 janvier 2021 et de l'exercice terminé le 31 octobre 2020, la Société a fait l'objet de certains recours collectifs en lien avec le remboursement de dépôts clients pour les vols annulés en lien avec la pandémie de COVID-19. Certains de ces recours collectifs pourraient entraîner des déboursés et coûts importants qui demeureront incertains jusqu'à ce qu'un ou plusieurs événements se réalisent ou non. À ce jour, l'issue de ces recours collectifs est impossible à prédire avec certitude et l'effet financier qui pourrait en découler ne peut faire l'objet d'une estimation fiable. Les montants qui pourraient devoir être payés en lien avec les recours collectifs sont pour la majeure partie inclus dans les Dépôts de clients et revenus différés. S'il advenait que la Société doive verser un montant en lien avec les recours collectifs, l'effet défavorable du règlement serait comptabilisé à l'état des résultats consolidé et pourrait avoir un effet très défavorable sur la trésorerie.

## Note 17 GARANTIES

Dans le cours normal de ses affaires, la Société a conclu des ententes, dont certaines dispositions répondent à la définition de garantie. Ces ententes prévoient des indemnités et des garanties pour la contrepartie dans des opérations, telles que des contrats de location, des lettres de crédit irrévocables et des contrats de cautionnement.

Ces ententes peuvent obliger la Société à indemniser une contrepartie pour les coûts ou pertes attribuables à divers événements, tels que la non-conformité à des déclarations antérieures ou à la garantie, la perte ou l'endommagement de biens, les réclamations pouvant survenir pendant la prestation de services et le passif environnemental.

Les notes 7, 9, 14, 23 et 24 des états financiers consolidés de l'exercice terminé le 31 octobre 2020 fournissent des informations au sujet de certaines de ces ententes. Les paragraphes qui suivent présentent des informations supplémentaires.

### CONTRATS DE LOCATION

La plupart des contrats de location d'espaces dans les aéroports et d'autres biens immobiliers signés par les filiales de la Société comportent des clauses générales d'indemnisation les engageant, en tant que preneur, à indemniser le bailleur en cas de passif lié à l'utilisation des biens loués. La nature de ces ententes varie selon les contrats de telle sorte que la Société ne peut estimer le montant total que ses filiales pourraient être appelées à verser à ses bailleurs. Il ne s'est jamais produit qu'une filiale de la Société doive verser un montant appréciable en vertu de ce genre d'entente; par ailleurs, la Société et ses filiales sont protégées par une assurance-responsabilité pour ce genre de situation.

### CONTRATS DE CAUTIONNEMENT

La Société a signé des contrats de cautionnement avec certains de ses fournisseurs. En vertu de ces contrats de cautionnement, la Société garantit le paiement de certains services rendus qu'elle s'est engagée à payer. Ces contrats sont généralement émis pour un an et sont renouvelables.

La Société a signé des contrats de cautionnement par lesquels elle garantit un montant prescrit à ses clients, à la demande des organismes de réglementation, au sujet de l'exécution des obligations comprises dans les mandats de ses clients pendant la durée des permis accordés à la Société pour ses activités de grossiste et d'agences de voyages dans la province de Québec. Ces ententes sont généralement émises pour un an et sont renouvelables chaque année. Au 31 janvier 2021, le montant total de ces garanties non gagées par des dépôts s'élevait à 449 \$. Il ne s'est jamais produit que la Société doive verser un montant appréciable en vertu de ces ententes. Au 31 janvier 2021, aucune somme n'était comptabilisée en vertu des ententes mentionnées ci-dessus.

### FACILITÉ DE CRÉDIT IRRÉVOCABLE NON GAGÉE PAR DES DÉPÔTS

De plus, la Société dispose d'une facilité de cautionnement qui est renouvelable en 2022. En vertu de cette entente, la Société peut faire émettre des contrats de cautionnement d'une durée maximale de trois ans et pour un montant total de 13 000 \$. Au 31 janvier 2021, un montant de 11 421 \$ était utilisé en vertu de cette facilité.

## Note 18 INFORMATIONS SECTORIELLES

La Société a déterminé qu'elle exerce ses activités dans un seul secteur opérationnel, à savoir les voyages vacances. En ce qui a trait aux secteurs géographiques, la Société exerce ses activités principalement en Amérique. Les produits des activités ordinaires ainsi que les actifs non courants hors Amérique ne sont pas significatifs. Ainsi, les états consolidés des résultats et les états consolidés de la situation financière incluent toutes les informations requises.



