

Transat A.T. inc. annonce ses résultats du deuxième trimestre de l'exercice 2026

Rentabilité freinée par la crise du carburant sans précédent qui touche l'ensemble du secteur

Faits saillants du deuxième trimestre :

- Revenus de 1 027,6 millions \$, en baisse de 0,3 % par rapport à 1 031,1 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent
- BAIIA ajusté négatif¹ de 20,7 millions \$, comparativement à un BAIIA ajusté¹ de 98,4 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent
- Perte nette de 79,0 millions \$ (1,94 \$ par action), comparativement à une perte nette de 22,9 millions \$ (0,58 \$ par action) pour la période correspondante de l'exercice précédent
- Flux de trésorerie disponibles¹ de 59,1 millions \$, contre 142,3 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent
- Trésorerie et équivalents de trésorerie de 390,1 millions \$ au 30 avril 2026
- Remboursement de 55,0 millions \$ de la dette à long terme, ramenant le solde de la dette à long terme et de la subvention publique différée à 320,0 millions \$, contre 812,2 millions \$ à la fin de la période correspondante de l'exercice précédent
- Intention de présenter une demande dans le cadre du nouveau Mécanisme de liquidités pour la résilience du secteur de l'aviation du gouvernement du Canada, un programme offrant un financement pouvant atteindre 150 millions \$ afin de contribuer à compenser l'incidence prolongée de la hausse des coûts du carburant

MONTREAL, le 11 juin 2026 /CNW/ - Transat A.T. inc. a présenté aujourd'hui ses résultats financiers du deuxième trimestre clos le 30 avril 2026.

« Après un premier trimestre solide qui a permis de maintenir l'élan positif de l'exercice 2025 et de refléter les avantages tangibles de nos initiatives stratégiques, les résultats du deuxième trimestre ont été décevants en raison de facteurs largement hors de notre contrôle qui ont sévèrement pesé sur la rentabilité. La suspension des vols vers Cuba et la hausse marquée des prix du carburant d'aviation, une crise touchant l'ensemble de l'industrie, ont entraîné un impact négatif sur le BAIIA ajusté¹ estimé à 95 millions \$, dont environ 70 millions \$ sont attribuables à la hausse des coûts de carburant en mars et en avril. L'impact de la hausse des prix du carburant d'aviation s'est poursuivi en mai, entraînant des coûts supplémentaires par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. Transat a mis en place des mesures spécifiques pour atténuer ces effets négatifs, notamment des surcharges sur les nouvelles réservations et des ajustements ciblés de capacité dans l'ensemble de son réseau. Bien que les surcharges sur les nouvelles réservations aient initialement été bien absorbées par les consommateurs et aient efficacement atténué l'incidence de la hausse des coûts du carburant, les conditions de marché récentes ont réduit la capacité à maintenir ces hausses », a affirmé Annick Guérard, présidente et cheffe de la direction de Transat.

« Nous accueillons favorablement la mise en place par le gouvernement du Canada du Mécanisme de liquidités pour la résilience du secteur de l'aviation (MLRSA), qui reconnaît les pressions importantes qu'exercent les coûts du carburant sur les compagnies aériennes. Cette initiative témoigne du rôle essentiel que joue l'aviation dans l'économie canadienne. Transat a l'intention de présenter une demande dans le cadre du programme MLRSA, qui offrirait un soutien concret alors que nous continuons à naviguer avec rigueur dans le contexte actuel, tout en maintenant notre engagement envers notre clientèle et nos parties prenantes », a ajouté M^{me} Guérard.

« Le BAIIA ajusté¹ du deuxième trimestre a diminué de manière significative par rapport à l'exercice précédent, principalement en raison de la forte hausse des coûts du carburant d'aviation et de la

suspension prolongée des vols vers Cuba. La rentabilité a également été affectée par la diminution de l'indemnité financière de la part de Pratt & Whitney liée au problème persistant des moteurs, ainsi que par la hausse des salaires et avantages sociaux découlant de la nouvelle convention collective avec nos pilotes. Transat entend présenter une demande dans le cadre du programme MLRSA, administré par la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada (CFUEC), ce qui nous procurerait une flexibilité financière additionnelle alors que nous continuons de nous concentrer sur l'exécution de nos priorités stratégiques », a déclaré Jean-François Pruneau, chef de la direction financière de Transat.

Résultats du deuxième trimestre

Pour le trimestre clos le 30 avril 2026, les revenus ont atteint 1 027,6 millions \$, en baisse de 0,3 % par rapport à 1 031,1 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. La diminution des revenus est attribuable à la suspension des vols vers Cuba, qui a privé la Société de revenus de 81,0 millions \$ comparativement à 2025, ainsi qu'à l'indemnité financière du fabricant d'équipement d'origine des moteurs GTF² de 5,2 millions \$, en baisse de 14,7 millions \$ comparativement à celle du deuxième trimestre de 2025. La diminution des revenus a été partiellement compensée par une hausse de 3,9 % du trafic, exprimé en passagers-milles payants. Pour le trimestre, sur l'ensemble du réseau, la capacité offerte a augmenté de 4,8 % comparativement à celle mise en marché en 2025, alors que celle sur les routes Sud, le principal marché durant cette période, a augmenté de 1,7 %. Les revenus aériens unitaires (ou « yield ») ont diminué de 0,7 %. Les problèmes persistants liés aux moteurs GTF² de Pratt & Whitney continuent de générer des inefficiences ayant une incidence sur la gestion des revenus, de même que les inefficiences engendrées par le redéploiement partiel et inopiné de la capacité à la suite de la suspension des vols vers Cuba, en plein coeur de la saison, en raison des problèmes d'approvisionnement de carburant dans les aéroports du pays.

La Société a affiché un BAIIA ajusté¹ négatif de 20,7 millions \$, comparativement à un BAIIA ajusté¹ positif de 98,4 millions \$ pour la période correspondante de 2025. Cette variation découle principalement de l'augmentation des prix du carburant, de la suspension des vols vers Cuba, de l'augmentation des salaires et avantages du personnel ainsi que de la diminution de l'indemnité financière du fabricant d'équipement d'origine des moteurs GTF² par rapport à l'exercice 2025.

² Geared turbofan ("GTF")

Résultats du semestre

Pour le semestre terminé le 30 avril 2026, les revenus ont atteint 1 898,3 millions \$, en hausse de 2,0 % par rapport à 1 860,6 millions \$ pour la période correspondante de 2025, et ce, malgré une baisse de 53,0 millions \$ des revenus tirés du marché cubain découlant de la suspension des vols vers Cuba. La variation est attribuable à une hausse de 3,1 % du trafic ainsi qu'à une hausse de 0,2 % des revenus aériens unitaires. La capacité offerte sur l'ensemble du réseau a augmenté de 3,0 % comparativement à celle mise en marché en 2025, alors que la capacité sur les routes Sud, le principal marché durant cette période, a augmenté de 2,6 %. L'augmentation des revenus a toutefois été freinée par les problèmes persistants liés aux moteurs GTF² de Pratt & Whitney qui continuent de générer des inefficiences ayant une incidence sur la gestion des revenus, par les inefficiences engendrées par le redéploiement partiel et inopiné de la capacité à la suite de la suspension des vols vers Cuba, par la hausse de la concurrence et par la conjoncture économique.

Pour le semestre, le BAIIA ajusté¹ s'est établi à 12,9 millions \$, contre 118,4 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice 2025. La diminution est principalement attribuable à la hausse marquée des prix du carburant, à l'augmentation des salaires et avantages du personnel ainsi qu'à la diminution de l'indemnité financière du fabricant d'équipement d'origine des moteurs GTF² par rapport à l'exercice 2025. Les perturbations causées par l'ouragan Melissa durant le premier

trimestre de 2026, jumelées à celles découlant du redéploiement de la capacité à la suite de la suspension des vols vers Cuba, sont des facteurs qui ont aussi contribué à la perte d'exploitation.

Flux de trésorerie et situation financière

Les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles ont atteint 118,3 millions \$ pour le deuxième trimestre de l'exercice 2026, contre 207,8 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent, principalement en raison de la baisse de la rentabilité. Compte tenu des activités d'investissement et du remboursement des obligations locatives, les flux de trésorerie disponibles¹ se sont établis à 59,1 millions \$ pour le trimestre, contre 142,3 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Au 30 avril 2026, la trésorerie et les équivalents de trésorerie s'établissaient à 390,1 millions \$, contre 164,9 millions \$ au 31 octobre 2025. La trésorerie et les équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés découlant des réservations de forfaits voyages atteignaient 193,6 millions \$ au 30 avril 2026, contre 430,0 millions \$ au 31 octobre 2025, ce qui reflète la nature saisonnière de nos activités.

Les dépôts des clients pour des voyages à venir s'élevaient à 955,1 millions \$ au 30 avril 2026, par rapport à 823,3 millions \$ au 31 octobre 2025.

La dette à long terme et la subvention publique différée totalisaient 320,0 millions \$ au 30 avril 2026, comparativement à 400,0 millions \$ au 31 octobre 2025. La baisse est attribuable à un remboursement de 50,0 millions \$ sur l'entente de crédit à terme rotatif de la Société et à un remboursement de 30,0 millions \$ sur sa facilité de fonds de roulement subordonnée au cours du semestre.

La dette à long terme et la subvention publique différée, déduction faite de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, totalisaient 70,1 millions \$ nets en trésorerie, comparativement à une dette nette de 235,1 millions \$ au 31 octobre 2025.

Indicateurs clés

À ce jour, les coefficients d'occupation de la période estivale, soit les troisième et quatrième trimestres, sont supérieurs de 0,6 point de pourcentage par rapport à la même date de l'exercice 2025, alors que les revenus aériens unitaires (ou « yield ») sont supérieurs de 0,6 % par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.

Pour l'exercice 2026, la Société prévoit une augmentation de 4 à 5 % de la capacité offerte, mesurée en sièges-milles offerts, comparativement à 2025.

Conférence téléphonique

La conférence téléphonique pour le deuxième trimestre de 2026 aura lieu le jeudi 11 juin 2026 à 10 h. Pour rejoindre la conférence sans l'assistance d'un opérateur, vous pouvez vous inscrire en saisissant votre numéro de téléphone [ici](#) afin de recevoir un rappel automatisé instantané.

Vous pouvez également composer le numéro ci-dessous pour être intégré à l'appel par un opérateur :

Montréal : 514 400-3794

Amérique du Nord (sans frais) : 1-800-990-4777

Nom de la conférence : Transat

La conférence sera également accessible par webdiffusion en direct : [inscrivez-vous ici](#).

L'enregistrement audio sera disponible jusqu'au 18 juin 2026 au 1-888-660-6345 (sans frais en

Amérique du Nord), code d'accès 38236 suivi du carré (#). La webdiffusion demeurera disponible pendant les 90 jours suivant l'appel.

(1) Mesures financières non normalisées selon les IFRS

Les états financiers sont dressés conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS »). Dans le communiqué de presse, la Société présente parfois des mesures financières non normalisées selon les IFRS. Ces mesures n'ont pas de sens prescrit par les IFRS, et il est donc peu probable que l'on puisse les comparer avec des mesures du même type présentées par d'autres émetteurs. Elles ont pour objet d'apporter de l'information supplémentaire et ne devraient pas remplacer d'autres mesures du rendement préparées en vertu des IFRS. Tous les montants sont exprimés en dollars canadiens, à moins d'indication contraire.

Les éléments suivants sont des mesures financières non normalisées selon les IFRS, utilisées par la direction comme indicateurs pour évaluer la performance opérationnelle continue et la performance opérationnelle récurrente.

Résultat d'exploitation ajusté (perte d'exploitation ajustée) ou BAIIA ajusté : Résultat d'exploitation (perte d'exploitation) avant charge d'amortissement et dépréciation d'actifs, reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise, incidence de la variation des taux d'actualisation utilisés aux fins de la désactualisation de la provision pour conditions de retour, variation du prix au marché des Unités d'émissions admissibles du CORSIA (crédits carbone), coûts de restructuration et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période. La Société utilise cette mesure pour évaluer le rendement opérationnel de ses activités avant les facteurs mentionnés précédemment, afin d'assurer une meilleure comparabilité des résultats financiers. Le résultat d'exploitation ajusté est également utilisé dans le calcul de la rémunération variable des employés et des membres de la haute direction.

Résultat ajusté (perte ajustée) avant charge d'impôts ou BAI ajusté : Résultat avant charge d'impôt (perte avant charge d'impôts) avant variation de la juste valeur des dérivés, réévaluation du passif lié aux bons de souscription et aux actions privilégiées, gain sur extinction de dette à long terme, gain à la cession d'entreprises, gain sur cession de placement, gain (perte) à la cession d'actifs, gain sur la cession-bail d'actifs, incidence de la variation des taux d'actualisation utilisés aux fins de la désactualisation de la provision pour conditions de retour, variation du prix au marché des Unités d'émissions admissibles du CORSIA (crédits carbone), coûts de restructuration, radiation d'actifs, reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise, gain (perte) de change et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période. La Société utilise cette mesure pour évaluer le rendement financier de ses activités avant les facteurs mentionnés précédemment, afin d'assurer une meilleure comparabilité des résultats financiers.

Résultat net ajusté (perte nette ajustée) : Résultat net (perte nette) avant variation de la juste valeur des dérivés, réévaluation du passif lié aux bons de souscription et aux actions privilégiées, gain sur extinction de dette à long terme, gain à la cession d'entreprises, gain sur cession de placement, gain (perte) à la cession d'actifs, gain sur la cession-bail d'actifs, incidence de la variation des taux d'actualisation utilisés aux fins de la désactualisation de la provision pour conditions de retour, variation du prix au marché des Unités d'émissions admissibles du CORSIA (crédits carbone), coûts de restructuration, radiation d'actifs, reprise de dépréciation du placement dans une coentreprise, gain (perte) de change, réduction de la valeur comptable des actifs d'impôts différés et autres éléments inhabituels importants et incluant les primes relatives aux dérivés arrivés à échéance durant la période, net des impôts y afférents. La Société utilise cette mesure pour évaluer le rendement financier de ses activités avant les facteurs mentionnés précédemment, afin d'assurer une

meilleure comparabilité des résultats financiers. Le résultat net ajusté est également utilisé dans le calcul de la rémunération variable des employés et des membres de la haute direction.

Résultat net ajusté (perte nette ajustée) par action : Résultat net ajusté (perte nette ajustée) divisé par le nombre moyen pondéré ajusté d'actions en circulation servant au calcul du résultat dilué par action.

Flux de trésorerie disponibles : Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles moins les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement et remboursement des obligations locatives. La Société utilise cette mesure pour évaluer les liquidités disponibles à être distribuées de manière discrétionnaire, comme le remboursement de la dette à long terme ou de la subvention publique différée ou la distribution de dividendes aux actionnaires.

Dette totale : Dette à long terme plus le montant des obligations locatives, de la subvention publique différée et du passif lié aux bons de souscription, net des coûts de financement reportés associés au financement subordonné CUGE. La direction utilise la dette totale pour évaluer le niveau d'endettement, les besoins futurs de liquidités et le levier financier de la Société. La direction croit que cette mesure est utile afin d'évaluer la capacité de la Société à respecter ses engagements financiers actuels et futurs.

Dette totale nette : Dette totale (décrite ci-haut) moins la trésorerie et équivalents de trésorerie. La dette totale nette est utilisée afin d'évaluer la situation de trésorerie par rapport au niveau d'endettement de la Société. La direction croit que cette mesure est utile afin d'évaluer la capacité de la Société à respecter ses engagements financiers actuels et futurs.

Informations supplémentaires

Les résultats ont subi l'incidence d'éléments non liés à l'exploitation résumés dans le tableau suivant :

Faits saillants et mesures financières non normalisées selon les IFRS

	Deuxième trimestre		Premier semestre	
	2026	2025	2026	2025
(en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)	\$	\$	\$	\$
Résultat (perte) d'exploitation	(79 661)	37 270	(98 815)	(14 686)
Amortissement et dépréciation	65 234	62 680	127 183	125 645
Incidence de la variation des taux d'actualisation	(1 455)	(887)	(10 045)	6 262
Variation du prix au marché des Unités d'émissions admissibles du CCORSIA	(4 252)	--	(4 549)	--
Coûts de restructuration	--	979	220	4 057
Primes relatives aux dérivés arrivés à échéance au cours de la période	(606)	(1 596)	(1 136)	(2 863)
Résultat d'exploitation ajusté (perte d'exploitation ajustée)¹ ou BAIIA ajusté¹	(20 740)	98 446	12 858	118 415
Perte nette	(78 994)	(22 884)	(108 492)	(145 416)
Incidence de la variation des taux d'actualisation	(1 455)	(887)	(10 045)	6 262
Variation du prix au marché des Unités d'émissions admissibles du CCORSIA	(4 252)	--	(4 549)	--
Coûts de restructuration	--	979	220	4 057
Gain sur cession d'actifs	--	--	--	(5 183)
Variation de la juste valeur des dérivés	(23 453)	92 241	947	88 779
Réévaluation du passif lié aux bons de souscription et aux actions privilégiées	(388)	(2 119)	5 899	(2 126)
Perte (gain) de change	4 153	(60 999)	(35 695)	(13 527)
Gain sur extinction de dette à long terme	--	--	--	(216)
Primes relatives aux dérivés arrivés à échéance au cours de la période	(606)	(1 596)	(1 136)	(2 863)
Résultat net ajusté (perte nette ajustée)¹	(104 995)	4 735	(152 851)	(70 233)
Résultat net ajusté (perte nette ajustée) ¹	(104 995)	4 735	(152 851)	(70 233)
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation ajusté servant au calcul du résultat dilué par action	40 763	39 752	40 652	39 607
Résultat net ajusté (perte nette ajustée) par action¹	(2,58)	0,12	(3,76)	(1,77)

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	118 317	207 842	414 714	376 420
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(21 098)	(19 312)	(34 752)	(11 578)
Remboursement d'obligations locatives	(38 109)	(46 251)	(74 295)	(93 434)
Flux de trésorerie disponibles¹	59 110	142 279	305 667	271 408

(en milliers de dollars)	Au 30 avril 2026 \$	Au 31 octobre 2025 \$
Dettes à long terme	128 962	200 818
Subvention publique différée	191 037	199 182
Passif lié aux bons de souscription	18 550	14 235
Obligations locatives	1 265 412	1 347 396
Dettes totales¹	1 603 961	1 761 631
Dettes totales	1 603 961	1 761 631
Trésorerie et équivalents de trésorerie	(390 147)	(164 920)
Dettes totales nettes¹	1 213 814	1 596 711

À propos de Transat

Fondée à Montréal en 1987, Transat est un joueur phare du voyage loisir, particulièrement connu comme transporteur aérien sous la marque Air Transat. Élu par sa clientèle Meilleure compagnie aérienne loisirs au monde en 2025 aux World Airline Awards de Skytrax, elle offre l'accès à des destinations internationales. La flotte d'Air Transat est composée principalement de nouveaux appareils parmi les plus écoénergétiques de leur catégorie. Son siège social est situé à Montréal, et elle compte plus de 5 000 personnes à son emploi qui partagent la même raison d'être, soit de réduire les distances qui nous séparent. (TSX : TRZ) www.transat.com

Avertissement en ce qui concerne les déclarations prospectives

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

Les déclarations prospectives peuvent différer sensiblement des résultats réels pour diverses raisons comprenant, sans toutefois s'y limiter, la conjoncture économique, l'évolution de la demande compte tenu de la saisonnalité des opérations, les conditions météorologiques extrêmes, les désastres climatiques ou géologiques, la guerre, l'instabilité politique, les mesures prises, prévues ou éventuelles par des États concernant l'imposition de tarifs douaniers sur les exportations et les importations, le terrorisme réel ou appréhendé, l'éclosion d'épidémies ou de maladies, les préférences des consommateurs et leurs habitudes de consommation, la perception des consommateurs à l'égard de la sécurité des services à destination et de la sécurité aérienne, les tendances démographiques, les perturbations du système de contrôle de la circulation aérienne, le coût des mesures portant sur la protection, la sécurité et l'environnement, la concurrence, la capacité de la Société à préserver et faire croître sa réputation et sa marque, la disponibilité du financement dans le futur pour la Société incluant le refinancement de ses dettes, la capacité de la Société de rembourser ses dettes et régler ses passifs avec ses fonds générés en interne ou

autrement, la capacité de la Société à maintenir un niveau de liquidités adéquat pour ses besoins en fonds de roulement, la capacité de la Société à atténuer de manière adéquate les problèmes liés aux moteurs GTF de Pratt & Whitney, les fluctuations des prix du carburant et des taux de change et d'intérêt, la disponibilité et la continuité de l'approvisionnement en carburant dans chacun des aéroports desservis par la Société, la dépendance de la Société envers des fournisseurs clés, la disponibilité et la fluctuation des coûts liés à nos aéronefs, les technologies de l'information et les télécommunications, les risques liés à la cybersécurité, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires, les litiges en cours et les poursuites intentées par des tiers, la capacité de la Société de réduire les coûts d'exploitation, entre autres avec les initiatives de son programme Élévation, la capacité de la Société d'attirer et de conserver des ressources compétentes, les relations de travail, les négociations des conventions collectives et les conflits de travail, les questions de retraite, le maintien d'une couverture d'assurance à des niveaux et conditions favorables et à un coût acceptable, ainsi que d'autres risques expliqués en détail à la section Risques et incertitudes du rapport de gestion de notre rapport annuel de 2025, déposé sur le site SEDAR+ à l'adresse www.sedarplus.ca.

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

- *La perspective selon laquelle la Société sera en mesure de s'acquitter de ses obligations au moyen des fonds dont elle dispose, des flux de trésorerie provenant de l'exploitation, d'emprunts sur ses facilités de crédit existantes ou autrement.*
- *La perspective selon laquelle, pour l'exercice 2026, la Société prévoit une augmentation de 4 à 5 % de la capacité offerte, mesurée en sièges-milles offerts, comparativement à 2025.*

En faisant ces déclarations, la Société a supposé, entre autres, que les normes et mesures au niveau de la santé et la sécurité du personnel et des voyageurs imposées par les autorités gouvernementales et aéroportuaires seront conformes à celles actuellement en vigueur, que la main-d'œuvre demeurera disponible tant pour la Société, ses fournisseurs ainsi que les entreprises rendant des services aux voyageurs dans les aéroports, que les facilités de crédit et autres modalités de crédit de ses partenaires commerciaux continueront d'être disponibles comme par le passé et que la direction continuera de gérer les fluctuations de trésorerie pour financer ses besoins en fonds de roulement pour l'exercice complet, que l'approvisionnement en carburant demeurera disponible selon les conditions généralement comparables à celles actuellement observées, que les prix du carburant, les taux de change, les prix de vente, les coûts d'hôtels et autres coûts demeureront stables, que la Société sera en mesure d'atténuer de manière adéquate les problèmes liés aux moteurs GTF de Pratt & Whitney et que les initiatives identifiées afin d'améliorer le résultat d'exploitation ajusté (BAIIA ajusté) pourront être mises en œuvre comme prévu et se traduiront par des réductions de coûts et une augmentation des revenus. 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 communiqué de presse. 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 communiqué de presse, et représentent les attentes de la Société à cette date. Pour plus de détails au sujet de ces facteurs et d'autres éléments, voir le rapport de gestion pour le trimestre clos le

30 avril 2026 déposé auprès des commissions de valeurs mobilières canadiennes et disponible sur SEDAR+ au www.sedarplus.ca.

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.

(www.transat.com)

Site médias : transat.com/fr-CA/corporatif/medias

Médias :
Andréan Gagné
Directrice principale, affaires publiques et communications
andreon.gagne@transat.com
514 987-1616, poste 104071

Analystes financiers :
Jean-François Pruneau
Chef de la direction financière
jean-francois.pruneau@transat.com
514 987-1616, poste 4567

SOURCE Transat A.T. Inc.

Consultez le contenu original :
<http://www.newswire.ca/fr/releases/archive/June2026/11/c1318.html>

%SEDAR: 00002758F

CO: Transat A.T. Inc.

CNW 07:00e 11-JUN-26