

Notice annuelle 2020



Transat A.T. inc.

Notice annuelle

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2020

Le 11 décembre 2020

TABLE DES MATIÈRES

1. STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ	5
1.1 Nom et constitution.....	5
1.2 Liens intersociétés.....	7
2. DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS	8
2.1 Le secteur des voyages vacances.....	8
2.2 Activité principale, vision et stratégie.....	8
2.3 Revue des objectifs et des réalisations pour 2020.....	9
2.4 Capacité de réaliser les objectifs.....	12
2.5 Opérations de financement importantes.....	12
3. HISTORIQUE SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES	13
4. DESCRIPTION DE NOS ACTIVITÉS	13
4.1 Voyagistes.....	14
4.2 Agences de voyages et distribution.....	17
4.3 Transport aérien.....	17
4.4 Nos employés.....	24
4.5 Concurrence.....	26
4.6 Propriété intellectuelle.....	29
4.7 Tendances.....	29
4.8 Le contexte réglementaire dans lequel nous exerçons nos activités.....	31
4.9 Facteurs de risque.....	40
5. DIVIDENDES	47
6. RAPPORT DE GESTION	48
7. STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL-ACTIONS	48
7.1 Contraintes en matière de propriété d'actions.....	48
7.2 Information et rapports.....	49
7.3 Régime de droits des actionnaires de Transat.....	49
7.4 Description générale de notre capital social.....	50
8. MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	56
9. NOS ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION	57
9.1 Nos administrateurs.....	57



9.2	Notre haute direction	60
9.3	Interdictions d'opérations ou faillites.....	62
9.4	Amendes ou sanctions	63
9.5	Faillites personnelles	63
10.	POURSUITES JUDICIAIRES.....	63
10.1	Autres	63
11.	AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	64
12.	INTÉRÊTS DES EXPERTS.....	64
13.	MEMBRES DE LA DIRECTION ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES	64
14.	CONTRATS IMPORTANTS	64
15.	INFORMATIONS PROSPECTIVES	65
16.	NOMINATION D'UN ADMINISTRATEUR EN CHEF UNIQUE ET INFORMATION RELATIVE AU COMITÉ ...	68
16.1	Nomination d'un administrateur en chef unique	68
16.2	Charte du comité d'audit.....	68
16.3	Composition de notre comité d'audit	69
16.4	Compétences financières	69
16.5	Procédures de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à l'audit.....	71
16.6	Politique relative à la préapprobation des services d'audit et des services autres que d'audit.....	71
16.7	Honoraires pour les services des auditeurs externes	72
17.	RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	72
ANNEXE A	73

Dans la présente notice annuelle (la « notice annuelle »), les termes « nous », « nos », « notre », « Transat » et « Société » réfèrent à Transat A.T. inc. ainsi qu'à une ou plusieurs de ses filiales, ou à Transat A.T. inc. seulement, selon ce que dicte le contexte. Tous les montants en argent figurant dans la présente notice annuelle sont exprimés en dollars canadiens, sauf si prévu autrement. À moins d'indication contraire, l'information contenue dans la présente notice annuelle est arrêtée au 31 octobre 2020, soit la date de la fin de notre année financière. Voici la liste des marques de commerce de Transat, dont certaines sont déposées, et des dessins que nous utilisons et auxquels nous référons dans la présente notice annuelle : l'étoile, l'étiquette de bagage, Air Transat ainsi que la mosaïque figurant sur certains de ses aéronefs, American Affair, Canadian Affair, Club Voyages, Marlin Travel/Voyages Marlin, Trafictours, Transat, Transat Holidays USA, Turissimo, Voyages en Liberté et Voyages Transat/Transat Travel et TravelPlus. Les autres marques, dessins, dénominations sociales, noms commerciaux et noms de domaine mentionnés dans la présente notice annuelle appartiennent à leurs propriétaires.

1. STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ

1.1 NOM ET CONSTITUTION

Transat A.T. inc. (ci-après « Transat ») a été constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, L.R.C. 1985 ch. C-44 (la « *Loi canadienne sur les sociétés par actions* ») par un certificat de constitution daté du 13 février 1987. Depuis sa constitution, Transat a, par certificats de modification, modifié ses statuts afin d'apporter les modifications importantes suivantes :

- (i) modifier sa dénomination sociale pour « Transat A.T. inc. »;
- (ii) fixer le nombre de personnes devant composer le conseil d'administration à un minimum de neuf (9) et un maximum de quinze (15) et permettre au conseil d'administration de nommer des administrateurs en cours d'année;
- (iii) permettre la création d'un nombre illimité d'actions privilégiées pouvant être émises en séries, ce qui a mené à la création de 2 400 000 actions privilégiées, série 1, de 250 000 actions privilégiées, série 2, et d'un nombre illimité d'actions privilégiées, série 3;
- (iv) subdiviser chaque action ordinaire sur la base de trois actions ordinaires pour chaque action ordinaire émise et en circulation;
- (v) ajouter des restrictions relatives à l'émission et au transfert de ses actions avec droit de vote afin qu'elle conserve son statut de société « canadienne » au sens de la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10 (la « *Loi sur les transports au Canada* »);
- (vi) créer un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») et un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote »); convertir chaque action ordinaire émise et en circulation qui n'est pas détenue et contrôlée par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada* en une action à droit de vote variable; convertir chaque action ordinaire émise et en circulation qui est détenue et contrôlée par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada* en une action à droit de vote; annuler les actions ordinaires émises et en circulation ainsi converties; annuler les actions ordinaires non émises de Transat et leur substituer, avec les adaptations requises, les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote aux fins de l'exercice de tout droit de souscription, d'achat ou de conversion rattaché aux actions ordinaires ainsi annulées; et remplacer les restrictions antérieures en matière d'émission et de transfert des actions avec droit de vote de Transat par les restrictions mentionnées au sous-paragraphe (v) ci-dessus; et
- (vii) modifier ses statuts par le dépôt de statuts d'arrangement afin d'ajuster les restrictions actuelles à l'émission et au transfert d'actions des compagnies aériennes publiques afin qu'elle conserve le statut de société « canadienne », et ce, pour donner suite à la sanction royale reçue, le 23 mai 2018, par la *Loi sur la modernisation des transports*, L.C. 2018, ch.10 (la « *Loi sur la modernisation des transports* »), laquelle est venu modifier la définition de « Canadien » prévue par la *Loi sur les transports au Canada* afin d'élever le seuil des intérêts avec droit de vote d'un transporteur aérien qui peuvent être détenus et contrôlés par des « non-Canadiens » sans que le transporteur ne perde la qualité de société « canadienne », tout en établissant des limites précises liées à ces intérêts.

Depuis le 16 novembre 2015, les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote se négocient à la TSX sous un seul symbole boursier, « TRZ », et elles portent le numéro CUSIP 89351T401. Les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote sont collectivement appelées, aux fins de la négociation à la TSX et de



communication relativement aux comptes de courtage, les « actions à droit de vote et à droit de vote variable » de Transat.

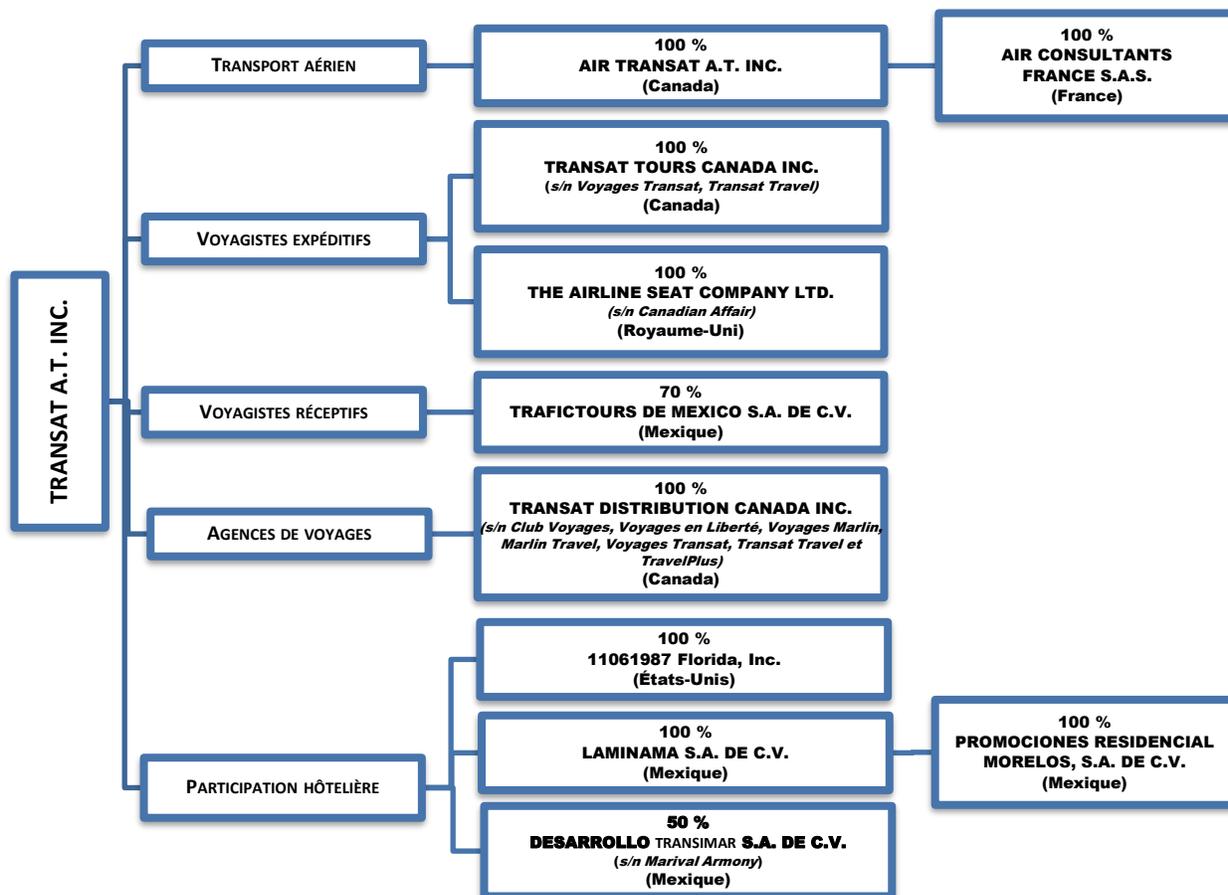
En date du 23 août 2019, les actionnaires de Transat ont approuvé la convention d'arrangement avec Air Canada aux termes de laquelle il était prévu qu'Air Canada fasse l'acquisition de toutes les actions émises et en circulation de Transat. Le 9 octobre 2020, une nouvelle convention d'arrangement, comprenant des conditions révisées, a été signée en remplacement de la précédente (la « convention d'arrangement révisée »). Si cette nouvelle convention d'arrangement est approuvée par les actionnaires le 15 décembre 2020, que les approbations réglementaires sont obtenues, que les autres conditions sont remplies et que la transaction se réalise, l'activité de Transat viendra s'intégrer dans le plan stratégique d'Air Canada. Entre-temps, la Société a poursuivi la mise en œuvre de son plan, tout en ralentissant ses investissements dans le développement hôtelier. La Société s'est assurée de maintenir ses efforts de réduction des coûts et d'amélioration du service, ainsi que de préserver sa capacité à mettre pleinement en œuvre son plan au cas où la transaction ne clôturerait pas.

Des copies de la convention d'arrangement révisée, daté du 9 octobre 2020, de la Circulaire d'Arrangement datée du 12 novembre 2020 sont accessibles sur le site de SEDAR au www.sedar.com

Le siège social de Transat est situé à la Place du Parc, 300, rue Léo-Pariseau, bureau 600, Montréal (Québec), Canada, H2X 4C2.

1.2 LIENS INTERSOCIÉTÉS

L'organigramme suivant illustre la structure de la Société. Nous avons omis certaines filiales, dont chacune ne représente pas plus de 10 % de notre actif consolidé ni plus de 10 % de nos revenus d'exploitation consolidés, et dont l'ensemble ne représente pas plus de 20 % de notre actif consolidé ni plus de 20 % de nos revenus d'exploitation consolidés.



2. DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS

2.1 LE SECTEUR DES VOYAGES VACANCES

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

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

2.2 ACTIVITÉ PRINCIPALE, VISION ET STRATÉGIE

2.2.1 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. Pour plus de détails sur la participation hôtelière de Transat, veuillez vous reporter à la rubrique « Activités hôtelières » de la présente notice annuelle.

2.2.2 Stratégie

Dans le cadre de son plan stratégique 2018-2022, Transat s'est donné pour objectif de bâtir une rentabilité durable à travers l'amélioration et le renforcement de son modèle actuel d'une part, le développement hôtelier d'autre part.

Transat renforcera son modèle actuel en maintenant son attention sur la satisfaction des attentes du client loisir, soit un service convivial pour un prix abordable. Ceci sera permis par plus de synergie entre les différents pôles de l'entreprise au Canada, par la poursuite de l'effort d'augmentation de l'efficacité et de réduction des coûts, par l'amélioration continue de l'empreinte digitale de l'entreprise et par une attention particulière portée au développement de certaines fonctions, comme la gestion du revenu ou la planification du réseau aérien.

Enfin, la responsabilité d'entreprise, qu'il s'agisse de l'environnement, des clients, des employés, des partenaires, ou de la gouvernance, restera une préoccupation majeure dans la stratégie de Transat.

En date du 23 août 2019, les actionnaires de Transat ont approuvé la convention d'arrangement avec Air Canada aux termes de laquelle il était prévu qu'Air Canada fasse l'acquisition de toutes les actions émises et en circulation de Transat. Le 9 octobre 2020, une nouvelle convention d'arrangement, comprenant des conditions révisées a été signée en remplacement de la précédente. Si cette nouvelle convention d'arrangement est approuvée par les actionnaires le 15 décembre 2020, que les approbations réglementaires sont obtenues, que les autres conditions sont remplies et que la transaction se réalise, l'activité de Transat viendra s'intégrer dans le plan stratégique d'Air Canada. Entre-temps, la Société a poursuivi la mise en œuvre de son plan, tout en ralentissant ses investissements dans le développement hôtelier. La Société s'est assurée de maintenir ses efforts de réduction des coûts et d'amélioration du service, ainsi que de préserver sa capacité à mettre pleinement en œuvre son plan au cas où la transaction ne clôturerait pas.

La pandémie mondiale de COVID-19, en perturbant de manière dramatique les activités aériennes et de voyage, on contraint Transat à se concentrer sur son adaptation à court terme, visant la réduction de ses coûts et la préservation de sa trésorerie. En même temps, Transat s'est toutefois efforcée de faire progresser les éléments de son plan stratégique dans la mesure du possible, et de se positionner au mieux pour la reprise, lorsque la demande sera de retour.

En conséquence, les objectifs et les inducteurs de performance que Transat poursuivra pour l'exercice 2021 sont les suivants :

- Obtenir les autorisations réglementaires nécessaires à la conclusion de la transaction avec Air Canada, opérer en total respect des conditions mises de l'avant par Air Canada et le cas échéant mener la transaction à bien;
- Poursuivre les efforts de réduction des coûts, de préservation de la trésorerie et d'ajustement de l'offre pour s'adapter à la situation volatile provoquée par la pandémie de COVID-19;
- Maintenir intacte la capacité à opérer de manière indépendante et développer un plan de redémarrage à moyen et long terme post-COVID-19;
- Sécuriser le financement à long terme nécessaire à cette fin ;
- Poursuivre le redimensionnement de l'entreprise en termes de flotte, d'effectifs, de locaux et de moyens correspondant au plan à moyen et long terme ;
- Redéfinir la structure financière de la chaîne hôtelière en fonction du nouvel environnement économique;

2.3 REVUE DES OBJECTIFS ET DES RÉALISATIONS POUR 2020

Les principaux objectifs pour l'exercice 2020 ainsi que les réalisations se détaillaient comme suit :

- **Obtenir les autorisations réglementaires nécessaires à la conclusion de la transaction avec Air Canada, tout en maintenant intacte sa capacité à opérer de manière indépendante.**

Depuis l'approbation de l'accord d'arrangement initial avec Air Canada par les actionnaires le 23 août 2019, Transat a déployé tous ses efforts, en coopération avec Air Canada, pour obtenir les autorisations réglementaires nécessaires à la conclusion de transaction.

La pandémie de COVID-19 et les effets profondément perturbateurs qu'elle a eus sur le marché ont rendu l'évaluation de la transaction par les autorités plus complexes, provoquant des délais dans l'analyse effectuée par

celles-ci. Transat a en conséquence utilisé tous les reports disponibles dans la convention d'arrangement de 2019 afin de disposer du temps nécessaire pour obtenir les approbations avant la date butoir. Ultiment, la nouvelle convention d'arrangement a repoussé la date butoir du 27 décembre 2020 au 15 février 2021. Les efforts se poursuivent actuellement afin que les autorisations soient obtenues avant cette dernière date. Air Canada conserve le pouvoir discrétionnaire de déterminer l'étendue des recours qu'elle est prête à offrir (au-delà de ceux qu'elle est tenue d'offrir en vertu de la convention d'arrangement). Si Air Canada n'est pas en mesure d'en venir à une entente avec les autorités de réglementation et d'obtenir les approbations requises avant la date butoir du 15 février 2021, la convention d'arrangement pourrait être résiliée conformément à ses modalités.

En parallèle, Transat a pris les mesures nécessaires au maintien de sa capacité d'opérer en tant que société indépendante, notamment en continuant à améliorer sa structure de coûts et sa rentabilité et en s'assurant de retenir les employés clés nécessaires dans une telle hypothèse. Dans le contexte spécifique de la pandémie, Transat a fait en sorte de préserver sa trésorerie en prenant une série de mesures destinées à diminuer ou à reporter ses dépenses, telles que la mise à pied temporaire d'un nombre important d'employés (jusqu'à 85 % à un certain moment), la réduction des salaires de la direction, la négociation avec les bailleurs d'avions et les propriétaires immobiliers, ainsi qu'avec les fournisseurs importants, l'émission de crédits-voyages pour compenser les voyages annulés ou la mise en place de sources de financement additionnelles.

- **Améliorer la performance financière.**

Jusqu'à la mi-mars, Transat a poursuivi ses efforts de réduction des coûts et d'amélioration de la rentabilité sur les bases initiées au cours des années précédentes. Ces efforts commençaient à porter leurs fruits, puisque les résultats enregistrés à la fin février la mettaient sur la voie d'un retour à la rentabilité pour la saison d'hiver pour la première fois depuis de nombreuses années.

À compter de la mi-mars, les restrictions aux voyages internationaux, les mesures de quarantaine imposées par les gouvernements et plus généralement la crainte de la pandémie ont rendu très difficile la vente de voyages, au point que la société a dû suspendre complètement ses opérations du 1^{er} avril au 22 juillet. Dans cette situation, les efforts se sont concentrés sur la préservation de la trésorerie à l'aide des mesures évoquées aux paragraphes précédents.

- **Optimiser les programmes de vols afin de maximiser les revenus et la rentabilité, notamment par l'accroissement de la densité du réseau, de l'utilisation de la flotte et de la connectivité.**

Bien que les efforts à ce titre se soient poursuivis en début d'année dans la direction fixée au cours des années précédentes, à compter de la survenue de la pandémie, ils se sont concentrés sur l'adaptation du programme en temps réel à l'évolution de la situation, en fonction des mesures de restriction au voyage, de quarantaine et de la demande constatée.

- **Poursuivre la transformation des pratiques de gestion du revenu et augmenter le revenu unitaire.**

Les efforts de transformation des pratiques de gestion du revenu se sont poursuivis en début d'année, contribuant à l'amélioration du résultat en début d'année, avec un résultat d'exploitation ajusté jusqu'au début de mars 2020 en hausse de 63,3 millions \$ par rapport à 2019, grâce à une amélioration importante de la rentabilité du programme des destinations soleil, notre principal programme durant la saison d'hiver.

La situation depuis le début de la pandémie rend toute comparaison avec les résultats précédents inopérante.

- **Poursuivre les initiatives de contrôle et de réduction des coûts.**

La pandémie de COVID-19 a contraint Transat à prendre de manière urgente des mesures drastiques de réduction de coût et de préservation de la trésorerie, sans commune mesure avec celles qui auraient été mises en œuvre en

temps normal. L'efficacité de ces mesures a permis à la société de réduire très rapidement sa base de coûts et d'améliorer sa résistance à la crise.

Certaines de ses mesures ont consisté en l'accélération de la mise en œuvre de mesures déjà prévues antérieurement. En particulier, la situation pandémique a permis à Transat d'accélérer la transformation de sa flotte, en en faisant sortir de manière plus rapide les gros porteurs Airbus A310 et les petits porteurs Boeing 737 et certains Airbus A330 afin de ne conserver que des Airbus A330 et des Airbus A321neoLR, dont les livraisons se sont poursuivies pendant la période.

- **Poursuivre l'augmentation de la part de notre distribution directe.**

La situation depuis le début de la pandémie rend toute comparaison avec les résultats précédents inopérante.

- **Poursuivre l'amélioration de la satisfaction de nos clients et maintenir la bonne perception de la marque.**

Les résultats du premier trimestre montrent que l'amélioration de la satisfaction des clients constatée les années précédentes s'est poursuivie.

Depuis son introduction, les clients ayant voyagé avec les nouveaux A321neoLR expriment une satisfaction particulièrement élevée, dont Transat pense pouvoir tirer profit alors que cet appareil prendra plus de place dans la flotte dans le futur.

Les résultats mesurés après le redémarrage des opérations le 23 juillet montrent une satisfaction encore plus élevée, et notamment une progression significative du taux de recommandation net (Net Promoter Score). Cela illustre, entre autres, la bonne réception du programme Protection Voyageur mis en œuvre pour rassurer les clients sur leur capacité à voyager avec Transat en toute sérénité dans le contexte spécifique de la pandémie.

Certaines perceptions négatives peuvent avoir été provoquées par la décision d'émettre des crédits-voyages pour les clients dont le vol a dû être annulé du fait de la pandémie et des restrictions au voyage édictées par les gouvernements, mais Transat reste confiante dans la capacité d'attraction de sa marque.

- **Maintenir la satisfaction et l'engagement de nos équipes et favoriser la rétention.**

Malgré les circonstances extraordinaires, de nombreux efforts ont été faits pour maintenir l'engagement et la rétention des équipes qui étaient très sollicitées par la gestion de la crise et majoritairement en télétravail, ainsi que pour préserver le lien avec les employés temporairement mis à pied.

Un accent particulier a été mis sur la communication, notamment par les biais de vidéoconférences incluant des séances de questions-réponses de la haute direction avec l'ensemble du personnel. Des sessions de formation au télétravail et à la gestion du stress ont également été mises en œuvre.

L'utilisation de la SSUC pour permettre aux employés qui le souhaitent d'opter pour un congé avec maintien d'une partie du salaire en lieu et place d'une mise à pied a également contribué au maintien de l'engagement.

Enfin, le plan de rétention mis en place dans le cadre de la transaction a permis d'observer un taux de départ volontaire parmi les employés identifiés comme clés et couverts par le plan significativement moins élevé que dans l'ensemble de la population, ce qui permet à Transat de disposer des compétences nécessaires à son redémarrage à l'issue de la pandémie.

2.4 CAPACITÉ DE RÉALISER LES OBJECTIFS

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

Nos ressources financières se composent de ce qui suit :

TRÉSORERIE	FACILITÉS DE CRÉDIT
Nous comptons sur des soldes de trésorerie et d'équivalents de trésorerie (non détenus en fiducie ou autrement réservés) de 426,4 millions \$ au 31 octobre 2020.	Nous pouvons également compter, entre autres, sur une facilité de crédit à terme rotatif de 50,0 millions \$ et sur une facilité de crédit à court terme subordonnée de 250,0 millions \$ venant à échéance le 31 mars 2021 aux fins de nos opérations. Si la transaction avec Air Canada n'est pas conclue, la Société devra avoir mis en place un financement global totalisant environ 500,0 millions \$ en 2021 afin d'assurer la poursuite de son exploitation. La section 7 Situation financière, trésorerie et sources de financement du rapport de gestion et la note 2 aux états financiers consolidés contiennent plus de détails à ce sujet.

Nos ressources non financières comprennent :

MARQUE	STRUCTURE	RESSOURCES HUMAINES	RELATIONS AVEC LES FOURNISSEURS
La Société a pris les mesures nécessaires pour se donner une image de marque distincte et renforcer sa réputation, y compris par son approche en matière de tourisme durable.	Notre structure intégrée verticalement nous permet d'assurer un meilleur contrôle de la qualité de nos produits et services et facilite l'implantation de programmes de gains d'efficacité.	Nos employés travaillent en équipe et sont engagés à assurer la satisfaction globale de nos clients et à participer à l'amélioration de l'efficacité de la Société. En outre, nous croyons que la Société bénéficie d'une solide direction.	Nous avons un accès exclusif à certains hôtels dans des destinations soleil et entretenons depuis plus de 30 ans des relations privilégiées avec de nombreux hôtels dans ces destinations et en Europe.

Sous réserve de l'obtention de financement additionnel tel que décrit à la section 7. Situation financière, trésorerie et sources de financement du rapport de gestion et à la note 2 aux états financiers consolidés, Transat dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour 2021 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.

2.5 OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES

Au 11 décembre 2020, la Société dispose de plusieurs types de financement. Elle dispose principalement d'une facilité de crédit à terme rotatif ainsi que de lignes d'émissions de lettres de crédit.

Le 9 octobre 2020, la Société a amendé son entente de crédit à terme rotatif de 50 millions \$ aux fins de ses opérations. L'entente amendée, 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 octobre 2020, la Société bénéficiait d'une suspension de l'application de certains ratios et conditions financières de la part de ses prêteurs jusqu'au 30 janvier 2021 et un montant de 50 millions \$ de la facilité de crédit était utilisé.

Le 9 octobre 2020, la Société a conclu une entente de crédit à court terme subordonnée de 250 millions \$ aux fins de ses opérations. Selon l'entente, qui vient à échéance le 31 mars 2021, ou immédiatement exigible en cas de changement de contrôle, les tirages peuvent être effectués jusqu'au 28 février 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 octobre 2020, la Société bénéficiait d'une suspension de l'application de certains ratios et conditions financières de la part de ses prêteurs jusqu'au 30 janvier 2021 et la facilité de crédit n'était pas utilisée.

La Société dispose, aux fins d'émission de lettres de crédit, d'un crédit rotatif au montant de 75,0 millions \$ renouvelable annuellement, pour lequel la Société doit céder en nantissement de la trésorerie égale à 100 % du montant des lettres de crédit émises. Au 31 octobre 2020, un montant de 60,3 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 2021. 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 35,0 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 octobre 2020, un montant de 22,8 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 au Royaume-Uni, d'une ligne de crédit bancaire garantie par des dépôts de 3,3 millions £ (5,6 millions \$), laquelle est pleinement utilisée.

Au 31 octobre 2020, le montant des ententes hors bilan, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, avait diminué de 414,3 millions \$ par rapport au 31 octobre 2019. Cette diminution découle principalement de l'ajout à notre flotte de quatre Airbus A321neoLR en 2020, de la révision des loyers à payer et des paiements effectués en vertu de notre flotte saisonnière durant la période, partiellement compensée par la dépréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain.

3. HISTORIQUE SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES

Des renseignements sur les activités et les autres événements importants survenus au cours des trois derniers exercices figurent aux rubriques « Développement général des activités » et « Description de nos activités ». Pour plus d'informations, nous vous reportons à la rubrique « Activité principale, vision et stratégie » ci-dessus et aux rubriques « Acquisition d'entreprise » et « Cession d'une filiale » du rapport de gestion se trouvant dans notre rapport annuel 2020 que vous pouvez consulter sur SEDAR (www.sedar.com).

4. DESCRIPTION DE NOS ACTIVITÉS

Les données figurant dans la présente section représentent des estimations de notre capacité et de notre positionnement concurrentiel et s'appuient sur notre connaissance des secteurs pertinents. Puisque nous sommes

une entreprise intégrée verticalement, nous avons déterminé que nous exerçons nos activités dans un seul secteur d'exploitation, soit le secteur des voyages vacances, et ce, dans une seule région géographique, maintenant que nos activités de voyageur en France et en Grèce ont été vendues. Au cours de l'exercice 2020, nous avons enregistré des revenus de 1 302,1 M\$ comparativement à 2 937,1 M\$ au cours de l'exercice 2019.

4.1 VOYAGISTES

Transat agit à titre de voyageur expéditeur par l'entremise de sa filiale Transat Tours Canada inc. et de ses marques Transat et Air Transat ainsi que par l'intermédiaire de ses filiales européennes Air Consultants France S.A.S. et The Airline Seat Company Limited.

Par ailleurs, Trafictours de Mexico S.A. de C.V., Turissimo Caribe Excursiones Dominican Republic, C. por A. et Caribbean Transportation inc. agissent comme voyageur réceptifs au Mexique, à la Barbade, en République dominicaine et en Jamaïque. Le 30 novembre 2017, Transat a conclu la vente de son voyageur réceptif canadien, Jonview Canada. Pour plus d'informations sur cette transaction, nous vous référons à la rubrique « Activités hôtelières » ci-dessous.

Chacun de ces voyageur exploite son propre marché où il élabore et commercialise sa gamme distincte de produits tout en profitant du pouvoir d'achat considérable et des autres avantages découlant de notre stratégie d'intégration verticale.

4.1.1. Produits de Transat Tours Canada inc.

Transat Tours Canada inc. (« Transat Tours »), qui est au cœur de nos activités au Canada, exerce ses activités sous deux marques, soit Transat et Air Transat. Elle intègre les activités commerciales d'Air Transat et commercialise et vend ses produits dans des destinations vacances situées en Amérique du Nord, en Amérique centrale, en Amérique du Sud et en Europe. Nous offrons deux principaux types de produits afin de répondre aux besoins des clients, soit des forfaits vacances au départ du Canada et des sièges dans tous les marchés desservis par Air Transat. Par ailleurs, Transat Tours offre également des sièges en provenance et à destination de différentes villes canadiennes. Tous ces produits sont essentiellement vendus en ligne et par l'intermédiaire des réseaux d'agences de voyageur.

Transat Tours commercialise les destinations soleil principalement selon une formule à forfait. Elle offre également quatre collections exclusives : Collection Solo, Collection Famille, Collection Distinction et Collection Grand Luxe. Chacune des collections comporte une sélection d'hôtels et d'avantages parfaitement adaptés à chaque type de consommateur. Transat offre également des Forfaits Duo, dont un tout nouveau à Porto Rico, qui combinent deux régions en un seul voyageur.

À l'hiver 2019-2020, Transat Tours a offert des forfaits en Floride, au Mexique, en Amérique du Sud, en Amérique centrale, dans les Caraïbes, en Louisiane, en Espagne et au Portugal. Elle proposait une sélection de près de 700 hôtels, dont plus de 25 nouveautés et une trentaine d'exclusivités, mais aussi des locations de maisons, d'appart-hôtels et de condominiums, de nombreuses excursions ainsi que des circuits à Cuba, au Costa Rica et au Panama.

Transat Tours a également proposé un vaste programme de croisières dans les Caraïbes avec plus de 65 itinéraires, 23 navires et 8 ports d'embarquement. Sa formule unique de forfaits clés en main, qui comprenait la croisière, le vol aller-retour avec Air Transat et les transferts, rendait la réservation plus simple et plus accessible.

Toujours à l'hiver 2019-2020, Air Transat a offert des vols directs vers plus de 33 destinations soleil, dont un nouveau vol reliant Montréal et La Nouvelle-Orléans, et de nombreuses destinations européennes au départ de 13 villes canadiennes.

Toutefois, en raison de la pandémie COVID-19 ayant bouleversé l'industrie du tourisme, Transat Tours a dû annoncer, le 18 mars 2020, la suspension temporaire de ses opérations à compter du 1^{er} avril 2020. Cette suspension s'est prolongée jusqu'au 23 juillet 2020, date officielle de la reprise de ses opérations.

Pour la saison estivale 2020, Air Transat a offert des vols vers 12 destinations européennes (Athènes, Bordeaux, Glasgow, Lisbonne, Londres, Lyon, Nantes, Manchester, Marseille, Paris, Porto, Rome et Toulouse), trois destinations Sud (Cancun, Haïti et Punta Cana) ainsi qu'un programme de vols domestiques (entre Calgary, Montréal, Toronto et Vancouver). Tout au long de l'été, les fréquences pour chacune de ces destinations ont fluctué en fonction de la demande.

Transat a également offert des forfaits dans les destinations Sud ainsi qu'en Europe pendant cette période. Toujours en raison de la COVID-19, elle a cependant été forcée de suspendre la vente de forfaits croisières et de circuits jusqu'à nouvel ordre.

4.1.2 Produits de The Airline Seat Company Limited

The Airline Seat Company Limited, qui réalise ses ventes sous la marque Canadian Affair, est une filiale en propriété exclusive de Transat depuis le 1^{er} août 2006. L'entité établie au Royaume-Uni gère également les activités d'Air Transat au Royaume-Uni et en Irlande.

Canadian Affair est le plus important voyageur du Royaume-Uni à destination unique vers le Canada et ses activités (vols seulement) sont axées sur le programme de vol d'Air Transat. Celle-ci offre des vacances sur mesure au Canada, distribuant directement au consommateur, et plus récemment par l'intermédiaire d'agences de voyages du Royaume-Uni. Canadian Affair se concentre sur ses activités de voyageur, vendant des forfaits voyages au Canada assortis de vols soit d'Air Transat ou d'un autre transporteur aérien, par l'entremise d'un centre d'appels en ligne via www.canadianaffair.com. Travaillant en étroite collaboration avec ses fournisseurs et des voyageurs réceptifs, Canadian Affair continue d'élargir sa gamme de produits pour y intégrer davantage de circuits selon une formule de forfaits, ce qui permet aux clients de choisir judicieusement leurs vacances au Canada. Au cours des trois dernières années, Canadian Affair a été élu meilleur voyageur canadien aux British Travel Awards.

En ce qui concerne la marque Air Transat, une équipe de vente dédiée s'occupe de stimuler les ventes liées au commerce interentreprises et une équipe de marketing s'occupe de stimuler les ventes liées au commerce électronique de détail, s'assurant ainsi que les messages soient pertinents, opportuns et appropriés pour le marché local, tout en travaillant en étroite collaboration avec Transat afin d'assurer la cohérence des marques. Les sites Web de la compagnie aérienne, www.airtransat.co.uk et www.airtransat.ie, ont fait l'objet d'une promotion plus importante au Royaume-Uni et en Irlande, étant donné que les consommateurs anglais et irlandais ont l'habitude de consulter les sites Web des compagnies aériennes, étant convaincus qu'ils y trouveront les meilleurs prix. Les ventes directes en ligne au Royaume-Uni représentent environ 70 % des ventes totales de vols secs au Royaume-Uni.

Les ventes liées au commerce électronique de détail ont représenté 75 % du chiffre d'affaires d'Air Transat au Royaume-Uni (Air Transat 50 % et Canadian Affair 25 %), l'autre 25 % étant constitué des ventes réalisées via les agences de voyages. Air Transat a conclu des partenariats solides avec le secteur du tourisme (voyageurs qui vendent des voyages organisés, agents indépendants, agences de voyages en ligne et chaînes) au Royaume-Uni et son plan stratégique consiste à maintenir un équilibre sain entre les ventes liées au commerce électronique de détail et les ventes liées au commerce interentreprises.

4.1.3 Air Consultants France S.A.S.

Air Consultants France S.A.S. (« ACF ») a été créé le 4 mars 2016 afin d'assurer la continuité de la représentation commerciale d'Air Transat en France suite à la vente de la filiale Transat France à TUI AG en octobre 2016. À cet effet, ACF veille à la représentation commerciale d'Air Transat pour les vols au départ de la France mais également

au départ de la Belgique, des Pays-Bas et de la Suisse et ce, sur les marchés français, belges, suisses, hollandais et allemands.

ACF se compose principalement de trois équipes, à savoir l'équipe commerciale, l'équipe du service à la clientèle et l'équipe du marketing, commerce électronique et communications. L'équipe commerciale est responsable du développement des ventes par l'intermédiaire des agences de voyages, des OTA (« Online Travel Agents »), des tours opérateurs et des spécialistes du voyage en groupes. L'équipe du service à la clientèle vient à l'appui des agences de voyages ainsi que des tours opérateurs (tarification, émissions) et fournit également la vente exclusivement des billets d'avion d'Air Transat. Pour sa part, l'équipe de marketing, commerce électronique et communications est responsable de la mise en place de la stratégie marketing édictée par le siège canadien, des communications internes comme externes, du commerce électronique ainsi que de la gestion des sites Web d'Air Transat en France, aux Pays-Bas, en Belgique, en Allemagne et en Suisse. Cette équipe gère les budgets afférents au marketing commercial et digital attribués par la Société. De plus, pour les marchés hors France, ACF collabore avec Aviareps, un agent général de vente dont l'une des employées dédie 60 % de son temps à Air Transat. Cette personne, sous la responsabilité opérationnelle de la présidente d'ACF, assure le développement des ventes aux entreprises et est basée à Amsterdam.

4.1.4 Produits de Trafictours Canada inc.

Transat détient 70 % des actions de Trafictours Canada inc. (« Trafictours »), qui exerce des activités de voyageur réceptif au Mexique, en République dominicaine, en Jamaïque et à la Barbade. Une entente de service est en vigueur entre la Société et Gesmex Corporation par laquelle cette dernière fournit les services de gestion à Trafictours et ses filiales. Ainsi, de concert avec Gesmex Corporation, Transat s'assure d'une meilleure qualité de service et des contrôles opérationnels et financiers plus efficaces à l'égard de Trafictours. À titre d'actionnaire minoritaire de Trafictours, Gesmex Corporation peut exiger de la Société qu'elle rachète les actions qu'elle détient dans l'éventualité où ledit contrat de gestion n'était pas renouvelé après le 31 janvier 2020 selon une formule préétablie. Veuillez vous reporter à la note 9, sous « Participation ne donnant pas le contrôle », de notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2020, que vous pouvez consulter sur SEDAR (www.sedar.com).

4.1.5 Activités hôtelières

Au cours des dernières années, Transat a recentré ses activités autour de trois secteurs stratégiques, soit l'aérien, la distribution et l'hôtellerie. La création de la division hôtelière et l'achat des deux premiers terrains à Puerto Morelos au Mexique à la fin de 2018 en vue d'y construire un hôtel balnéaire, concrétisent le développement de l'hôtellerie en tant que secteur stratégique de la Société. En 2019, dans le cadre de l'Arrangement, 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 la transaction. Ainsi, la Société s'est concentrée sur les divers éléments se rattachant aux étapes de la préconstruction, plus précisément l'obtention des permis de construction et environnementaux ainsi que l'avancement des plans architecturaux, le tout de manière à pouvoir redémarrer le projet. En parallèle, nous avons mis en place une filiale de gestion aux États-Unis, commencé à établir l'équipe de direction et nous avons défini la marque et le type de produit de notre futur complexe hôtelier.

4.1.5.1 Marival Armony (auparavant Rancho Banderas)

Le 3 avril 2017, Transat a fait l'acquisition, auprès d'un tiers, d'une participation de 50 % dans l'Hôtel Rancho Banderas, situé à Punta de Mita au Mexique. Par l'intermédiaire d'une filiale en propriété exclusive, Transat est coactionnaire avec une filiale de Gesmex Corporation, dans Desarrollo Transimar, S.A. de C.V. (« Desarrollo Transimar »). Gesmex Corporation est également un actionnaire de Trafictours Canada inc. Après un agrandissement réalisé en 2018, l'hôtel comprend maintenant 264 chambres. Dans le cadre de cette opération, Transat et Gesmex, ainsi que leurs filiales respectives, ont conclu une convention entre actionnaires, laquelle prévoit une clause de rachat advenant le cas où un changement de contrôle subviendrait, tel que défini dans la convention. En vertu de cette convention, les parties s'octroient mutuellement le droit de vendre ou de racheter, selon le cas, la totalité de

leur participation dans Desarrollo Transimar. Les parties ont convenu que le prix d'exercice du droit de vendre ou de racheter la participation de l'autre partie dans Desarrollo Transimar sera la juste valeur marchande de cette participation.

4.2 AGENCES DE VOYAGES ET DISTRIBUTION

Au Canada, nous distribuons une partie de nos produits par l'intermédiaire de notre propre réseau de détaillants détenus en propriété exclusive, franchisés ou affiliés. Nous sommes le plus important distributeur au détail de produits de voyages vacances au Canada, où nous comptons 325 points de vente, dont 48 sont détenus en propriété exclusive, 144 sont des franchises et 133 des affiliés qui exercent leurs activités sous les bannières ou les programmes d'affiliation Club Voyages, Marlin Travel/Voyages Marlin, Voyages en Liberté, Transat Travel/Voyages Transat et TravelPlus.

En juin 2013, nous avons lancé un nouveau concept d'agence de voyages sous la bannière Voyages Transat. À ce jour, 43 de nos agences en propriété exclusive exercent leurs activités sous ce nom.

Nous avons également développé et mis en œuvre un programme d'agents externes, qui permet d'étendre la portée de nos agences en propriété exclusive sous la bannière Voyages Transat/Transat Travel.

Nous exploitons nos réseaux d'agences de voyages au Canada sous l'égide d'une seule entité d'exploitation, ce qui nous permet de tirer profit d'une administration commune pour l'ensemble de nos agences en propriété exclusive partout au pays et de combiner notre pouvoir d'achat.

4.3 TRANSPORT AÉRIEN

4.3.1 Stratégie de flotte de Transat

Transat est constamment à l'affût des nouvelles tendances afin de desservir ses deux marchés loisirs, soit les destinations soleil au départ du Canada et le programme transatlantique que nous commercialisons au départ du Canada et de l'Europe, au meilleur prix et à bord des meilleurs aéronefs disponibles. À cet effet, Air Transat, société aérienne de Transat, compte sur une flotte mixte comprenant des gros et des petits porteurs. Au cours des exercices fiscaux 2017 et 2018, Air Transat a conclu une entente de douze (12) ans avec AerCap pour la location de quinze (15) Airbus A321neo LR et de deux (2) Airbus A321neo dont la livraison est prévue entre 2019 et 2022, laquelle entente a été modifiée depuis afin de convertir les deux derniers aéronefs en appareils à long rayon d'action. Les Airbus A321neo LR constituent la nouvelle version à long rayon d'action (LR) de l'Airbus A321neo (New Engine Option) dans le segment des aéronefs monocouloirs. À ce jour, sept (7) des dix-sept (17) Airbus A321neo LR font partie de la flotte d'Air Transat.

Au 31 octobre 2020, la principale flotte exploitée par Air Transat comprend trente-trois (33) aéronefs, y compris vingt (20) gros porteurs long-courriers ainsi que treize (13) petits porteurs :

AÉRONEFS PAR TYPE	NOMBRE				COMMENTAIRES
	HIVER 2019	ÉTÉ 2019	HIVER 2020	ÉTÉ 2020	
LONG-COURRIER					
A330	15	20	20	20	Dans le cadre de sa stratégie de flotte modulable, Air Transat a par ailleurs loué 4 A330-200 à Thomas Cook Airlines Limited ¹⁾ et 1 A330-200 a été loué à Czech Airlines pendant l'hiver 2019 aux termes d'ententes désormais caduques. Se reporter au tableau à la page 21 de la présente notice annuelle pour des

AÉRONEFS PAR TYPE	NOMBRE				COMMENTAIRES
	HIVER 2019	ÉTÉ 2019	HIVER 2020	ÉTÉ 2020	
					renseignements additionnels sur la flotte A330 d'Air Transat.
A310	6	6	3	0	Tous les A310 ont été retirés de la flotte d'Air Transat.
A321 neo LR	2	2	3	6	Les deux premiers A321neo LR ont été livrés en mai et juin 2019. Le troisième A321neo LR a été livré en février 2020 et trois autres ont été livrés en juin et en juillet 2020. Le septième A321neo LR a été livré en novembre 2020. Des 10 aéronefs qui doivent être livrés, trois devraient l'être au cours de la première partie de 2021 et les aéronefs restants devraient être livrés en 2022 et en 2023.
TOTAL – FLOTTE PRINCIPALE	23	28	26	26	
MOYEN-COURRIER					
A321ceo	2	4	4	4	Deux aéronefs ont été ajoutés au cours de l'hiver 2019, faisant passer le total pour ce type d'aéronefs de deux à quatre.
B737-800	5	5	5	3	Dans le cadre de son plan visant à réduire sa flotte en prévision d'une baisse de la demande de services de transport aérien après la pandémie de COVID-19, Air Transat a conclu une entente avec ses bailleurs pour la résiliation anticipée des baux et la restitution de quatre de ses cinq aéronefs B737-800. Ces ententes ont également permis à la société aérienne d'accélérer sa transition vers une flotte entièrement composée d'Airbus. Au 31 octobre 2020, deux aéronefs avaient été restitués. Un troisième aéronef a été restitué en novembre 2020 et le quatrième est en voie d'être restitué.
TOTAL – FLOTTE PRINCIPALE	7	9	9	7	
Location A320-321ceo	10	-	8	3	<p>Pour l'hiver 2019, les aéronefs ont été loués auprès de Thomas Cook Airlines Limited ou Condor selon l'entente-cadre entre Air Transat et Thomas Cook Group Airlines Limited (depuis devenue caduque¹⁾). Deux A321-211 ont par ailleurs été loués auprès de Condor avec pilotes dans le cadre de la même entente pendant la même période.</p> <p>Pour l'hiver 2020, huit aéronefs de remplacement ont été obtenus d'autres bailleurs et opérateurs après la liquidation de Thomas Cook. Cinq de ces aéronefs ont été loués seulement pour la période hivernale alors que trois d'entre eux ont été loués pour une période plus longue, soit de 17 à 18 mois, ce qui explique leur mention pour l'été 2020.</p> <p>Suivant la résiliation de l'entente-cadre avec Thomas Cook et l'arrivée de la COVID-19, Transat ne cherche plus à obtenir de nouveaux aéronefs saisonniers à l'avenir.</p>
Location B737-700/800	12	1	5	-	Ces aéronefs ont été loués pendant l'hiver 2019 dans le cadre des ententes long terme de location saisonnière conclues chacune avec

AÉRONEFS PAR TYPE	NOMBRE				COMMENTAIRES
	HIVER 2019	ÉTÉ 2019	HIVER 2020	ÉTÉ 2020	
					<p>Transavia (5), ASL Airlines France (4,3 [NTD Clarifier]) et Smartwings (4). Deux d'entre eux ont été opérés par Smartwings pour le compte d'Air Transat dans le cadre d'une location avec équipage. Un des aéronefs loués auprès d'ASL Airlines France a par ailleurs exceptionnellement été prolongé durant l'été 2019. Pendant l'hiver 2019, Air Transat a complété les huit aéronefs A321-211 loués pour remplacer ceux qui auraient normalement été loués auprès de Thomas Cook par cinq aéronefs B737-800 qui ont été loués auprès de Smartwings.</p> <p>Compte tenu de l'expiration naturelle des dites ententes saisonnières, de la transition de Transat vers une flotte entièrement composée d'Airbus et avec l'arrivée de la COVID-19, Transat ne prévoit pas importer d'aéronefs B737-800 à l'avenir.</p>
TOTAL – FLOTTE SAISONNIÈRE	22	1	12	3	
TOTAL – FLOTTE EN OPÉRATION	52	38	47	36	

1) Thomas Cook Group plc et ses sociétés ont été mises en liquidation, de sorte que la compagnie aérienne anglaise du groupe a cessé d'opérer le 23 septembre 2019.

Au 1^{er} avril 2020, Air Transat avait terminé le retrait graduel des six (6) aéronefs Airbus A310-300 qu'elle possède. Le remplacement des Airbus A310 par des Airbus A321neo LR s'inscrit toujours dans le cadre du plan de Transat, annoncé en avril 2013, visant à déployer ce que l'on appelle une « flotte modulable », qui lui permet d'ajuster le nombre de moyen-courriers et long-courriers à sa disposition en fonction des besoins saisonniers du marché touristique. En somme, Transat a davantage besoin de petits porteurs en hiver, lorsque les voyageurs d'agrément canadiens préfèrent les destinations soleil, et a davantage besoin de gros porteurs en été, pendant la période de pointe du programme transatlantique. L'ajout des A321neo LR optimise la flotte modulable tout en permettant de continuer à couvrir le réseau de Transat de manière efficace et économique. En plus des A330 déjà déployés sur les destinations soleil à forte demande, les A321neo LR, combinés aux A321-211, pourront desservir les destinations soleil comme le Mexique, les Caraïbes et la Floride. Les A321neo LR, combinés aux A330, pourront toutefois également être déployés sur les liaisons transatlantiques, ce qui en fait un aéronef dont l'utilisation est maximisée à longueur d'année sur l'ensemble du réseau des destinations de Transat. En effet, l'A321neo LR peut parcourir 4 000 milles nautiques (7 400 km), soit le plus grand rayon d'action de tous les aéronefs monocouloirs. Le gabarit de l'A321neo LR, qui transportera 199 passagers avec l'option de voyager en classe Club (12 sièges) ou en classe Économie (187 sièges), assurera à Transat une grande flexibilité sur le plan de la commercialisation et de la fréquence des vols, tandis que sa faible consommation de carburant permettra de maintenir un coût par siège bas tout en diminuant l'empreinte carbone de la société aérienne.

Les long-courriers d'Air Transat quant à eux continueront à être principalement déployés sur le programme transatlantique et sur les destinations soleil à forte demande.

Avant l'arrivée de la pandémie de COVID-19, en plus de compter sur les aéronefs faisant partie de la flotte principale d'Air Transat, Transat s'était donné les moyens d'augmenter son nombre de moyen-courriers durant l'hiver. À cet égard, dans le cadre de sa stratégie de déploiement d'une flotte modulable, Transat a conclu en 2014 des ententes stables, mais flexibles, avec plusieurs compagnies aériennes européennes (dont Transavia France, la compagnie aérienne française spécialisée dans les voyages d'agrément d'Air France/KLM Group, ASL Airlines France et la compagnie tchèque Smartwings (anciennement Travel Service)) visant la location saisonnière de Boeing 737, afin de compléter pendant l'hiver les cinq aéronefs de type B737-800 d'Air Transat faisant alors partie de sa flotte principale.

Au cours de l'hiver 2019, qui fut la dernière saison régie par ces ententes de location saisonnières, Air Transat a exploité 17 B737 et 21 gros porteurs (des Airbus A310 et A330), dont trois (3) ont servi d'aéronefs de soutien. En comparaison, Air Transat a exploité six (6) B737, quatre (4) A321, 2 A321neo LR et 26 gros porteurs à l'été 2019. L'entente avec Smartwings prévoyait également la location d'un aéronef A330-200 d'Air Transat à Smartwings pour chacun des hivers 2017, 2018 et 2019, alors qu'Air Transat a besoin de moins de long-courriers à cette période de l'année.

Au cours de l'hiver 2019, Air Transat a exploité dix (10) A321-211 loués auprès de Thomas Cook Group Airlines (ci-après « Thomas Cook »), huit d'entre eux ayant été loués sans équipage et deux d'entre eux ayant été opérés avec pilotes pour le compte d'Air Transat par Condor, la compagnie aérienne allemande de Thomas Cook. Inversement, durant la même période, Thomas Cook a opéré quatre A330-200 loués auprès d'Air Transat sans équipage. L'ensemble de ces locations d'aéronefs de part et d'autre ont eu lieu aux termes d'une entente-cadre de sept ans entre Air Transat et Thomas Cook prévoyant l'échange d'au moins un (1) gros porteur Airbus A330-200 et de quatre à quinze Airbus A321 chaque hiver à partir de l'hiver 2018. Avec l'introduction en 2019 et 2020 des A321neo LR, l'entente-cadre entre Thomas Cook et Air Transat devait soutenir la transition d'Air Transat vers une flotte qui sera exclusivement constituée d'aéronefs de type Airbus en permettant de remplacer les B737 saisonniers par des aéronefs de la famille de l'A320.

Toutefois, alors qu'Air Transat se préparait pour la saison d'hiver 2020, Thomas Cook Group plc et ses sociétés affiliées ont été mises en liquidation, de sorte que la compagnie aérienne anglaise du groupe a cessé d'opérer le 23 septembre 2019. Cette tournure d'événements a obligé Air Transat à mettre fin à son entente-cadre avec Thomas Cook avec prise d'effet immédiate et à chercher d'autres aéronefs afin de remplacer les dix (10) aéronefs de type A321-211, que Transat devait initialement se procurer auprès de Thomas Cook pour combler ses besoins saisonniers. Air Transat est parvenue à sécuriser huit (8) aéronefs, y compris six aéronefs ayant été loués auprès d'Air Lease Corporation, un bailleur basé en Californie, et deux loués auprès de Smartlynx, une compagnie aérienne basée en Lettonie. En plus de ceux-ci, cinq aéronefs B737-800, qui seront exploités par Smartwings pour le compte d'Air Transat dans le cadre d'une location avec équipage, ont été ajoutés pendant l'hiver 2020. La plupart de ces aéronefs ont été opérés jusqu'à la fin de l'hiver 2020 sauf pour trois d'entre eux en location auprès d'Air Lease Corporation, lesquels demeureront dans la flotte d'Air Transat jusqu'à la fin de la saison d'hiver 2021.

L'un des éléments clés de la stratégie de « flotte modulable » de Transat, laquelle est maintenant pleinement mise en œuvre, est la double qualification de ses pilotes. Cette initiative a été lancée en 2014 avec l'intégration de son premier appareil B737-800 à sa flotte et est devenue une partie intégrante de ses activités saisonnières. Les pilotes ayant obtenu la double qualification passent d'aéronefs A310 (jusqu'à la fin de l'hiver 2020) ou A330 pendant l'été à des aéronefs A321 ou B737 pendant l'hiver, pour revenir de nouveau à de gros porteurs l'été suivant. Ce mode de fonctionnement, unique à Air Transat, respecte les exigences réglementaires sur la formation, tout en répondant aux besoins commerciaux. Il est avantageux pour Transat, car il permet de réduire considérablement les frais par siège/heure tout en créant des emplois permanents et accroissant la compétitivité. Avec l'élimination des A310, l'introduction des A321neo LR et la décision de Transat de graduellement abandonner les aéronefs B737 au profit des aéronefs de type A321 pour ses besoins saisonniers, Air Transat s'oriente vers deux types d'aéronefs seulement, soit l'A330 et l'A321. Ses pilotes sont ainsi graduellement formés sur les aéronefs de la famille des A320. Ultimement, Air Transat bénéficiera ainsi de la philosophie de cockpit commun propre à Airbus, permettant d'opérer en flotte mixte (le « Mixed Fleet Flying », c'est-à-dire la possibilité pour un pilote d'être qualifié simultanément pour différents aéronefs). Ceci permettra à Air Transat de réduire ses coûts, notamment de maintenance et de formation, et de simplifier considérablement ses opérations.

Au 31 octobre 2020, il est prévu que la flotte d'Air Transat à l'hiver 2021, y compris les appareils moyen-courriers saisonniers, soit composée des aéronefs de 31 aéronefs, comme décrit dans le tableau ci-après. Toutefois, le nombre d'aéronefs déployés en service commercial sera considérablement moindre en raison des actuelles fermetures de frontières, des règles de quarantaine et de la baisse de la demande de services de transport prévue en raison de la COVID-19 et Transat ajustera son programme mensuellement en fonction de son évaluation de la situation en cours :

AÉRONEFS PAR TYPE	NOMBRE		COMMENTAIRES
	HIVER 2021	ÉTÉ 2021	
LONG-COURRIER			
A330	15	15	Au cours de l'hiver et de l'été 2021, Air Transat opérera cinq aéronefs A330 de moins dans sa flotte. Par conséquent, un A330-300 et un A330-200 seront restitués à leurs bailleurs respectifs en raison de l'expiration naturelle des baux. De plus, dans le cadre de son plan visant à réduire sa flotte A330 en prévision d'une baisse de la demande de services de transport aérien après la pandémie de COVID-19, Air Transat a conclu une entente avec AerCap pour la résiliation anticipée des baux et la restitution de deux aéronefs A330-300 et elle poursuit des discussions avec le même bailleur pour la résiliation anticipée des baux et la restitution d'un A330-200. Compte tenu du maintien de la fermeture des frontières et des règles de quarantaine résultant de la COVID-19, Air Transat a conclu une entente lui permettant d'entreposer à long terme un aéronef A330-200 et a conclu des ententes assorties d'une facturation à l'heure de vol à l'égard de huit A330-200. Même si ces aéronefs demeurent dans la flotte d'Air Transat, ces arrangements offrent à la société aérienne une meilleure flexibilité à l'égard du déploiement des aéronefs pour l'hiver et l'été 2021.
A310	0	0	Tous les A310 ont été retirés de la flotte de la société aérienne en date du 1 ^{er} avril 2020.
A321 neo LR	7	10	Le septième aéronef A321neo LR a été livré en novembre 2020. Les 10 aéronefs restants devraient être livrés d'ici 2023, dont trois d'entre eux devant être livrés d'ici le printemps 2021.
TOTAL – FLOTTE PRINCIPALE	22	25	
MOYEN-COURRIER			
A321ceo	4	4	
A321neo	s.o.	S.O.	Air Transat a converti les deux seuls aéronefs A321neo qu'elle a commandés en aéronefs A321neo LR.
B737-800	1	1	Se reporter à notre tableau de flotte au 31 octobre 2020 à la page 18 de la présente notice annuelle.
TOTAL – FLOTTE PRINCIPALE	5	5	
Location A321ceo	3	0	Ces aéronefs sont des locations à court terme* sans équipage et remplacent les aéronefs qu'Air Transat n'est plus en mesure de se procurer auprès de Thomas Cook après la mise en liquidation de celle-ci en septembre 2019. *Ces aéronefs ont été loués pour une période de 17 à 18 mois et seront restitués au bailleur à l'expiration de leur bail à la fin de l'hiver 2021.
Location B737-800	s.o.	s.o.	En raison de la pandémie de COVID-19 et dans le cadre de la transition vers une flotte entièrement composée d'Airbus, Transat n'a plus l'intention d'importer de B737-800 à l'avenir.
TOTAL – FLOTTE SAISONNIÈRE	3	0	
TOTAL – FLOTTE PRINCIPALE	27	30	

Toutes ces initiatives témoignent de nos efforts pour optimiser la capacité au moyen d'une programmation des vols plus efficace et d'une source de revenus complémentaires accrue. Ces efforts s'accompagnent d'une diversification de l'offre de vols et de l'ajout de fréquences, tant sur le programme transatlantique que sur les destinations soleil.

Au cours de l'exercice 2020, notre société aérienne, Air Transat, a offert des vols au départ des principales villes qu'elle dessert, soit Montréal, Toronto et Vancouver, ainsi que certains vols au départ de plus petites villes canadiennes. Air Transat détient des licences émises par l'Office des transports du Canada autorisant l'exploitation de vols réguliers entre le Canada et les pays suivants : l'Union européenne (représentant ses 28 États membres), la Suisse, les États-Unis, Cuba, la Jamaïque, les Bahamas, le Mexique, le Panama, le Costa Rica, la Barbade, le Nicaragua, la Colombie, Antigua-et-Barbuda, Sainte-Lucie, l'El Salvador, les Antilles françaises et néerlandaises, la République dominicaine, Israël et Haïti.

Pendant la saison hivernale 2020, nous avons desservi 33 destinations soleil dans 12 pays. Transat a en effet ajouté la ville de La Nouvelle-Orléans à son portefeuille de destinations soleil, qu'elle a continué à étoffer en y ajoutant de nouvelles routes.

Pendant l'été, nous déplaçons normalement la majeure partie de notre capacité sur le programme transatlantique, tout en conservant certains vols vers des destinations soleil. Durant l'été 2019, Air Transat a desservi 25 destinations européennes dans 12 pays. En plus de son offre de vols directs, Air Transat a enrichi son programme de vols de correspondance pour rendre davantage de destinations accessibles à partir de diverses villes canadiennes. Transat maintient également son offre de circuits ouverts, lesquels permettent aux clients d'atterrir dans une ville européenne et de décoller d'une autre ville. À l'avenir, Air Transat continuera d'élargir son programme transatlantique en améliorant son programme de vols, notamment par une fréquence accrue de vols directs, l'ajout de vols de correspondance et le lancement de nouvelles liaisons en vue d'offrir aux voyageurs davantage de choix et une souplesse accrue.

À la suite de la classification de la COVID-19 à titre de pandémie par l'Organisation mondiale de la santé le 11 mars 2020, Transat a réduit son programme hivernal 2020 et a rapatrié ses passagers alors que des restrictions de déplacement et des fermetures de frontières étaient mises en place à travers le monde. Elle a également pris la décision de suspendre temporairement ses vols entre le 1^{er} avril et le 22 juillet 2020 inclusivement, de sorte que le programme d'été 2020 n'a jamais été déployé comme il était prévu avant la COVID-19. Bien qu'Air Transat ait repris ses vols au 23 juillet 2020 vers un nombre limité de destinations, elle a dû réduire ses vols en raison des restrictions de déplacement en vigueur, qui comprennent à ce jour des fermetures de frontières et des règles de quarantaine, entraînant ainsi une forte baisse de la demande pour des services de transport. Pour l'instant, Transat continue de surveiller la situation et ajuste son programme de vols, en ayant pour objectif d'augmenter sa capacité dès que la situation le permettra.

Depuis le début de la pandémie de COVID-19, Transat a travaillé et continue de travailler avec ses partenaires et fournisseurs commerciaux, mais surtout avec ses bailleurs d'aéronefs, afin de reporter les paiements de location des aéronefs et d'ajuster la taille de sa flotte pour s'adapter à la demande réduite pendant la durée de la pandémie et à la baisse de la demande de services de transport après la COVID-19. Au 31 octobre 2020, Air Transat avait négocié des ententes avec plusieurs bailleurs afin de lui permettre la résiliation anticipée de deux aéronefs A330-300 et un aéronef A330-200 et quatre aéronefs B737-800. Cela s'ajoute à un aéronef A330-300 et un aéronef A330-200 qui seront retournés au cours de l'hiver 2020 dans le cadre de l'expiration naturelle de leur bail et un A330-200 qui demeurera entreposé à long terme jusqu'à l'expiration de son bail à la fin de 2021. Bien qu'elle ait été rendue possible en raison de la COVID-19, la restitution anticipée de l'aéronef B737-800 cadre avec la transition d'Air Transat vers une flotte entièrement composée d'Airbus. Enfin, Transat a conclu des ententes assorties d'une facturation à l'heure de vol à l'égard de huit aéronefs A330-200 de sa flotte avec une possibilité d'augmenter la flexibilité pendant que la COVID-19 continue d'avoir une incidence défavorable sur l'industrie aérienne. Transat poursuit ses discussions à l'égard d'autres arrangements similaires avec ses bailleurs d'aéronefs.

Même si nous sommes confrontés aux défis posés par la COVID-19, nous poursuivons nos efforts visant à optimiser notre capacité au moyen d'une programmation des vols plus efficace et de revenus auxiliaires accrus. Nous avons

desservi environ 2 280 000 passagers sur Air Transat au cours de l'exercice 2020 comparativement à 5 300 000 de passagers au cours de l'exercice 2019. Le nombre réduit de passagers pendant l'exercice 2020 est attribuable à la suspension de nos vols entre le 1er avril 2020 et le 23 juillet 2020, inclusivement, en raison de la pandémie de COVID-19 et la reprise ultérieure des opérations au strict minimum en raison des diverses fermetures de frontières et des règles de quarantaine en place.

4.3.2 Entretien, inspections, sécurité et autres mesures

Air Transat demeure résolue à améliorer continuellement les processus touchant à toutes les facettes de ses activités aériennes dans le but d'offrir un service de qualité tout en optimisant les ressources et en faisant de la sécurité sa plus grande priorité. Au cours des dernières années, nous avons adopté une série de mesures fondées sur des principes de sécurité et de prévention auxquels nous souscrivons sans réserve. Ces mesures englobent notamment un système de gestion de la sécurité, lequel constitue un programme complet de formation, de communication d'information relative à la sécurité dans toutes les sphères d'activité de la Société, de vérifications détaillées et d'analyse de données. Le président-directeur général d'Air Transat a été nommé dirigeant responsable (le « DR ») du système de gestion de la sécurité d'Air Transat et le directeur principal, sécurité, qualité et sûreté est responsable de l'administration et de la surveillance quotidienne du système de gestion de la sécurité au nom du DR.

Air Transat est la première compagnie aérienne au monde à avoir renouvelé sa certification IOSA (IATA Operational Safety Audit) conformément à la nouvelle méthodologie Enhanced IOSA (E-IOSA). Air Transat avait initialement obtenu sa certification IOSA du programme de l'IATA le 20 février 2008. En 2011, l'IATA a ajouté de nouveaux éléments à la certification en instaurant le programme E-IOSA, qui prescrit la mise en place d'un processus de vérification interne continu, améliorant ainsi la valeur et la continuité du processus de vérification. À la demande de l'IATA, Air Transat a participé au processus d'élaboration du nouveau programme, devenu obligatoire pour les membres de l'IATA en 2015. La certification IOSA obtenue conformément à la méthodologie du programme E-IOSA, qu'Air Transat a obtenue en 2013 et renouvelée avec succès en 2015, en 2017 et en 2019, est à ce jour la plus importante reconnaissance de la qualité de nos processus internes et elle reflète notre engagement à assurer la sécurité de nos activités.

Sur le plan de la configuration de cabine, les avions A330-200 d'Air Transat comptent 345 sièges à l'exception de huit (8) avions ajoutés à la flotte entre 2016 et 2018, configurés à 332 sièges. Trois des quatre avions A330-300 d'Air Transat ont été densifiés à 375 sièges alors que le quatrième avion comprend 346 sièges. Ces avions sont déployés sur les liaisons à haute fréquence qu'Air Transat exploite entre Montréal et Paris et entre Toronto et Gatwick et cela a permis d'améliorer les marges de profit sur ces liaisons. Tous les avions A330-300 en configuration haute densité seront retournés à leur bailleur au cours de l'hiver 2020. Tous les avions A330 de la flotte d'Air Transat comportent 12 sièges en classe Club. Les appareils B737-800 de la flotte principale d'Air Transat comprennent 189 sièges. Les appareils A321-211 qui se sont ajoutés à la flotte d'Air Transat pendant l'exercice 2018 comportent actuellement 190 sièges, tous en classe Économie. Les six A321neo LR actuellement en opération chez Air Transat comptent 199 sièges, y compris 12 sièges en classe Club et il en sera de même sur les futurs appareils du même type qui s'ajouteront dans le futur à la flotte. Sur le plan de l'expérience client, tous les A330 et les A321neo LR sont équipés d'un système d'éclairage d'ambiance dans toute la cabine, ainsi que d'un système de divertissement à bord avec écrans intégrés aux sièges.

Nous nous chargeons de l'entretien régulier et de l'inspection de tous les appareils de notre flotte en suivant des procédures et des normes qui respectent, voire dépassent dans certains cas, celles exigées par Transports Canada. Nous maintenons des inventaires de pièces de rechange pour nos appareils Airbus A330, A310 et A321 et Boeing 737. Les six avions A310 restants qui ont été retirés de notre flotte au 1^{er} avril 2020 sont en cours de démantèlement et l'inventaire de pièces de rechange sera vendu à des tiers. Nous maintenons des inventaires de pièces de rechange pour nos A321neo LR depuis que l'ajout du premier avion de ce type à notre flotte, sachant que onze autres avions de ce type rejoindront notre flotte d'ici la fin de 2022 afin de compléter les six que nous possédons déjà dans notre flotte.

Malgré la pandémie de COVID-19, nous continuons à nous conformer aux exigences de Transports Canada en ce qui concerne l'entretien, notamment puisque de telles exigences s'appliquent à l'entreposage à court et à long terme d'aéronefs.

4.3.3. Approvisionnement en carburant

Le coût du carburant représente une part importante des dépenses d'exploitation associées au transport aérien. L'augmentation et les fluctuations constantes du prix du carburant représentent une préoccupation majeure pour Transat étant donné la faiblesse des marges dans notre industrie. Notre politique à cet égard prévoit la conclusion d'instruments dérivés pour couvrir une partie de nos besoins en carburant. Au 31 octobre 2020, les instruments dérivés pour l'achat de carburant couvraient 100 % de nos besoins estimatifs pour l'hiver 2021, comparativement à 41 % de nos besoins estimatifs de l'année suivante au 31 octobre 2019 et 44 % au 31 octobre 2018.

4.4 NOS EMPLOYÉS

Au 31 octobre 2020, Transat et ses filiales comptaient environ 1 785 employés actifs et le nombre moyen d'employés pour l'exercice 2020 s'élevait à environ 3 175.

À compter du 15 mars 2020, Transat et ses filiales ont eu recours aux mises à pied temporaires pour faire face à la diminution brutale des activités de la Société due à la pandémie. Au Canada, alors que ses opérations ont été suspendues du 1^{er} avril au 22 juillet 2020, environ 85 % de l'effectif a été placé en mise à pied temporaire lorsque la diminution d'activité commerciale est survenue. Transat a toutefois fait usage de la Subvention salariale d'Urgence du Canada (SSUC) pour permettre à ses employés de revenir sur le registre de paie et d'être placés en congé avec solde réduite plutôt qu'en mise à pied temporaire. La grande majorité des salariés concernés a accepté cette proposition.

Lors de la reprise des opérations, Transat a rappelé environ 1 000 employés. L'effectif en mise à pied temporaire ou en congé avec solde dans le cadre de la SSUC s'élevait alors à environ 66 % du personnel canadien, soit 3 200 personnes. Par la suite, compte tenu du maintien des restrictions aux frontières canadiennes, de la quarantaine toujours imposée aux voyageurs revenant au Canada et plus généralement de la matérialisation d'une deuxième vague de la pandémie, Transat a dû diminuer à nouveau d'environ 400 le nombre d'employés au travail. Compte tenu des préavis applicables au personnel syndiqué, cette diminution prendra effet en grande partie au mois de novembre.

De plus, environ 250 personnes au Canada ont quitté l'entreprise depuis le mois de mars et n'ont pas été remplacées.

Par ailleurs, tous les salariés qui pouvaient travailler de chez eux ont été invités à le faire, tandis que la Société a mis en œuvre des mesures de protection du personnel qui devait travailler sur place, notamment sanitaires et de distanciation sociale. Ces mesures ont été largement communiquées et rappelées aux employées, afin d'éviter toute contamination au travail. Dans le cadre de son programme Protection voyageurs, destiné à assurer la sécurité de ses clients, Transat a également apporté une attention toute particulière à celle de son personnel navigant.

Dans les filiales étrangères, Transat a eu recours à des dispositifs similaires de mise à pied ou de chômage partiel lorsqu'ils étaient disponibles, ou à des licenciements lorsque ça n'était pas le cas.

Vous trouverez une description détaillée de nos régimes de rémunération à base d'actions et autres programmes d'intéressement à long terme dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction se rapportant à l'assemblée annuelle des actionnaires qui aura lieu le 22 avril 2021 (ou dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction datée du 12 mars 2020, le cas échéant) que vous pourrez consulter sur SEDAR <http://www.sedar.com/>. Comme nous avons aussi pour politique de promouvoir de bonnes relations avec nos employés, nous avons adopté une politique visant à prévenir le harcèlement en milieu de travail ainsi qu'une politique sur la protection des renseignements personnels et le respect de la vie privée.

La situation extraordinaire de l'année 2020, alors qu'une grande majorité du personnel était absente du travail et que presque aucun recrutement n'a été effectué depuis mars, a contraint la Société à revoir ses priorités en termes d'engagement et de développement du personnel. L'accent a été mis sur la communication avec les employés, afin de les tenir informés de l'évolution de la situation, notamment par le biais de vidéoconférences tenues régulièrement avec l'ensemble du personnel par des membres de la direction, ainsi que sur des actions d'accompagnement du télétravail et de préservation de la santé mentale des employés.

Au cours de l'année 2020, la Société s'est classée parmi les meilleurs employeurs reconnus par le magazine Forbes. Elle s'est classée au 8^e rang du classement des meilleurs employeurs au Canada publié fin janvier et au 57^e rang du classement des meilleurs employeurs au monde publié en octobre. Ce dernier classement tenait notamment compte de la réponse des employeurs à la pandémie.

En date du 31 octobre 2020, la Société comptait environ 4 850 employés au Canada dont près de 67 % sont syndiqués et font l'objet de six conventions collectives qui ont toutes été renouvelées au 31 octobre 2020. Certains de nos employés appartiennent à des associations d'employés avec lesquelles nous avons négocié certaines conditions de travail. Le tableau ci-après énumère les associations auxquelles nos employés appartiennent et le statut de leurs conventions collectives en date de la présente notice annuelle.

Au cours de l'exercice 2020, la convention collective avec les pilotes de ligne a été prolongée pour une durée d'un an.

Plusieurs conventions collectives viendront à échéance au cours de la prochaine année. Conséquemment, il est possible que les négociations pour le renouvellement de cette convention collective puissent entraîner des arrêts, des ralentissements de travail ou des augmentations des coûts de main-d'œuvre qui pourraient avoir un effet défavorable sur nos activités et notre résultat d'exploitation.

EMPLOYÉS	FILIALE DE TRANSAT	ASSOCIATION	STATUT DE LA CONVENTION COLLECTIVE
Membres d'équipage (pilotes)	Air Transat	Association des pilotes de ligne (ALPA)	Convention collective en vigueur du 1 ^{er} mai 2015 au 30 avril 2021 (après prolongation d'un an)
Agents de bord	Air Transat	Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP)	Convention collective en vigueur du 1 ^{er} novembre 2015 au 31 octobre 2021
Régulateurs de vols	Air Transat	Association canadienne des régulateurs de vols (CALDA)	Convention collective en vigueur du 1 ^{er} novembre 2015 au 31 octobre 2022
Affectation des équipages et services passagers	Air Transat	Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA)	Convention collective en vigueur du 1 ^{er} août 2015 au 31 juillet 2021
Entretien, magasin et soutien aux opérations techniques	Air Transat	Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA), section locale 140	Convention collective en vigueur du 1 ^{er} mai 2016 au 30 avril 2022
Centre d'appels	Air Transat	Teamsters, section locale 1999	Convention collective en vigueur du 31 octobre 2015 au 27 avril 2021

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

capacité à attirer et conserver les ressources compétentes nécessaires pour soutenir la croissance et le succès de la Société.

4.5 CONCURRENCE

Nous sommes confrontés à la concurrence sur plusieurs fronts, notamment à titre de voyagistes, d'agences de voyages (traditionnelles ou en ligne) et de transporteurs aériens et, dans un avenir proche, potentiellement aussi à titre hôtelier.

La concurrence est féroce dans tous les secteurs d'activités (Caraïbes-Mexique et transatlantique) et elle provient non seulement des voyagistes conventionnels et des transporteurs aériens qui se spécialisent dans les voyages de loisir et de vacances, mais aussi des lignes aériennes à bas coût, ainsi que des transporteurs de réseau qui ont rajusté leurs prix de base et créé de nouvelles filiales œuvrant dans le secteur du voyage de loisir à bas coût, des agences de voyages en ligne et des hôteliers vendant directement aux consommateurs. D'autres joueurs, notamment des sites d'économie collaborative et des applications mobiles spécialisées, sont maintenant présents dans l'industrie du voyage de loisir. Les deux tendances fondamentales dans le monde du tourisme que sont la forte croissance des ventes directes en ligne ainsi que la suppression des intermédiaires, placent désormais le client au centre du processus d'achat et font en sorte que celui-ci peut transiger en direct avec les fournisseurs (hôteliers, transporteurs, voyagistes réceptifs), les agents de voyages, les agences en ligne et même les médias sociaux. La concurrence est donc présente à tous les niveaux. De sorte que, pour tirer son épingle du jeu, il est nécessaire de maîtriser ses coûts, d'agir comme producteur à la fois dans l'aérien et dans l'hôtellerie et d'assurer une présence sur tous les différents canaux de distribution.

4.5.1 Voyagistes

Les voyagistes qui se spécialisent dans les services expéditifs achètent diverses composantes d'un voyage et les vendent aux clients sous forme de forfait ou séparément par l'entremise de divers canaux de distribution. Les voyagistes expéditifs d'envergure achètent des blocs de sièges ou des vols complets principalement de transporteurs aériens spécialisés dans les services nolisés et s'engagent à payer tous les sièges ainsi achetés, qu'ils les vendent ou non, ce qui leur permet de négocier de meilleurs prix. Ces voyagistes négocient également avec les hôteliers pour la location de blocs de chambres et ils concluent des ententes afin d'offrir des forfaits à des prix plus avantageux que ceux que les clients obtiendraient s'ils s'occupaient eux-mêmes de leurs réservations.

Certains voyagistes complètent la gamme de services qu'ils offrent aux agences de voyages avec la formule dite FIT (Foreign Independent Tour, ou circuits pour voyageurs indépendants), c'est-à-dire la vente de sièges, accompagnée de services d'hébergement et de location de voitures sélectionnés à la carte par les clients. Les agences de voyages en ligne, qui sont tout particulièrement actives dans le segment de programme FIT, deviennent ainsi à la fois un circuit de distribution supplémentaire et des concurrentes pour les voyagistes. Face à la croissance rapide du marché des circuits pour voyageurs indépendants, les voyagistes accordent plus d'importance à ce segment du marché.

4.5.1.1 Canada

Les vacanciers canadiens voyagent principalement dans deux régions, soit le Sud et l'Europe. Les voyageurs des destinations soleil recherchent principalement le confort des forfaits tandis que les voyageurs des destinations transatlantiques recherchent davantage des sièges d'avion et, de manière accessoire, des services de location d'automobiles et de chambres d'hôtels à la nuitée. Les voyagistes expéditifs canadiens finalisent leurs ententes avec les fournisseurs six à huit mois avant le début de chaque saison. Les produits offerts pour la saison estivale, laquelle s'échelonne du 1^{er} mai au 31 octobre, sont élaborés l'automne précédent. Les produits offerts pour la saison hivernale, laquelle s'échelonne du 1^{er} novembre au 30 avril, sont élaborés le printemps précédent. Au moment de l'élaboration de ces produits, les voyagistes entreprennent des négociations avec des transporteurs aériens, des établissements hôteliers, des exploitants de paquebots de croisière et des agences de location d'automobiles. Une fois les négociations terminées, des sites Web et des brochures illustrant les diverses destinations et décrivant la

gamme de forfaits et de services offerts sont soit préparés et distribués aux agences de voyages avant le début de chaque saison (des présentations sont faites aux agents de voyages dans les principales villes des marchés visés), soit vendus directement aux consommateurs par l'intermédiaire de sites de réservation en ligne.

Exploitant les marques Transat et Air Transat, Transat Tours est un important voyageur canadien, mais demeure en concurrence avec d'autres voyageurs pour les destinations soleil. La Société et ses trois principaux concurrents, soit Air Canada, WestJet et Sunwing occupent des parts du marché comparables.

Notre diversification géographique vise les points de départ et les destinations, notre but étant d'offrir les produits qui correspondent le mieux aux attentes de la clientèle dans chaque nouveau marché, de préférence en exclusivité. Nous continuons de consacrer des efforts importants à l'élargissement de notre gamme de produits en tenant compte des tendances du marché, avec comme objectif d'offrir une gamme de produits qui nous différencie de la concurrence.

4.5.1.2 Le Royaume-Uni

La concurrence sur les services touristiques au Royaume-Uni est dominée par les prix depuis de nombreuses années et les réservations en ligne effectuées directement par les consommateurs constituent une pratique bien implantée sur ce marché. Les clients choisissent leur destination vacances principalement en fonction du prix du billet d'avion, en ayant recours régulièrement aux sites Web de comparaison des tarifs aériens, et ce, quelle que soit la destination, court et moyen-courriers, qui les intéresse, l'accès à des services aériens au départ du Royaume-Uni ne constituant pas un facteur contraignant. Cela vaut également dans le cas des destinations long-courriers, qui sont maintenant desservies par un nombre sans cesse croissant de transporteurs, dont les prix sont devenus plus concurrentiels au cours des dernières années.

Canadian Affair est bien établie comme voyageur au Royaume-Uni, et à titre de principal voyageur spécialisé dans les voyages à destination du Canada, elle vend également des voyages, y compris des vols pour le Canada, directement aux consommateurs par l'entremise de son centre d'appels, de son site Web canadianaffair.com, et plus récemment, auprès de l'industrie par son centre d'appels et son portail Web en ligne.

Nos principaux concurrents du côté des voyageurs traditionnels possèdent tous une brochure et des activités axées sur le Canada. Ils ciblent la vente de voyages vacances et de circuits au Canada suivant une formule de forfaits, et bon nombre d'entre eux possèdent des allocations de sièges sur nos vols.

4.5.2 Agences de voyages et distribution

Les agences de voyages sont des intermédiaires entre les voyageurs et transporteurs, d'une part, et le consommateur d'autre part. Que ce soit en personne, en ligne, au téléphone ou autrement, les agents de voyages sont en contact avec le consommateur, le conseillent et lui vendent des produits. En général, les voyageurs et autres fournisseurs rémunèrent les agents de voyages à la commission. Les agences de voyages vendent les forfaits et les billets d'avion offerts par les voyageurs, les billets d'avion offerts directement par les transporteurs aériens ainsi que divers produits et services de voyage connexes tels que les croisières. Les agences de voyages exercent leurs activités de façon indépendante, en tant que membres de groupes corporatifs importants, à titre de franchisés ou au sein d'associations ou d'affiliations.

En conséquence des développements technologiques, les agences de voyages en ligne offrent dorénavant une vaste gamme de produits de voyages par l'entremise de sites Web transactionnels sur internet. Tant en Amérique qu'en Europe, les ventes de voyages en ligne se composent principalement de billets d'avion et d'hébergements à l'hôtel, choisis de façon distincte, les forfaits qui incluent le transport aérien et l'hébergement ne comptant que pour une proportion limitée des ventes.

D'après les sources de l'industrie, nous estimons à environ 5 000 le nombre d'agences de voyages, tant au Canada qu'au Royaume-Uni. Comme dans le cas des voyageurs, les faibles marges bénéficiaires obligent les agences de

voyages à rechercher des volumes plus élevés et de plus grandes parts de marché. En ce qui concerne l'intégration, compte tenu la nature temporaire de la COVID-19, l'une de nos priorités demeure d'étendre notre réseau de distribution sur nos trois principaux marchés géographiques : Canada, transatlantique et soleil.

Les chaînes d'agences de vente au détail représentent le tiers de tous les agents de voyages au Canada. Les principales chaînes sont Transat Distribution Canada faisant affaire sous les bannières Voyages Transat/Transat Travel, Club Voyages, Marlin Travel, TravelPlus ou des programmes affiliés (qui constituent notre réseau d'agences de voyages), Voyages Carlson Wagonlit, CAA, Flight Centre, Maritime Travel, Uniglobe, Ensemble, Travel Savers, Vision Travel et Voyages en direct.

Les chaînes d'agences de vente au détail, qui font affaire sous une même bannière, offrent une gamme de services à leurs membres sous forme de taux de commissions négociés avec les principaux voyagistes ainsi que de soutien en matière de formation, de commercialisation et de services d'information. Les consortiums d'agents de voyages forment le deuxième tiers des agents de voyages canadiens. Ils offrent des commissions centralisées et négociées avec les voyagistes. Enfin, les agents de voyages indépendants représentent le dernier tiers.

4.5.3 Transporteurs aériens

La concurrence que se livrent les transporteurs aériens est en grande partie basée sur les prix, de même que sur l'horaire de vols (commodité), sur le choix de liaisons (disponibilité de vols directs) et sur le service (confort, classes, sensibilité aux besoins des familles). En ce qui concerne le voyage d'agrément, la capacité des voyagistes de combiner les portions terrestres (location de voitures, circuits, hôtels) avec les vols peut aussi influencer sur leurs décisions et leurs habitudes d'achat. Puisque les prix varient en partie en fonction de l'offre et de la demande, ceux-ci subissent une pression à la baisse lorsque la capacité offerte sur le marché par les transporteurs dépasse la demande. Les prix fluctuent également de façon considérable en fonction des variations saisonnières des conditions de marché.

L'industrie du transport aérien se divise en quatre groupes principaux : (i) les transporteurs de réseau ou à services complets qui exploitent principalement des vols réguliers au départ des principales plaques tournantes et misent sur le marché des voyages d'affaires, et qui, dans certains cas, adoptent des stratégies de croissance audacieuses afin d'acquérir des parts du marché des voyages d'agrément et de vacances par l'établissement de filiales offrant des vols à bas prix; (ii) les transporteurs à bas prix qui offrent des services réduits sur des vols court-courriers ou moyen-courriers fréquents et desservent le marché des voyageurs d'affaires sensibles aux prix et le marché des voyages vacances et, plus récemment, les vols long-courriers; (iii) les transporteurs spécialisés dans les voyages d'agrément, comme notre transporteur Air Transat, qui concentrent leurs activités presque exclusivement sur le marché des voyages vacances au moyen d'une combinaison de vols réguliers et nolisés (dans le cas d'Air Transat, ce sont majoritairement des vols réguliers, sauf pour quelques destinations spécifiques qui sont opérées en vols nolisés); (iv) les sociétés aériennes régionales qui exploitent des vols court-courriers et fournissent du trafic d'apport aux transporteurs de réseau aux principales plaques tournantes.

Les transporteurs de réseau commercialisent et distribuent leurs services aux consommateurs par l'entremise de services de réservation internes, de systèmes mondiaux de distribution et d'internet. Les transporteurs à bas prix vendent la plupart de leurs sièges sur internet. Les transporteurs spécialisés dans les voyages d'agrément nolisent la plus grande part de leur capacité en faveur de voyagistes et de grossistes qui, à leur tour, les incorporent à des forfaits qu'ils vendent aux consommateurs surtout par l'entremise du réseau de distribution formé des agences de voyages. Les voyagistes négocient des tarifs pour louer des blocs de chambres d'hôtel et concluent d'autres arrangements visant à rendre le prix des forfaits vacances plus attrayant pour le consommateur que s'il s'était occupé lui-même de ses réservations.

Les transporteurs de réseau augmentent le nombre de destinations qu'ils offrent à l'aide d'outils de commercialisation comme le partage de codes et l'établissement de coentreprises aériennes. Ils sont parfois membres de quelques-unes des diverses alliances mondiales et coentreprises entre transporteurs qui se sont

formées au cours de la dernière décennie. En général, les transporteurs à bas prix et ceux spécialisés dans les voyages d'agrément offrent principalement des vols « point à point ».

Les transporteurs de réseau, les transporteurs à bas prix et les transporteurs spécialisés dans les voyages d'agrément sont de plus en plus en concurrence sur le marché des voyages vacances et sur celui des voyages dits de « rapprochements familiaux ». Cette tendance est particulièrement notable depuis certaines modifications de politique qui permettent aux transporteurs aériens spécialisés dans les services nolisés d'offrir des vols réguliers entre certaines destinations, ce qui est le cas d'Air Transat, qui détient les licences requises pour offrir des services réguliers entre le Canada et les pays énumérés à la rubrique 4.3.1, tels qu'illustrés à la deuxième et à la troisième page de la présente notice annuelle. Une autre tendance qui doit être soulignée est l'émergence des stratégies de flottes flexibles ou saisonnières parmi les transporteurs aériens spécialisés dans les voyages d'agrément qui permettent de contrer les réalités de la basse saison des marchés nord-américains et européens du voyage.

Les concurrents de Transat comprennent notamment WestJet, Swoop, Sunwing, Air France, KLM, IAG (British Airways, Iberia, Aer Lingus et LEVEL), Corsair, Brussels Airlines, TAP Portugal, Alitalia, Lufthansa, Air Canada, SATA International Azores, Air Italy, Condor, AeroMexico, COPA, Interjet, Caribbean Airlines, Delta, American Airlines et United Continental.

4.6 PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

Nous sommes d'avis que notre propriété intellectuelle joue un rôle déterminant dans notre succès. Voici la liste non exhaustive des principales marques de commerce déposées et non déposées et des principaux dessins qui sont utilisés en association avec les services de voyages rendus par nos unités d'exploitation : le dessin de l'étoile, de l'étiquette de bagages, Air Transat ainsi que la mosaïque figurant sur certains de ses aéronefs et de ses agences de voyages, Canadian Affair, Club Voyages, Trafictours, Transat, Transat Holidays USA, Turissimo, Voyages en Liberté/Liberty Travel, Voyages Marlin/Marlin Travel, Voyages Transat/Transat Travel et TravelPlus, ainsi que les autres marques, noms commerciaux, dessins et noms de domaine liés aux marques de commerce susmentionnées.

Certaines de ces marques, comme Air Transat, Transat, Transat Holidays USA, Club Voyages, Voyages Transat/Transat Travel, TravelPlus et Voyages Marlin/Marlin Travel, ont comme plateforme commune le dessin de l'étoile. Le dessin de la mosaïque figurera encore sur certains aéronefs d'Air Transat jusqu'à ce que la transition vers une flotte complètement Airbus soit complétée. La création d'une seule identité commerciale forte et visible pour l'ensemble de nos principales unités d'exploitation permet à nos clients et à nos employés de reconnaître facilement nos différentes sociétés et divisions. Elle optimise également notre notoriété auprès de nos clients sur les marchés interentreprises et grand public, en plus d'être créatrice de valeur et de nous permettre de tirer le maximum de chacune de nos unités d'exploitation. Une vigie régulière permet à la Société de s'opposer aux demandes de marques de commerce qui peuvent causer une confusion dans les marchés qu'elle exploite.

Nous déployons aussi des efforts considérables afin de ne pas violer les droits de propriété intellectuelle ni contrefaire les marques de commerce appartenant à autrui.

4.7 TENDANCES

En 2019, le tourisme international a connu sa dixième année de croissance consécutive. L'Organisation mondiale du tourisme (OMT) a enregistré 1,5 milliard d'arrivées de touristes internationaux à l'échelle mondiale, en hausse de 4 % par rapport à l'année précédente. Toutefois, avec l'incertitude autour du Brexit, la faillite de Thomas Cook, les tensions géopolitiques et sociales et le ralentissement de l'économie mondiale, la croissance s'est repliée en 2019 par rapport aux taux exceptionnels de 2017 et de 2018, et les perspectives pour 2020 tablaient sur une croissance prudente de 3 à 4 %.

En 2019, le Canada a enregistré un record de visites et ce, pour la troisième année consécutive, avec 22,1 millions de voyageurs.

Or, la COVID-19, déclarée pandémie le 11 mars 2020, a eu un impact sans précédent sur le voyage et le tourisme à l'échelle internationale.

Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le trafic mondial de passagers s'est contracté de 87 % en avril 2020 comparativement au mois correspondant de l'année précédente, ce qui a forcé les compagnies aériennes à clouer au sol le maximum d'appareils ou même à cesser leurs opérations temporairement. Cette réduction drastique a été suivie par une reprise timide, poussée principalement par les marchés intérieurs. L'Association du transport aérien international (IATA) estime que le transport de passagers par avion devrait retrouver son niveau d'avant la pandémie entre 2024 et 2027.

Depuis le début de la pandémie, le Canada est parmi les pays les restrictifs en matière de voyages internationaux, sa frontière étant fermée aux touristes étrangers et la quarantaine imposée à toute personne entrant au pays, y compris les Canadiens. Selon les prévisions de juillet de Destination Canada, si les frontières demeurent fermées jusqu'à la fin de 2020, on peut s'attendre à une perte de recettes touristiques de 61 % pour 2020 et à un retour aux niveaux de 2019 au plus tôt en 2024.

En date du 31 octobre 2020, le Canada était le seul pays du G7 à ne pas avoir mis en place une aide sectorielle pour ses transporteurs aériens qui, depuis plusieurs mois, demandent à être traités sur le même pied d'égalité que les transporteurs internationaux étrangers qui ont bénéficié d'un appui financier de leur gouvernement se chiffrant à plusieurs dizaines de milliards de dollars et leur donnant un avantage concurrentiel dans un marché global. Le 8 novembre 2020, le gouvernement canadien a annoncé qu'il amorcerait des discussions pour aider l'industrie aérienne, indiquant que les mesures offertes seraient conditionnelles au remboursement des voyages annulés en raison de la pandémie, alors que les compagnies canadiennes ont largement favorisé les crédits-voyage dans le but de protéger leur trésorerie.

Sous l'égide de l'OACI, de l'IATA et des autorités de santé publique, un train de protocoles et de mesures sanitaires efficaces a été mis en place par les aéroports et les transporteurs aériens afin d'éviter la propagation de la COVID-19 et de protéger les voyageurs et le personnel. Le risque de transmission du virus à l'intérieur d'un aéronef est très faible compte tenu du système de filtration puissant HEPA et des mesures de sécurité prises, notamment le port du masque, le nettoyage des appareils et les déplacements à bord limités. Comme moyen de protection supplémentaire en vue d'éliminer la quarantaine, l'industrie et ses partenaires travaillent à l'instauration d'un contrôle systématique des passagers avant le voyage. Les services à destination et les hôteliers ont également adapté leurs services en suivant les normes sanitaires recommandées par les autorités de santé publique. De plus, la technologie a été mise à contribution pour réduire le nombre de contacts tout au long du parcours du voyageur.

La reprise dépend d'un certain nombre de facteurs, notamment de l'économie générale et de la santé financière des voyageurs. L'industrie consent des efforts importants pour regagner la confiance des voyageurs qui est un facteur clé. L'arrivée de plusieurs vaccins contre la COVID-19 est encourageante et pourrait également accélérer la relance du secteur. Les compagnies pharmaceutiques travaillent d'arrache-pied pour développer un vaccin et les avancées récentes sont porteuses d'espoir. S'il y a une dizaine d'essais cliniques de phase 3 dans le monde actuellement, l'OMS ne prévoit toutefois pas de vaccination généralisée avant le milieu de 2021.

Notre créneau, les voyages de loisirs et en particulier ceux effectués pour rendre visite à des amis et des parents, devrait reprendre plus rapidement que les voyages d'affaires. En effet, un bon nombre d'entreprises ont sabré leurs dépenses, notamment de voyages, privilégiant la vidéoconférence qui représente une alternative viable aux déplacements d'affaires. De plus, nombreux congrès et conférences sont passés en mode virtuel.

Dans les années qui ont précédé la pandémie, un certain nombre de tendances ont marqué le secteur du voyage vacances au Canada et dans le monde. D'une part, le voyage a fait l'objet d'une désintermédiation, les producteurs acquérant de plus en plus la capacité de proposer directement leurs produits aux consommateurs, sans passer par le biais d'une agence de voyages ou d'un voyageur, ce qui a donné l'avantage aux producteurs (hôteliers, compagnie aérienne). D'autre part, la capacité aérienne s'est fortement accrue, tant pour les destinations soleil que pour les destinations transatlantiques, exacerbant la concurrence sur le prix.

Ces tendances ont amené Transat à renforcer sa stratégie numérique, pour lutter à armes égales dans la distribution; améliorer son efficacité et ses coûts pour offrir des produits à prix concurrentiels; et commencer à investir dans l'hôtellerie pour bénéficier de la position actuellement favorable de cette activité dans la chaîne touristique. Toutefois en raison de la Convention d'Arrangement, notre développement hôtelier est suspendu.

4.8 LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE DANS LEQUEL NOUS EXERÇONS NOS ACTIVITÉS

En tant qu'entreprise intégrée verticalement, nous touchons à tous les niveaux d'activité propres aux voyages vacances. Par conséquent, nous exerçons nos activités dans un environnement hautement réglementé à tous les niveaux, aussi bien au niveau des voyagistes et des agences de voyages qu'à celui des transporteurs aériens. Toutes nos sociétés et divisions détiennent toutes les licences, tous les certificats et tous les permis requis pour exercer leurs activités et celles-ci respectent, à tous égards importants, les exigences des lois et règlements applicables. Vous trouverez ci-après une description des lois et règlements auxquels nous sommes assujettis.

4.8.1 Voyagistes et agences de voyages

4.8.1.1 Canada

Généralités

Au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique, où se situent la plupart de nos activités, les voyagistes et les agences de voyages (désignés collectivement « agents de voyages » dans les paragraphes qui suivent) sont régis par des lois spécifiques assurant la protection des voyageurs. *L'Office de la protection du consommateur*, le *Travel Industry Council of Ontario* et *Consumer Protection BC* sont les autorités désignées au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique, respectivement, afin de mettre en œuvre les mécanismes de contrôle et d'inspection prévus par les lois de ces provinces et d'assurer le respect de ces lois. Dans ces trois provinces, les agents de voyages doivent détenir un permis pour exercer leurs activités et doivent déposer dans un compte en fidéicommis les sommes qu'ils reçoivent des voyageurs pour les services de voyage achetés par ces derniers. La loi restreint l'utilisation de ces fonds. Les trois provinces ont mis en place des fonds d'indemnisation en faveur des consommateurs afin de protéger ceux-ci en cas de fraude ou de faillite des agents de voyages et des fournisseurs finaux, tels que les sociétés aériennes et les croisiéristes.

Dans ces trois provinces, les principaux aspects de la législation pertinente portent notamment sur les fonds d'indemnisation et sur le prix annoncé des services de voyage.

Le Québec est la seule province où le fonds d'indemnisation (le Fonds d'indemnisation des clients des agents de voyages ou « FICAV ») est constitué de contributions de clients. Le 15 novembre 2017, le gouvernement du Québec a adopté la « Loi visant principalement à moderniser des règles relatives au crédit à la consommation et à encadrer les contrats de service de règlement de dettes, les contrats de crédit à coût élevé et les programmes de fidélisation ». Celle-ci modifiait, entre autres, la « Loi sur les agents de voyages ». Le gouvernement du Québec a de plus édicté, le 3 juillet 2018, le règlement modifiant le « Règlement sur les agents de voyages ». Par cette nouvelle législation, le FICAV couvre depuis le 1^{er} août 2018 davantage de situations. La protection financière des clients des agents de voyages a donc été bonifiée, et l'on visait une indemnisation plus rapide en cas de problème.

D'autre part, cette modification prévoyait que lorsque la valeur du FICAV était égale ou supérieure à 125 M\$ au 31 mars de chaque année, les clients des agents de voyages bénéficieraient d'une remise de la contribution au fonds et que la protection deviendrait alors gratuite. La perception des contributions reprendra, selon le calcul prévu au règlement, si le montant en surplus cumulé au 31 mars de chaque année diminue sous le seuil du 75 M\$. Depuis le 1^{er} janvier 2019, les agents de voyages n'ont plus à percevoir la contribution au fonds d'indemnisation de leurs clients. Ainsi, les clients des agents de voyages profitent du fonds gratuitement. Au 31 mars 2019, la valeur du fonds d'indemnisation s'élevait 141,7 M\$ permettant donc de maintenir ce congé de perception en faveur des clients des agents de voyages.

Les clients peuvent faire une réclamation directement au FICAV s'ils ne reçoivent pas les services pour lesquels ils ont payé en cas d'inexécution des obligations d'un fournisseur de services ou en raison d'une cause qui leur est étrangère. Le montant total des indemnités payables par événement ne peut dépasser 60 % du surplus cumulé au FICAV au 31 mars précédent, sans être inférieur à 30 M\$.

En Ontario, contrairement au Québec, les voyagistes et agents de voyages sont responsables du financement de la protection des voyageurs par l'entremise du fonds d'indemnisation ontarien. En décembre 2017, le gouvernement de l'Ontario a adopté la *Loi de 2017 sur le renforcement de la protection des consommateurs ontariens*. Par cette loi, le gouvernement de l'Ontario a modifié, entre autres, la *Loi de 2002 sur le secteur du voyage*, notamment afin de la moderniser, de renforcer la protection du consommateur et de réduire le fardeau réglementaire imposé aux agences de voyages.

Aucun changement n'a été apporté au fonds d'indemnisation qui demeure administré et géré conformément au règlement d'application, le Règlement de l'Ontario 26/05 (le « Règlement »).

Depuis le 1^{er} avril 2017, le taux de contribution au fonds d'indemnisation de l'Ontario est de 0,25 \$ par tranche de mille dollars de ventes de services de voyages. Comme au Québec, les contribuables, les agents de voyages dans ce cas, peuvent s'adresser directement au fonds d'indemnisation en vue de se faire rembourser les sommes versées aux voyageurs en raison d'un manquement d'un fournisseur. Le montant maximum que le fonds d'indemnisation peut verser à un client ou à un agent de voyages pour un défaut de fournir des services de voyages est de 5 000 \$ pour chaque personne dont les services de voyage ont été acquittés par le client. Le montant maximal pouvant être remboursé pour l'inexécution d'une obligation de fournir des services de voyage est plafonné à 5,0 M\$ pour l'ensemble des réclamations découlant d'un événement ou d'un événement majeur.

Par ailleurs, en 2017, le ministère des Services gouvernementaux et des Services aux consommateurs (le « Ministère ») a consulté les intervenants sur l'élaboration du Règlement et les modifications réglementaires proposées. Encore aujourd'hui il n'est donc pas exclu que le fonds d'indemnisation fasse l'objet d'une modification.

En Colombie-Britannique, comme en Ontario, le fonds d'indemnisation est constitué de contributions des agents de voyages et des grossistes en voyage. Le montant maximal qui peut être versé à un réclamant à l'égard d'une réclamation est de 5 000 \$ pour chaque personne visée par la réclamation, dans les limites d'un plafond de 2,0 M\$ pour l'ensemble des réclamations liées à un événement. Le mode de fonctionnement de ce plafond demeure incertain compte tenu du congé de contribution prévu par la loi en faveur des détenteurs de permis. Ce congé de contribution s'applique quand la valeur comptable du fonds de prévoyance est d'au moins 2,0 M\$ et que le détenteur de permis a payé les contributions exigibles pendant des périodes semestrielles successives équivalant à trois ans.

Situation depuis le 11 mars 2020 (COVID-19)

La crise mondiale sans précédent provoquée par la pandémie de la COVID-19, telle que déclarée le 11 mars dernier par l'Organisation mondiale de la Santé (« OMS »), a frappé de plein fouet toute l'industrie du voyage. Depuis cette date, à l'instar de maints gouvernements à travers le monde, tant le gouvernement fédéral du Canada, que les gouvernements provinciaux et municipaux, ont pris des mesures aussi sévères qu'inédites face à l'état d'urgence sanitaire. Cette crise exerce une extrême pression sur tous les secteurs de l'économie, et n'épargne pas les voyagistes et agences de voyages.

En ce qui concerne le Québec, en date du 19 octobre 2020, aucune mesure législative ou réglementaire n'avait encore été prise, visant les voyagistes et agences de voyages ou le FICAV, y compris pour rétablir ou augmenter les contributions des clients. On peut s'attendre au rétablissement ou à une augmentation de ces contributions, bien que les chiffres au 31 mars 2020, quant à la valeur du FICAV, ne soient pas encore disponibles. Par ailleurs, les consommateurs ayant fait des réclamations auprès du FICAV pour des voyages annulés en lien avec les conséquences de la pandémie de la COVID-19 n'ont pas encore été indemnisés. Il semble que le gouvernement du Québec souhaite trouver une solution globale à la situation avant de rembourser à même le FICAV.

En Ontario, on a adopté des mesures spéciales visant les voyageurs et les agents de voyages. Très rapidement à la fin mars 2020, on a amendé le Règlement de l'Ontario 26/05 en vertu de la Loi de 2002 sur le secteur du voyage, afin d'alléger le fardeau des agences et tours opérateurs inscrits en Ontario, et afin d'améliorer la protection de certains voyageurs affectés par la pandémie. On a allégé (sans les éliminer) les obligations de vérification financière de certains déclarants en fonction de leur chiffre d'affaires annuel. On a supprimé les seuils de fonds de roulement, pour imposer une obligation de maintenir un fonds de roulement positif, à la place. On a avalisé et encadré les crédits-voyages. Plus précisément, lorsque des clients ne reçoivent pas les services de voyages qu'ils ont achetés, les agences ou les tours opérateurs inscrits en Ontario doivent leur fournir un remboursement, des services de voyages comparables acceptables, OU un crédit-voyage. Malgré cela, si l'omission du fournisseur de fournir des services de voyages est liée au coronavirus (COVID-19) à compter du 30 mars 2020, alors, jusqu'au 1^{er} avril 2021, les agences et tours opérateurs qui ont vendu ces services, pourront choisir de ne fournir à leurs clients que des crédits-voyages, à condition que ces crédits 1) soient d'une valeur au moins équivalente à la valeur des services non fournis, 2) soient d'une durée minimale d'un an à compter de la date de leur remise au client, et que 3) ils puissent servir à acheter des services de voyages qui peuvent avoir lieu au-delà de cette durée d'un an. L'Ontario a également élargi la couverture du fonds d'indemnisation aux réclamations des consommateurs concernant les crédits-voyages qui ne seraient pas honorés par des agences et tours opérateurs inscrits en Ontario pour des raisons en lien avec la COVID-19. Tout récemment le TICO a annoncé dans un « Registrar Bulletin », une dispense temporaire et unique quant aux frais. En vertu de cette dispense, les agents de voyages et les grossistes n'auront pas à payer leurs frais annuels de renouvellement d'inscription ni les paiements du Fonds d'indemnisation du secteur du voyage (« Formulaire 1 ») dus au TICO entre le 1^{er} avril 2020 et le 31 mars 2021. Les frais déjà payés seront donc remboursés.

En Colombie-Britannique, le mode de fonctionnement du plafond de remboursement demeure d'autant plus incertain, que l'on n'a pas mis fin au congé de contribution prévu par la loi en faveur des détenteurs de permis.

4.8.1.1.1 Prix annoncé des services de voyage

Au chapitre de la publicité, la législation québécoise favorise une divulgation complète afin de permettre aux clients de prendre des décisions éclairées et d'assurer plus particulièrement que l'information relative aux prix ne soit pas trompeuse et que le prix total soit connu au moment de procéder à l'achat pour éviter le phénomène du « choc à la caisse » (sticker-shock). Toutefois, les agents de voyages peuvent exclure du coût total des services annoncés, la taxe de vente du Québec, la taxe sur les produits et services du Canada et le montant payable à titre de contribution au fonds d'indemnisation. La *Loi sur les agents de voyages* et son règlement d'application prévoient qu'un agent de voyages qui désire modifier unilatéralement le prix des services de voyage prévu à un contrat avec un client doit inclure une clause en ce sens dans le contrat. Cette clause doit indiquer (i) que le prix ne peut être augmenté qu'à la suite de l'imposition d'un supplément de carburant par le transporteur ou d'une augmentation du taux de change, dans la mesure où le taux de change applicable 45 jours avant la date de fourniture des services (le plus souvent la date de départ) a augmenté de plus de 5 % depuis la date à laquelle le contrat a été conclu (souvent la date d'achat) (ii) qu'aucune augmentation du prix ne peut survenir dans les 30 jours précédant la date où les services doivent être rendus (encore une fois, souvent la date du départ); et (iii) que, dans l'éventualité où l'augmentation du prix, sans prendre en considération l'augmentation de la taxe de vente du Québec ou de la taxe sur les produits et services du Canada, est égale ou supérieure à 7 % du prix des services de voyage, le client peut choisir entre le remboursement intégral et immédiat des services ou la prestation de services similaires.

Depuis le 1^{er} janvier 2017, la législation ontarienne prévoit, tout comme la législation québécoise, que toute publicité qui comprend le prix d'un voyage doit obligatoirement inclure toutes les taxes et tous les frais. La *Loi de 2002 sur le secteur du voyage* exige que toute représentation liée aux prix des services de voyages contienne une mention claire, compréhensible et bien en évidence de la somme totale qu'un consommateur sera tenu de payer pour les services de voyages, y compris les droits, cotisations, frais de service, suppléments, taxes et autres. Les prix tout-inclus réduisent la confusion et évitent des surprises pour les consommateurs qui achètent des services de voyages dans la province.

Bien que la législation ontarienne permette également les augmentations de prix, elle ne les permet que si le contrat entre l'agent de voyages et le client les autorise, si le client n'a pas payé en totalité le prix des services de voyage, et

si l'augmentation de prix cumulative, exclusion faite de toute augmentation résultant d'une hausse de la taxe de vente au détail ou de la taxe sur les produits et services, est inférieure à 7 % du prix total des services de voyage. Dans le cas contraire, l'agent de voyages doit permettre au client de choisir entre un remboursement intégral et immédiat de la somme payée et des services de voyage de remplacement semblables que le client juge acceptables. Les règles applicables à la publicité des agents de voyages en Colombie-Britannique sont similaires à celles de l'Ontario, mais elles sont énoncées dans les lois générales de protection du consommateur.

Le *Règlement sur les transports aériens* (Canada) stipule que le prix des services aériens présenté dans toute publicité doit être le prix total (taxes, frais, droits et suppléments compris). De plus, la publicité doit décrire le service aérien offert, offrir au consommateur une ventilation des éléments composant le prix payé (taxes, frais et droits versés à une tierce partie) et indiquer les frais liés aux services optionnels offerts. Il est à noter que ces dispositions ne s'appliquent pas aux services de fret aérien, à la vente de services aériens à des entreprises ni à la vente de services de voyage à forfait lorsque les services aériens sont vendus avec d'autres éléments comme l'hébergement, des excursions, une croisière ou la location d'un véhicule.

4.8.1.1.2 Lois applicables aux activités de franchisage

L'Ontario, le Manitoba, l'Alberta, l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick et la Colombie-Britannique ont adopté des lois qui régissent les formalités relatives à la conclusion de contrats de franchise. Dans le cadre de ses activités, Transat conclut des contrats de franchise avec des franchisés faisant affaire dans ces provinces sous les marques Marlin Travel, Travel Plus et Goliger's.

En date de la présente notice annuelle, nos sociétés et divisions qui agissent comme agents de voyages détiennent tous les permis requis pour exercer leurs activités et elles respectent, à tous égards importants, les exigences des lois et règlements auxquels elles sont assujetties y compris celles relatives aux franchises.

4.8.1.2 Royaume-Uni

L'industrie touristique du Royaume-Uni est chapeauté par trois grands organismes de réglementation, soit l'ATOL, l'ABTA et l'IATA (définis ci-après). L'ATOL est un plan de protection visant les vols et les voyages par avion qui est géré par la Civil Aviation Authority (CAA) et est garanti par le gouvernement. La plupart des entreprises vendant des services de transport aérien au Royaume-Uni, telle Canadian Air, sont tenues, en vertu de la loi, de détenir un permis appelé « ATOL ». Le permis ATOL prémunit les consommateurs contre les pertes d'argent ou évite que les consommateurs soient laissés en plan à l'étranger si un voyageur cesse ses activités. Toutes les entreprises détentrices d'un permis doivent participer à un régime de garantie financière administré par la CAA qui protège les consommateurs en cas de défaillance d'une entreprise. À la suite de l'adoption de cette mesure, Canadian Air a émis une lettre de garantie de 2,1 millions de livres sterling au nom de la CAA. Les détenteurs de permis ATOL doivent délivrer leur certificat à chaque client réservant un voyage visé par leur permis ATOL. Cette protection est comprise dans le prix des voyages réservés auprès d'un détenteur de permis ATOL. Depuis 2016, les passagers d'Air Transat voyageant au départ du Royaume-Uni, tout comme les passagers d'autres transporteurs aériens réguliers ne seront plus protégés par l'ATOL. Par contre, les clients de Canadian Air qui achètent un forfait vacances comprenant un vol admissible continueront de l'être.

L'ABTA, l'association des agents de voyages du Royaume-Uni, est une association professionnelle représentant les agences de voyages et les voyageurs du Royaume-Uni. Il incombe à l'ABTA de veiller à ce que les consommateurs bénéficient invariablement de normes commerciales élevées dans l'industrie touristique. Les membres de l'ABTA exercent leurs activités conformément à un code de conduite et fournissent aux consommateurs des conseils et des avis concernant tous les aspects d'un voyage, de la sécurité financière jusqu'au traitement des plaintes. Une protection financière est offerte pour les ventes de forfaits vacances sans vol (non-couvert par l'ATOL) en utilisant un programme de garantie financier géré par l'ABTA. Conformément à cette mesure, Canadian Air a émis une lettre de crédit de £0,7 million à l'ABTA.

4.8.2 Transporteurs aériens

4.8.2.1 Cadre réglementaire international

De nombreux aspects commerciaux du transport aérien international sont réglementés par des conventions internationales, dont la principale est la *Convention relative à l'aviation civile internationale* signée à Chicago le 7 décembre 1944 (la « Convention de Chicago »), par les lois et règlements internes des pays où le transport aérien a lieu et par un ensemble de traités et d'ententes bilatéraux et multilatéraux portant sur le transport aérien.

La Convention de Chicago constitue le fondement de la réglementation des activités des transporteurs aériens internationaux. Les services aériens réguliers sont régis par les accords de transport aérien bilatéraux en vigueur entre les pays d'origine, de destination et, dans certains cas, de transit des vols en cause. Certains principes relatifs à l'exploitation de vols nolisés internationaux ont été convenus entre chacun des États signataires, dont le Canada. En vertu de ces principes, le transport aérien visé doit respecter les règlements de tous les pays entre lesquels il s'effectue et doit être approuvé en vertu de ces règlements.

La Convention de Chicago a également mis sur pied l'Organisation de l'aviation civile internationale (« l'OACI »), agence spécialisée des Nations Unies, dont l'objectif est de favoriser la planification et le développement du transport aérien international. Sous les auspices de l'OACI, les règles établissant les normes minimales d'exploitation sont généralement convenues de façon multilatérale. Un des traités ayant des conséquences importantes pour Transat est l'accord historique intervenu entre le Canada et l'Union européenne en novembre 2008 et entré en vigueur le 16 décembre 2009. Cet accord énonce les règles régissant les services de transport aérien entre le Canada et les 27 États membres de l'Union européenne (« UE »), et libéralisera progressivement l'accès aux marchés. Durant la première phase, les sociétés aériennes canadiennes peuvent exploiter des vols à partir de n'importe quel point au Canada vers n'importe quelle destination des 27 États souverains de la zone UE, sans aucune restriction. Pour leur part, les transporteurs aériens communautaires (quelle que soit leur nationalité) jouiront de droits réciproques à partir de n'importe quel point de l'UE vers n'importe quelle destination au Canada. Les phases de libéralisation suivantes seront subordonnées à l'assouplissement des règles portant sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens canadiens par des étrangers et auront pour effet de faciliter l'accès aux marchés de pays tiers.

Le 5 novembre 2003, la *Convention de Montréal de 1999 sur l'indemnisation des victimes d'accidents* (la « *Convention de Montréal* ») est entrée en vigueur. Cette entente multilatérale modernise les règles concernant la responsabilité à l'égard des passagers, des bagages et du cargo applicables au transport aérien international, initialement établies en 1929 par la Convention de Varsovie et modifiées au fil des ans (collectivement désignées la « *régime de Varsovie* »). La *Convention de Montréal* prévoit la révision des limites en matière de responsabilité, ce qui assure que les sommes demeurent adéquates au fil du temps. L'OACI a procédé à la première de ces révisions en 2009. En plus d'établir de nouveaux principes régissant la responsabilité, la *Convention de Montréal* actualise un grand nombre des exigences en matière de délivrance de billets et de lettres de transport aérien. Cette convention a été ratifiée par le Canada et s'applique à tous les vols entre le Canada et les autres États ayant ratifié la Convention. Le régime de Varsovie continue de régir les vols au départ du Canada à destination d'États qui n'ont pas ratifié la *Convention de Montréal* ou qui n'en sont pas signataires.

En qualité de transporteur aérien exploitant des vols à partir d'aéroports situés dans l'UE, Air Transat est assujettie aux dispositions du Règlement n° 261/2004 de la Communauté européenne. Cette directive établit des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de survente, de refus d'embarquement ou d'annulation ou de retard important d'un vol. Bien que le règlement indique l'indemnisation payable dans les deux premiers cas, le seul devoir qu'il impose expressément aux transporteurs aériens en cas de retard important d'un vol est un devoir de prise en charge (repas, collations, hébergement à l'hôtel, selon le cas). En novembre 2009, la Cour européenne a rendu une décision qui étend l'application des obligations d'indemnisation financière aux retards importants. Ce courant jurisprudentiel a été maintenu et les organismes d'application nationaux de l'UE considèrent désormais les passagers de vols retardés de plus de trois heures comme admissibles à une indemnisation conformément aux tarifs prévus pour la surréservation ou l'annulation, sauf dans certains cas précis survenant dans des circonstances extraordinaires. La Commission européenne a récemment proposé des modifications au

Règlement 261 qui tiennent compte de ces nouveaux éléments. Cependant, le processus est actuellement bloqué au Conseil de l'UE.

4.8.2.2 Législation canadienne

Au Canada, la *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, ch. A-2, la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi sur la modernisation des transports*, L.C., 2018, ch. 10 représentent les trois principaux instruments législatifs régissant l'exploitation d'un transporteur aérien commercial. Cette exploitation est assujettie à la détention des licences nécessaires, à la délivrance d'un certificat d'exploitation confirmant que le transporteur aérien satisfait aux normes canadiennes, et au maintien de l'assurance responsabilité exigée. Dans le cas des vols nolisés, un permis est requis pour chaque vol ou série de vols proposés. Les licences et les permis de vols d'affrètement sont délivrés par l'Office des transports du Canada, alors que le certificat d'exploitation est délivré par Transports Canada. Ce certificat confirme que le transporteur aérien possède l'équipement adéquat et qu'il est en mesure d'exercer ses activités conformément au *Règlement de l'aviation canadien*, DORS/1996-433. Air Transat a reçu un tel certificat le 13 novembre 1987, qui a par la suite été modifié pour refléter l'évolution de nos conditions d'exploitation.

La grande majorité des vols d'Air Transat sont exploités en vertu de licences de service aérien régulier (domestique, transfrontalier et international). En fait, Air Transat détient des licences émises par l'Office des transports du Canada l'autorisant à offrir des services aériens réguliers domestiques et à destination des États-Unis, de Cuba, de l'UE (représentant ses 28 États membres actuels), du Mexique, de la Jamaïque, des Bahamas, de la Barbade, de la Turquie, du Panama, du Costa Rica, du Nicaragua, d'El Salvador, de la Colombie, d'Antigua-et-Barbuda, Sainte-Lucie, des Antilles néerlandaises, de la République dominicaine et d'Haïti. Ces services sont soumis aux règles établies en vertu des accords bilatéraux de transport aérien conclus entre le Canada et ces pays ainsi que les autorités supranationales.

Le 23 mai 2018, la *Loi sur la modernisation des transports* a été adoptée par le Parlement du Canada. Les principaux éléments de cette loi qui ont eu des répercussions directes sur la Société sont les suivants : (i) l'établissement d'un nouveau régime de droits des passagers aériens qui imposerait aux transporteurs aériens des obligations légales à l'égard de la gestion des retards sur l'aire de trafic et des indemnités dans les cas de refus d'embarquement ou de retards ou d'annulation de vols, ainsi qu'un devoir de diligence, de même que des normes de responsabilité en matière de transport des bagages qui ne sont pas présentement visées par des conventions internationales existantes, le tout tel qu'élaboré dans le *Règlement sur la protection des passagers aériens* lequel est entré en vigueur le 15 juillet 2019; (ii) l'augmentation du nombre maximum d'actions avec droit de vote d'une compagnie aérienne qui détient un permis au Canada pouvant être détenues en propriété véritable par des non-Canadiens, passant de 25 % à 49 % sujet aux restrictions qui y sont énumérées; (iii) l'établissement par le ministre fédéral des Transports d'un processus d'approbation et d'indemnisation en vertu de lois sur la concurrence pour la constitution de coentreprises aériennes. Le 30 janvier 2015, le projet de loi C-51, *Loi édictant la Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada et la Loi sur la Sûreté des déplacements aériens, modifiant le Code criminel, la Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité et la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés et apportant des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois* (la « *Loi antiterroriste* ») a été présenté en première lecture à la Chambre des communes. La *Loi antiterroriste* vise à établir un nouveau cadre législatif en vue d'identifier et de contrer les personnes soupçonnées de menacer la sûreté des transports ou de se déplacer en aéronef dans le but de commettre une infraction de terrorisme. La *Loi antiterroriste* autoriserait le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile à établir la liste de telles personnes et à enjoindre aux transporteurs aériens de prendre toute mesure pour prévenir la commission de tels actes. Le ministre des Transports aurait également le droit de saisir un aéronef en vue de l'inspecter et de prendre des mesures en ce qui concerne le mouvement de l'aéronef. La direction ne peut pas prédire si la *Loi antiterroriste* sera adoptée ni quand elle pourrait l'être.

Air Transat, tout comme Transat Tours, est assujettie à la législation canadienne et étrangère sur la protection des renseignements personnels en ce qui concerne la collecte, l'utilisation, la communication et la protection des données sur les passagers et les employés. Au Canada, la loi fédérale canadienne sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé, la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les*

documents électroniques (Canada) (la « **LPRPDE** »), régit la collecte, l'utilisation et la communication des renseignements personnels dans le cadre d'activités commerciales d'une entreprise sous réglementation fédérale. De plus, la LPRPDE régit le traitement des renseignements personnels des employés travaillant pour des employeurs sous réglementation fédérale. Sous réserve de certaines exceptions, la LPRPDE s'applique également à la collecte et à la communication des renseignements personnels d'une province à l'autre ou entre le Canada et un autre pays et à l'intérieur des provinces en l'absence d'une législation sur la protection des renseignements personnels substantiellement semblable applicable au secteur privé. La LPRPDE exige le consentement tacite ou exprès éclairé, selon le cas, des personnes dont les renseignements personnels sont recueillis et utilisés. Les renseignements personnels ne peuvent alors servir qu'aux fins pour lesquelles ils ont été initialement recueillis ou à d'autres fins prévues ou permises par la LPRPDE. Les politiques d'Air Transat sur la confidentialité respectent ou surpassent les exigences de la loi.

En date de la présente notice annuelle, Air Transat détient toutes les licences, tous les certificats et tous les permis requis et elle se conforme, à tous égards importants, aux exigences de la législation canadienne à laquelle elle est assujettie. De plus, tous les aéronefs d'Air Transat respectent les exigences du Chapitre 3 de l'OACI en matière de bruit, que Transports Canada a mises en application.

Le 1^{er} juillet 2014, la Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la *Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes*, la *Loi sur la concurrence*, la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* et la *Loi sur les télécommunications* est entrée en vigueur. Également appelée la « *Loi canadienne anti-pourriel* » ou « **LCAP** », la loi réglemente notamment les conditions auxquelles les messages électroniques commerciaux peuvent être envoyés. Toutes les filiales canadiennes de la Société ont mis en œuvre des mécanismes assurant leur conformité aux exigences de la LCAP avant le 1^{er} juillet 2014.

4.8.2.3 Législation étrangère

Ailleurs qu'au Canada, nous devons nous conformer à toutes les lois applicables des États où Air Transat exerce ses activités et, s'il y a lieu, y obtenir les licences, certificats, permis et autorisations nécessaires. Nous sommes d'avis qu'Air Transat détient tous les permis, toutes les licences et toutes les autorisations nécessaires pour exercer ses activités et qu'elle se conforme, à tous égards importants, aux exigences des lois étrangères auxquelles elle est assujettie.

4.8.2.4 L'IATA

L'IATA ou l'Association du transport aérien international constitue le principal véhicule de coopération entre les sociétés aériennes dans le but d'assurer des services aériens sécuritaires, fiables, sûrs et économiques au profit des consommateurs du monde entier. Les transporteurs aériens réguliers et non réguliers peuvent adhérer à l'IATA. Bien que le statut de membre de l'IATA soit réservé aux sociétés aériennes offrant des services de transport aérien, les agences de voyages peuvent également s'y inscrire en tant qu'agences accréditées. Air Transat est membre de l'IATA.

4.8.3 Environnement

Nous avons mis en place les processus nécessaires et nous nous conformons, à tous égards importants, aux dispositions des lois et des règlements sur l'environnement visant nos immeubles et nos activités. Il en est de même pour tous les niveaux de réglementation, soit celle qui est applicable aux arrondissements et les réglementations municipale, provinciale, fédérale et internationale. Tous les ans, le comité de gestion de risques et de régie de l'entreprise du conseil d'administration réalise une évaluation des risques et révisé les politiques et les procédures de l'entreprise en matière d'environnement. Air Transat applique en outre un processus d'examen légal qui lui permet d'identifier toute nouvelle législation environnementale la touchant, pour ensuite intégrer à ses procédures et processus des mesures de conformité à toute pareille législation. L'examen légal en matière d'environnement est effectué une fois par trimestre et fait partie de notre système de gestion environnementale. Air Transat a reçu la

certification ISO 14001:2015 pour son siège social en 2019. Nous sommes la première compagnie aérienne en Amérique du Nord à être certifiée à cette norme, rejoignant plusieurs compagnies aériennes européennes et internationales, ainsi que les grands aéroports au Canada tels que YUL, YYZ et YVR.

Depuis janvier 2012, tous les transporteurs aériens desservant l'UE, y compris Air Transat, sont assujettis au règlement concernant l'application à l'aviation du système communautaire d'échange de quotas d'émission (« SCEQE »). Cependant, à la suite d'objections formelles soulevées par de nombreux pays du monde entier au sujet de l'application extraterritoriale du SCEQE et des violations de la souveraineté des États qui en résultent, selon leurs allégations, l'UE a suspendu en novembre 2012 l'application de son SCEQE aux services aériens fournis entre l'UE et les pays tiers en attendant le résultat des délibérations de l'OACI à l'occasion de son assemblée générale de l'automne 2013 au sujet de l'adoption d'un plan multilatéral visant la réduction des effets des GES de l'aviation sur les changements climatiques. Une résolution en ce sens a été adoptée durant l'assemblée générale de l'OACI. L'UE a par la suite modifié son règlement SCEQE afin de limiter sa portée aux vols intra-européens. Cette mesure est appelée la « disposition de suspension ». Un deuxième règlement d'arrêt pour étendre la portée réduite a été convenu en 2014 afin d'accorder plus de temps à l'OACI. Lors de son assemblée triennale de 2016, l'OACI a adopté les grandes lignes d'un système global de compensation connu sous le nom de CORSIA (« Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation »). L'exemption des vols à destination et en provenance de l'Europe a été prolongée jusqu'en 2024, date à laquelle les régulateurs en Europe auront une meilleure compréhension de la façon dont CORSIA fonctionnera et de son efficacité. D'ici là, Air Transat est toujours soumise au SCEQE de l'UE, mais uniquement pour les vols intra-AEE (« Association économique européenne »). Jusqu'à récemment, le coût de ces vols n'était pas important pour Air Transat étant donné qu'ils correspondent à un très faible pourcentage, moins de 0,1 %, de l'ensemble de nos routes et que nous recevons suffisamment de crédits gratuits pour couvrir nos émissions. En 2019 nos émissions intra-UE étaient sous le seuil de référence donc nous avions un léger surplus à vendre. De plus, le Royaume-Uni a libéré des quotas gratuits de 2018 qu'elle détenait en attendant les négociations BREXIT et non émis cette année. Donc nous étions en mesure de vendre 6 439 quotas pour une somme approximative de 170 000 \$. À l'avenir, le montant de quotas gratuit que nous allons recevoir va diminuer suite à l'application de la règle de 2,2 % du facteur de réduction linéaire annuel. La sortie de BREXIT voudrait dire que le Royaume-Uni ne participerait probablement pas aux secteurs EU ETS et nous serons dans l'obligation de déplacer notre compte « Aircraft Operating Holder Agreement » en France et plus de changer notre autorité autorisée de « UK Department for Environment » à celui en France, soit la Direction de l'aviation civile (« DGAC »)

À la 39^e assemblée générale triennale subséquente de l'OACI tenue à l'automne 2016, un nouveau mécanisme mondial de mesures basées sur le marché a été accepté, lequel créerait un régime volontaire de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale à compter de 2021. Ce régime, connu sous le nom de CORSIA, deviendra obligatoire pour tous les pays, sauf les pays les moins développés, d'ici 2027. Le Canada est l'un des nombreux pays qui participera à la phase volontaire. En conséquence, les émissions de carbone produites par un aéronef d'Air Transat qui voyage du Canada vers un autre pays non exempté ayant accepté de participer à la phase de transition volontaire devront être compensées par un ou plusieurs programmes autorisés à compter de 2021, selon la croissance progressive des émissions de carbone sur la route par rapport à la base de référence. Air Transat est tenue, en vertu des lois applicables, de soumettre un plan SDV (« surveillance, de déclaration et de vérification ») des émissions au gouvernement canadien pour se conformer au CORSIA. Air Transat a présenté le plan SDV au début de 2019 et il a été accepté par Transports Canada qui est l'autorité autorisée pour le gouvernement du Canada. Air Transat, à l'instar de toutes les compagnies aériennes, doit surveiller ses émissions depuis le 1^{er} janvier 2019 et soumettre chaque année un rapport d'émissions vérifié. Initialement, l'analyse comparative sur les émissions pour la période était supposée d'être 2019 et 2020, mais avec l'arrivée de la pandémie de la COVID-19 l'année pour cette analyse comparative sera 2019. Air Transat aurait besoin d'acheter des compensations carbonées pour couvrir la croissance des émissions sur les routes des états participants basé sur le point de référence de 2019. Les paiements sont effectués en cycles de trois ans. Par exemple, en 2024, nous serons tenus d'acheter des crédits de carbone couvrant la croissance des émissions sur les routes CORSIA pour les années 2021-2024. Cela nécessitera une dépense importante tous les trois ans. L'établissement du coût des émissions dépendra des pays participants, de la croissance sur les liaisons admissibles, et du type de compensations de carbone admissibles. Étant donné que plusieurs des détails du système n'ont pas encore été établis, il est difficile à l'heure actuelle de prédire avec exactitude les coûts de ces mesures.



Au Canada, afin de respecter nos engagements en vertu de l'Accord de Paris, le gouvernement prévoit fixer un prix minimum pour le carbone dans le cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques. Ces frais commencent à 20 \$ la tonne en 2019 et passeront à 50 \$ la tonne en 2022. Il faut noter qu'uniquement l'aviation domestique est incluse dans l'Accord de Paris. Certaines provinces, comme la Colombie-Britannique, ont déjà commencé à taxer le carburant sur les vols intraprovinciaux. Étant donné qu'Air Transat n'a presque pas de vols intraprovinciaux, cela n'aura pas d'impact économique important pour nous.

Le gouvernement canadien pourrait soumettre le secteur de l'aviation à la Norme sur les combustibles propres, ce qui exigerait des compagnies aériennes qu'elles utilisent un certain pourcentage de combustibles à plus faible teneur en carbone, comme du carburéacteur durable. Un nombre croissant de pays, tels que la Norvège, la Suède, les Pays-Bas et le Royaume-Uni ont, ou envisage, des mandats carburant d'aviation durable pour les années à venir. Une telle décision gouvernementale entraînerait un défi de taille, puisque ce type de carburant n'est offert qu'en quantités très réduites pour le secteur de l'aviation, et coûte nettement plus cher que le carburéacteur conventionnel. Air Transat cherche activement à assurer un approvisionnement durable en carburant pour l'aviation et s'est associée à un consortium qui comprend Aéroports de Montréal pour développer du carburéacteur dérivé de la capture des déchets de gaz provenant de procédés industriels. Ce projet était l'un des quatre finalistes du Défi « Sky's the Limit » du CNRC (Conseil national de recherches du Canada) qui vise à établir une base industrielle viable et durable de carburant d'aviation au Canada. Le consortium a remporté un prix de 2 M\$ pour développer la technologie. Transat a signé un accord d'écoulement avec un consortium nous donnant la première priorité sur l'approvisionnement de carburant d'aviation durable directement de la raffinerie lorsque ceux-ci seront disponibles en ligne en 2025-2026. Bien que les ententes sur des carburants d'aviation durable sont courants en Europe et aux États-Unis, Air Transat était la première ligne aérienne canadienne de s'en prévaloir, ce qui nous donne un avantage stratégique positionnant Transat comme leader de la décarbonation aéronautique. De plus, deux vols A321LR provenant de Hambourg ont été livrés avec un carburant d'aviation durable de 10 %. Les émissions de carbone restantes ont été décalées en utilisant des crédits d'un projet de boisement dans le sud du Québec. Ce qui veut dire que ces deux livraisons ont été neutres en carbone, une première dans l'histoire de l'aviation canadienne.

L'inquiétude croissante face au changement climatique a mis les émissions de l'aviation sous examen international, ce qui a entraîné des mouvements visant à réduire l'impact environnemental de l'aviation tel que « flygskam », une forme d'humiliation publique. Ce qui augmente le risque de réglementation plus sévère des gouvernements. À titre d'exemple, la France a mis en œuvre une forme de taxation écologique et l'Union européenne envisage de mettre en place une taxe sur le kérosène. D'autres mesures dissuasives prises en considération ont eu pour conséquence de limiter ou d'interdire les vols court-courriers vers l'Europe, l'abolition ou la réduction de la classe affaire et l'interdiction des programmes de fidélisation. De plus, des pays tels que la France, les Pays-Bas et l'Autriche octroient de l'aide liée à la pandémie de la COVID-19 à des cibles environnementales. Certaines juridictions, telles que l'Union européenne, ont annoncé l'interdiction des plastiques à usage unique incluant l'aviation. Ces réglementations additionnelles pourront augmenter les coûts des compagnies aériennes et diminuer la demande des voyageurs.

En 2018 et 2019 deux A310 ont été désassemblés et recyclés. Au total quatre A310 ont été recyclés avec le reste de la flotte prévue pour 2021. Presque 90 % de l'aéronef est réutilisé ou recyclé ce qui sauve des tonnes de matériaux d'être mis dans des décharges. Air Transat est l'une des seules compagnies aériennes canadiennes à recycler des aéronefs au niveau national selon les normes de la « *Airline Fleet Recycling Association* ».

Le conseil d'administration de Transat a adopté en 2008 une politique de développement durable, et en 2010 Air Transat a élaboré et mis en place une politique en matière d'environnement. Cette politique prévoit le cadre et établit les principes suivis par Transat dans ce domaine.

4.8.4 Responsabilité sociale de la Société

Nous nous efforçons de maintenir des relations saines et mutuellement bénéfiques avec toutes les collectivités, afin qu'elles profitent au maximum des retombées favorables de nos activités et du tourisme en général, et nous nous efforçons également de réduire au minimum les effets défavorables. Nous avons mis en place à cet égard un programme de responsabilité d'entreprise exhaustif, dont nous présentons un compte rendu à l'adresse

resp.transat.com, qui fait état de notre engagement à agir de manière responsable et décrit les principales réalisations de la Société en ce sens.

Après dix ans d'efforts en matière de durabilité, Transat est devenue le premier voyageur en Amérique du Nord à obtenir le statut de Partenaire de la certification *Travelife* en 2016. En 2018, nous avons effectivement obtenu la certification, devenant ainsi le premier voyageur majeur au monde à être certifié pour l'ensemble de ses activités. Le respect de nos engagements a été audité à travers plus de 200 indicateurs. Dans ce cadre, Transat a également déposé son plan pour les deux années à venir, qui se concentre notamment sur la mobilisation et la formation de nos employés autour des questions de développement durable et leur engagement social (journée de bénévolat, congé solidaire, etc.), sur l'encouragement et la reconnaissance des efforts de nos partenaires, sur le maintien de notre action philanthropique, au Canada et à destination, et sur l'incitation de nos clients à voyager de manière responsable. La certification a été prolongée jusqu'en 2021 en raison de la pandémie.

Les efforts que nous avons déployés en faveur d'une saine gestion de nos matières résiduelles ont également porté leurs fruits. En septembre 2019, Transat a obtenu pour son siège social à Montréal l'attestation Performance + du programme de reconnaissance *Ici on recycle de Recyc-Québec*.

À la suite d'une révision du Code d'éthique de Transat en 2010 et en 2015, celui-ci comporte désormais des engagements liés à notre vision de la responsabilité d'entreprise. Ce document, qui a été approuvé par notre conseil d'administration, représente à la fois l'expression de notre culture d'entreprise et un instrument de gestion du changement. Chaque employé doit en prendre connaissance et s'engager à le respecter.

Nous poursuivons nos efforts en matière de responsabilité d'entreprise, toutefois la cadence de certains projets a été réduite et certains investissements ont été retardés en raison de la disponibilité de nos ressources humaines et financières.

Notre programme de responsabilité d'entreprise et tous les sous-programmes qui le composent sont gérés par notre comité de responsabilité d'entreprise, lequel est formé principalement de cadres supérieurs représentant toutes les sphères d'activités de la Société.

4.9 FACTEURS DE RISQUE

Nous sommes soumis à un certain nombre de risques et d'autres facteurs qui pourraient avoir une incidence sur la demande à l'égard de nos produits, certains étant liés ou inhérents à l'industrie du voyage en général. À cet égard, veuillez vous reporter à la section intitulée « Risques et incertitudes » de notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2020, que vous pouvez consulter sur SEDAR (www.sedar.com).

4.9.1 Risques en lien avec la COVID-19

La présente section donne un aperçu des risques particuliers auxquels Transat et ses filiales ont été et/ou seraient exposées en raison de la pandémie de COVID-19. En effet, depuis l'imposition par les autorités gouvernementales de diverses restrictions quant aux déplacements hors frontières, les opérations aériennes de la Société ont été suspendues du 1^{er} avril au 22 juillet 2020 et les activités du voyageur ont été réduites au minimum. Ceci a entraîné une réduction importante des flux de trésorerie provenant de l'exploitation malgré les mesures d'atténuation prises par la Société. Cette situation se poursuivra vraisemblablement jusqu'à une reprise normale de la demande pour les voyages de la part des consommateurs. Même si la probabilité de disponibilité prochaine 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.

La crise entourant la pandémie de COVID-19 évolue rapidement et affecte toute l'industrie touristique mondiale ainsi que celle du transport aérien. L'ampleur des répercussions potentielles de la pandémie sur la Société et ses activités dépendra de son évolution, laquelle est toujours très incertaine et ne peut être prédite avec précision, notamment en ce qui a trait à la propagation du virus, la durée de l'écllosion, son incidence sur la consommation

discrétionnaire de nos clients, les restrictions gouvernementales au niveau des déplacements et des frontières, ainsi que l'efficacité des mesures prises par les gouvernements des divers pays pour gérer la pandémie. Les perspectives quant à la demande de voyages dans les destinations desservies par la Société pour le début de 2021 demeurent très difficiles à déterminer étant donné les restrictions imposées par les gouvernements et les inquiétudes au sujet des déplacements outre frontières liées au virus de la COVID-19. La Société suit de très près la situation et continue de prendre les mesures qui s'imposent en fonction de l'évolution de la pandémie de COVID-19.

Les répercussions négatives potentielles de la pandémie de COVID-19 comprennent, sans toutefois s'y limiter :

- la réduction significative voire l'élimination de la demande pour les produits et services de la Société, tant pour ses vols offerts sur Air Transat que sur les forfaits vacances découlant notamment des restrictions gouvernementales au niveau des déplacements et des frontières, des inquiétudes des voyageurs en raison de la COVID-19, des nouvelles contraintes imposées aux voyageurs au niveau des aéroports et des vols en raison de la COVID-19 comme le port d'un couvre-visage et la prise de température, de la baisse des montants de dépenses discrétionnaires des consommateurs, des pertes d'emploi ou des réductions salariales découlant d'un déclin de l'activité économique, des perturbations de services découlant de la COVID-19, des modifications des habitudes de voyage des consommateurs, ce qui pourrait avoir des impacts défavorables importants sur les flux de trésorerie provenant de l'exploitation;
- les perturbations dans les opérations liées à l'incapacité des employés de la Société ou de ses sous-traitants ou autres partenaires commerciaux à travailler de façon normale en raison des restrictions liées à la COVID-19, y compris des mises en quarantaine;
- le remboursement de dépôts de clients aux termes de mesures d'application par les autorités législatives et réglementaires ou de litiges, y compris des recours collectifs, visant à requérir le remboursement de billets d'avion et de voyages annulés et assujettis à des offres de crédits-voyages et l'impact défavorable important sur la trésorerie de la Société qui pourrait en découler. Récemment, les autorités fédérales canadiennes ont indiqué leur volonté de soutenir financièrement l'industrie aérienne canadienne et de conditionner une telle aide au remboursement des crédits-voyages. La Société serait alors exposée au risque de remboursement ou à celui de n'avoir pas accès au soutien financier;
- l'impact de nouvelles lois, de nouveaux règlements et d'autres interventions gouvernementales découlant de la pandémie de COVID-19, incluant des mesures liées au voyageant requérant des mesures de distanciation qui pourraient entraîner des coûts additionnels pour la Société, une réduction du coefficient d'occupation ainsi qu'une hausse du prix des produits et services de la Société qui pourrait affecter défavorablement la demande pour ces produits et services;
- l'impact négatif sur les marchés mondiaux de crédit et de capitaux qui pourraient restreindre la capacité de la Société à refinancer ou renouveler ses obligations et autres ententes comportant des modalités de crédit qui arrivent à échéance à des conditions prévalant avant la pandémie ou à des conditions autrement raisonnables;
- l'incapacité pour la Société à rencontrer les ratios financiers requis aux termes de ses facilités de crédits et des engagements souscrits auprès de ses processeurs de cartes de crédit ou obtenir un prolongement de la suspension de leur application, menant à des conditions de crédit plus onéreuses ou à des obligations de remboursement affectant défavorablement sa trésorerie;
- le resserrement des conditions de crédit offertes par les partenaires commerciaux de la Société visant à gérer leurs propres liquidités;

- des dévaluations d'éléments d'actifs et des dépenses non récurrentes liées aux ajustements des structures de coûts de la Société;
- la volatilité prononcée des cours du carburant et des taux de change et l'impact négatif qui en résulte au niveau de la valeur des contrats de dérivés de la Société visant à gérer le risque lié à la fluctuation des cours de ces éléments;
- compte tenu du nombre important de terminaisons d'emploi effectuées à ce jour et anticipées, et de la décision de ne payer que des indemnités légales, la Société s'expose davantage à un risque de recours judiciaire de la part de ces employés;
- les montants pouvant être retenus par les processeurs de carte de crédit retarderaient la disponibilité de ces fonds pour la Société, créant une pression additionnelle défavorable sur les flux de trésorerie de la Société;
- l'incapacité à en arriver à une entente avec les autorités réglementaires au niveau de solutions ou de mesures correctives aux inquiétudes soulevées en matière de concurrence dans le cadre du processus d'approbation réglementaire pour l'arrangement avec Air Canada dans le contexte actuel généralisé où un nombre important d'acteurs de l'industrie du voyage ont annoncé des réductions de capacité et sollicité des mesures d'aide financière, ce qui pourrait impacter défavorablement la capacité à obtenir les approbations réglementaires nécessaires à l'approbation de l'arrangement.

Entre autres, suivant la suspension de tous ses vols à partir du 1^{er} avril 2020 et malgré une reprise timide de certains vols depuis le 23 juillet 2020, la Société, à l'instar de plusieurs acteurs dans le domaine du transport aérien et du voyage affectés par les restrictions gouvernementales en matière de déplacements et de frontières découlant de la COVID-19, a pris la décision d'octroyer des crédits-voyages aux consommateurs affectés, qui sont inclus dans les Dépôts de clients et revenus différés. Ces mesures ont déplu à bon nombre de consommateurs qui ont exprimé leur préférence à recevoir des remboursements monétaires. Dans certaines juridictions comme en Europe et aux États-Unis, les gouvernements ont adopté des mesures visant à forcer les compagnies aériennes à rembourser les billets d'avion et les voyages des consommateurs affectés qui en font la demande. En conséquence, la Société a procédé à des remboursements de consommateurs ayant réservé sur une plateforme Web de certains pays d'Europe, et ce uniquement pour le segment de vol au départ de l'Europe, représentant une partie minime des dépôts de clients de la Société. La majorité des dépôts de clients de la Société provient de consommateurs canadiens en lien avec des réservations de vols et de voyages pour les saisons automnale et hivernale à venir. Dans la mesure où la Société n'est pas en mesure d'offrir les vols ou les voyages visés par ces réservations, elle pourrait faire face à des demandes de remboursement sur une partie importante de ses dépôts de clients, ce qui aurait un impact défavorable important sur sa trésorerie. Les autorités gouvernementales canadiennes n'ont pas adopté de mesures semblables mais advenant le cas, la quasi-totalité des dépôts de clients pourrait faire l'objet de telles demandes de remboursement, affectant d'une façon équivalente la trésorerie de la Société. Au cours 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 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 consolidés et pourrait avoir un effet très défavorable sur la trésorerie.

De plus, dans le cours normal, la Société fait face à un certain nombre d'échéances à court terme se rapportant à des contrats de services avec des processeurs de cartes de crédit, ainsi qu'à sa facilité de cautionnement de 50,0 millions \$. Ces ententes devront être renouvelées ou remplacées dans le contexte du marché prévalant au

moment de leur échéance, ce qui pourrait se traduire par des modalités d'emprunt et de fonctionnement plus onéreuses pour la Société ou une incapacité à renouveler ou remplacer ces instruments. Depuis mars, la Société négocie avec les bailleurs de ses aéronefs, ainsi qu'avec les propriétaires des locaux qu'elle occupe, afin de reporter un certain nombre de paiements de loyers mensuels. De plus, la Société négocie avec ses fournisseurs afin de bénéficier de réduction de coûts et de modifier ses termes de paiement, et a mis en place des mesures de réduction des dépenses et de ses investissements. La Société a obtenu des prêteurs en vertu de sa facilité de crédit à terme rotatif de 50,0 millions \$ une suspension temporaire de l'application de certains ratios financiers. La Société a également fait l'objet d'un resserrement des conditions de crédit de la part de certains processeurs de cartes de crédit. La Société ne peut garantir qu'elle réussira à négocier favorablement des allègements et atermoiements avec ses bailleurs d'aéronefs, propriétaires de locaux, fournisseurs, prêteurs et autres partenaires ou, le cas échéant, qu'elle pourra prolonger leur maintien.

Un prolongement de la suspension des opérations et l'absence de revenus s'y rapportant pourrait également mettre en danger la capacité pour la Société à rencontrer ses ratios financiers en vertu de ses facilités de crédit et de ses ententes avec ses processeurs de carte de crédit ou obtenir un prolongement de la suspension de leur application, menant à des conditions de crédit plus onéreuses et contraignantes ou des obligations de remboursement dans la mesure où elle ne peut s'entendre sur des aménagements aux ententes en place. De telles obligations de remboursement pourraient avoir des effets défavorables importants sur la position financière de la Société. Également, la levée de l'option d'achat de la participation ne donnant pas le contrôle dans Trafictours Canada par son détenteur après le 31 octobre 2020 affecterait d'autant la trésorerie de la Société.

Les répercussions négatives de la pandémie de COVID-19 ont commencé à se faire sentir dès mars 2020 sur les activités de la Société et se sont traduites par une réduction importante des flux de trésorerie monétaires provenant des activités d'exploitation. Par ailleurs, la Société doit continuer à absorber des coûts fixes comme ceux liés aux salaires et avantages de son personnel, la location et l'entretien de sa flotte d'aéronefs, de moteurs et autres équipements, la location d'espaces de bureau et dans les aéroports et les coûts de financement. Bien que la Société ait mis en œuvre certaines mesures visant à mitiger ces impacts tel que plus amplement décrits à la présente notice annuelle, tant que la Société ne pourra reprendre ses activités à des niveaux suffisants, la situation pèsera sur sa trésorerie. La Société pourrait devoir prendre des mesures additionnelles, y compris avoir recours à des emprunts au-delà de ses facilités existantes. La Société pourrait avoir de la difficulté à accéder à des sources de financement ou encore à des conditions raisonnables de financement, notamment en raison de la réduction significative de ses activités, des perspectives liées à l'industrie du transport aérien et du tourisme, des conditions de marchés, du niveau d'endettement actuel de la Société et de la disponibilité d'éléments d'actifs afin de garantir des emprunts. À l'instar de la grande majorité des transporteurs aériens et autres acteurs de l'industrie du voyage dans le cours normal de la conduite de leurs opérations suivant les impacts de la COVID-19, la Société continue d'étudier différentes options au niveau d'un financement qui viserait à rehausser sa trésorerie afin de faire face aux perturbations possibles en lien avec la COVID-19, y compris un financement après d'institutions bancaires privées et gouvernementales et le programme fédéral de crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE). La Société ne peut donner de garantie qu'elle aura accès à de telles sources de financement ou encore à des conditions de financement acceptables, ni que de telles mesures additionnelles lui permettront de mitiger les risques découlant de la COVID-19, y compris ceux mentionnés ci-dessus.

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.

4.9.2 Risques reliés à la transaction

Le 27 juin 2019, Transat a conclu une convention d'arrangement définitive avec Air Canada prévoyant l'acquisition par Air Canada de toutes les actions émises et en circulation de la Transat, laquelle a été modifiée en premier lieu le

11 août 2019 par la conclusion d'une convention de modification, et en deuxième lieu le 9 octobre 2020 par une révision du prix d'acquisition à la baisse. Plusieurs risques découlent de cette transaction et ont été présentés dans la circulaire d'arrangement du 12 novembre 2020 [la « circulaire »], laquelle est disponible sur www.sedar.com.

Les risques principaux sont les suivants :

Conditions préalables et approbations requises

Rien ne garantit, et Transat ne peut garantir que toutes les conditions préalables à l'arrangement seront respectées ou feront l'objet d'une renonciation, et il n'existe aucune certitude quant au moment où elles seront respectées ou feront l'objet d'une renonciation. La non-réalisation de l'arrangement pourrait avoir un effet défavorable important sur le cours des actions avec droit de vote.

La réalisation de l'arrangement est assujettie à un certain nombre de conditions préalables, dont certaines sont indépendantes de la volonté de Transat, notamment la réception de l'ordonnance définitive de la Cour autorisant l'arrangement et l'obtention des principales approbations des autorités de réglementation. L'obtention de l'approbation requise des actionnaires, l'exercice par les porteurs d'au plus 10 % des actions avec droit de vote émises et en circulation de leurs droits à la dissidence et l'obtention des autres approbations des autorités de réglementation constituent notamment d'autres conditions préalables indépendantes de la volonté de Transat.

En ce qui concerne les principales approbations des autorités de réglementation, le Commissaire à la concurrence a publié le 27 mars 2020 son rapport consultatif au Ministre faisant suite à la conclusion du Ministre établissant que l'arrangement proposé soulève des préoccupations quant à l'intérêt public. Le 28 septembre 2020, la Commission européenne a publié une communication des griefs visant l'arrangement.

La Société travaille de concert avec Air Canada pour répondre aux préoccupations soulevées par les organismes canadiens et européens en vue d'obtenir leur approbation de l'arrangement, y compris en ce qui concerne les mesures correctives qui peuvent être proposées par Air Canada pour répondre à ces préoccupations. Air Canada conserve le pouvoir discrétionnaire de déterminer l'étendue des recours qu'elle est prête à offrir (au-delà de ceux qu'elle est tenue d'offrir en vertu de la convention d'arrangement). Si Air Canada n'est pas en mesure d'en venir à une entente avec les autorités de réglementation et d'obtenir les principales approbations des autorités de réglementation avant la date butoir, la convention d'arrangement pourrait être résiliée conformément à ses modalités moyennant le paiement par Air Canada des frais de résiliation inversés (pourvu que les autres conditions requises pour ce paiement soient autrement remplies, y compris toutes les autres conditions préalables à la clôture).

La pandémie de COVID 19 et ses répercussions sur le marché international de l'aviation commerciale compliquent le processus d'obtention des principales approbations des autorités de réglementation. En effet, les conditions de marché du secteur mondial ont changé profondément. Entre autres, la grande majorité des transporteurs aériens nord-américains, européens et internationaux ont sollicité des mesures d'aide financière, mais, à l'instar de la Société, ont dû procéder à des réductions de leur capacité. Ce contexte pourrait avoir une incidence sur l'obtention des principales approbations des autorités de réglementation, notamment en ce qui concerne l'ensemble approprié de mesures correctives à prévoir pour obtenir ces approbations.

La convention d'arrangement révisée prévoit également une nouvelle condition de clôture voulant que le niveau de la dette nette de Transat, soit certains éléments de passifs moins certains éléments d'actifs tel qu'entendu avec Air Canada, ne dépasse pas un certain seuil précis. De nombreux facteurs pourraient avoir une incidence sur le niveau de la dette nette au cours de la période menant à l'heure de prise d'effet, et rien ne garantit que Transat respectera le seuil requis à l'heure de prise d'effet.

Rien ne garantit que l'opération avec Air Canada se concrétisera selon les modalités et conditions décrites à la circulaire 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 œuvre, ces solutions de rechange pourraient ne pas avoir les résultats escomptés. Par ailleurs, nous avons également engagé d'importantes dépenses liées à l'opération proposée aux termes de l'arrangement et d'autres coûts connexes, et nous pourrions devoir engager d'autres coûts substantiels ou imprévus à l'avenir.

Clauses restrictives de la Société jusqu'à l'heure de prise d'effet et incertitudes pouvant avoir un effet défavorable sur les activités de la Société

Depuis la conclusion de la convention d'arrangement de 2019, la Société a été soumise à certaines clauses restrictives, qui ont été maintenues ou resserrées aux termes de la convention d'arrangement révisée, notamment en ce qui concerne les placements liés à sa stratégie hôtelière. Ces restrictions l'ont empêchée, et pourraient continuer à l'empêcher, de saisir d'autres occasions d'affaires. De plus, l'incertitude quant au respect de toutes les conditions requises, y compris les principales approbations des autorités de réglementation, pourrait amener les clients et les fournisseurs à retarder ou à reporter la prise de décisions concernant leurs activités avec la Société, ce qui pourrait avoir un effet défavorable sur les activités et l'exploitation de la Société, peu importe si l'arrangement est finalement réalisé. De même, cette incertitude peut avoir un effet défavorable sur la capacité de la Société à attirer ou à fidéliser le personnel clé. Compte tenu du temps écoulé depuis la conclusion de la convention d'arrangement de 2019 et du délai prévu avant l'obtention des principales approbations des autorités de réglementation et des risques que ces approbations ne soient pas obtenues, une résiliation de la convention d'arrangement pourrait avoir un effet défavorable important sur les activités de la Société et sa capacité à réaliser son plan stratégique.

En outre, bien que la Société ait réussi à mettre en place la facilité de crédit à court terme subordonnée et à apporter des changements à sa facilité de crédit à terme rotatif, ces arrangements n'ont qu'une durée limitée et devront être remplacés si l'arrangement n'est pas réalisé au plus tard à la date butoir. Plus particulièrement, la facilité de crédit à court terme subordonnée arrivera à échéance à la première éventualité à survenir entre le 31 mars 2021 et la clôture de l'arrangement. De plus, la suspension de l'application de certains ratios financiers aux termes de la facilité de crédit à terme rotatif de la Société et de sa facilité de crédit à court terme subordonnée prend fin le 30 janvier 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 des actionnaires et des autorités de réglementation n'est pas obtenue et que l'arrangement n'est pas réalisé au plus tard à la date butoir, 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 situation financière et ses perspectives d'affaires pourraient être touchées de manière défavorable importante.

Résiliation dans certaines circonstances, y compris si la résolution relative à l'arrangement n'est approuvée par les actionnaires, et frais de résiliation

Transat et Air Canada ont chacun le droit, dans certaines circonstances, y compris si la résolution relative à l'arrangement n'est approuvée par les actionnaires, outre les droits de résiliation relatifs à l'omission de satisfaire les conditions de clôture, de résilier la convention d'arrangement. Par conséquent, rien ne garantit que la convention d'arrangement ne sera pas résiliée par Transat ou Air Canada avant la réalisation de l'arrangement, et Transat ne peut donner aucune garantie à cet égard. Les activités, la situation financière ou les résultats d'exploitation de Transat pourraient également subir diverses incidences défavorables importantes, notamment la possibilité que Transat demeure tenue de régler des coûts importants liés à l'arrangement, notamment les frais liés aux conseils financiers, les frais juridiques et comptables et les frais d'impression. Aux termes de la convention d'arrangement, Transat est tenue de verser à Air Canada les frais de résiliation en cas de résiliation de la convention d'arrangement après la survenance d'un événement donnant droit à des frais de résiliation et Air Canada est tenue de verser les frais de résiliation inversés à Transat en cas de résiliation de la convention d'arrangement après la survenance d'un événement donnant droit à des frais de résiliation inversés.

En outre, bien que la Société ait réussi à mettre en place la facilité de crédit à court terme subordonnée et à apporter des changements à sa facilité de crédit à terme rotatif, ces arrangements n'ont qu'une durée limitée et devront être remplacés si l'arrangement n'est pas réalisé au plus tard à la date butoir. Plus particulièrement, la facilité de crédit à court terme subordonnée arrivera à échéance à la première éventualité à survenir entre le 31 mars 2021 et la clôture de l'arrangement. De plus, la suspension de l'application de certains ratios financiers aux termes de la facilité de crédit à terme rotatif de la Société et de la facilité de crédit à court terme subordonnée prend fin le 30 janvier 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 des actionnaires et des autorités de réglementation n'est pas obtenue et que l'arrangement n'est pas réalisé au plus tard à la date butoir, 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 situation financière et ses perspectives d'affaires pourraient être touchées de manière défavorable importante, ce qui pourrait par le fait même entraîner des risques importants pour la viabilité de la Société et sa capacité à poursuivre ses activités, et contraindre Transat à effectuer une restructuration de ses activités qui pourrait réduire considérablement l'ensemble de la valeur de ses titres de participation.

De plus, si l'arrangement n'est pas approuvé par les actionnaires et n'est pas réalisé autrement, 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 de 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.

Incertitude entourant l'Arrangement

Comme l'arrangement dépend du respect d'un certain nombre de conditions préalables, sa réalisation est incertaine. En conséquence de cette incertitude, des clients de Transat pourraient retarder ou reporter des décisions au sujet de Transat. Cela pourrait avoir un effet défavorable sur les activités et l'exploitation de Transat, que l'arrangement soit finalement réalisé ou non. Une telle incertitude pourrait également avoir un effet défavorable sur la capacité de Transat d'attirer ou de garder à son service du personnel clé. Si la convention d'arrangement est résiliée, les relations de la Société avec ses clients, fournisseurs, créanciers, bailleurs, employés et autres parties prenantes pourraient en être défavorablement touchées. Des changements survenus dans ces relations pourraient avoir un effet défavorable sur les activités et l'exploitation de la Société.

4.9.3 Risques reliés aux ressources humaines



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

La capacité de la Société de mener à bien son plan d'entreprise est tributaire de l'expérience de ses dirigeants et employés clés, ainsi que de la connaissance qu'ils ont du milieu touristique, des secteurs voyages et aériens. La perte d'employés importants pourrait nuire à nos activités et à nos résultats d'exploitation. De plus, notre programme de recrutement, notre structure salariale, nos programmes de gestion de rendement, notre plan de relève, notre plan de rétention ainsi que notre plan de formation comportent des risques qui pourraient avoir des impacts négatifs au niveau de notre capacité à attirer et conserver les ressources compétentes nécessaires pour soutenir la croissance et le succès de la Société. Le risque de rétention est d'autant plus probable avec le contexte de la pandémie de COVID-19 qui exerce une pression forte sur l'ensemble des employés de la Société, étant donné les perspectives d'une reprise très lente de l'industrie touristique.

En date du 31 octobre 2020, la Société comptait 5 100 employés, dont près de 75 % sont inactifs à cette date. Les employés canadiens, actifs et inactifs, bénéficient des programmes d'aide aux employés subventionnés par le gouvernement canadien. La filiale Air Transat de la Société est la seule avec des employés syndiqués, lesquels sont encadrés par six conventions collectives dont trois viendront à échéance en 2021 et deux en 2022. La convention de l'Association des pilotes de ligne qui était échue depuis le 1^{er} mai 2020 a été prolongée pour un terme d'une année jusqu'au 30 avril 2021. Il est d'ailleurs possible que les négociations pour le renouvellement de ces conventions collectives puissent entraîner au cours des prochaines années des arrêts, des ralentissements de travail ou des augmentations des coûts de main d'œuvre qui pourraient avoir un effet défavorable sur nos activités et notre résultat d'exploitation.

4.9.4 Risques reliés au développement hôtelier

Transat avait commencé en 2018 à investir dans l'hôtellerie pour bénéficier de la position actuellement favorable de cette activité dans sa chaîne touristique. Toutefois, en raison de l'arrangement avec Air Canada, les investissements requis pour ce développement hôtelier ont été suspendus. Si ladite transaction n'avait finalement pas lieu, la reprise tardive du développement hôtelier pourrait réduire les effets bénéfiques escomptés à l'origine et conséquemment, les résultats d'exploitation de la Société pourraient en souffrir. La décision de poursuivre le développement hôtelier sera également tributaire de la situation de la trésorerie de la Société et de sa capacité de financement dans l'environnement actuel affecté par la pandémie COVID-19. De plus, dans l'éventualité où la Société décide de développer son activité hôtelière, nous pourrions être exposés, entre autres, aux risques suivants : les retards de construction ou les dépassements de coûts susceptibles d'augmenter les coûts du projet; les difficultés d'obtention des permis et autorisations de zonage, d'occupation et autres autorisations gouvernementales requises; les grèves ou autres problèmes de main-d'œuvre locale; les frais de développement engagés pour des projets qui ne sont pas menés à terme; les investissements importants sans revenu correspondant immédiat; les risques naturels tels que tremblements de terre, ouragans, inondations ou incendies qui pourraient nuire à un centre de villégiature; la capacité de mobiliser des capitaux, y compris du financement de construction; et les restrictions gouvernementales sur la nature ou la taille d'un projet hôtelier.

En conséquence de ce qui précède, la Société ne peut pas s'assurer que tout projet de développement hôtelier serait réalisé à temps ou dans les limites du budget. De plus, il existe le risque que le taux de rendement du capital investi soit inférieur aux rendements prévus au moment où le projet est entrepris. Par conséquent, les résultats d'exploitation découlant de ce développement hôtelier pourraient en subir les contrecoups, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités de la Société, sa situation financière, ses liquidités, ses résultats d'exploitation et ses perspectives.

5. DIVIDENDES

Transat n'a pas déclaré ni versé de dividendes aux détenteurs d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote au cours des trois derniers exercices afin de conserver des liquidités pour le développement du pôle hôtelier

et pour faire face aux défis découlant de la conjoncture économique. Aucune décision n'a été prise concernant les dividendes futurs et rien ne nous permet de garantir que des dividendes seront à nouveau payés.

6. RAPPORT DE GESTION

Nous vous reportons à notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2020, que vous pouvez consulter sur SEDAR (www.sedar.com).

7. STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL-ACTIONS

7.1 CONTRAINTES EN MATIÈRE DE PROPRIÉTÉ D' ACTIONS

ACTIONS À DROIT DE VOTE VARIABLE DE CATÉGORIE A

Suite à l'entrée en vigueur, le 8 mai 2019, du plan d'arrangement approuvé par les actionnaires de la Société et par la Cour supérieure du Québec, les actions à droit de vote variable de catégorie A 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 à droit de vote variable 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 *pro rata* telle que décrite ci-haut est effectuée, une réduction proportionnelle supplémentaire sera effectuée des droits de vote de tous les porteurs d'actions à droit de vote variable 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 un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix exprimées, toutes catégories confondues, à une assemblée; et
- enfin, le cas échéant, et une fois que les deux répartitions au *pro rata* décrites ci-haut ont été effectuées, une réduction proportionnelle sera effectuée des droits de vote de tous les porteurs actions à droit de vote variable 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 un 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 à droit de vote variable 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 *Loi sur les transports au Canada* (ci-après, « 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 à droit de vote variable 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.

7.2 INFORMATION ET RAPPORTS

Transat ou son agent des transferts fournira aux actionnaires, conformément aux lois sur les valeurs mobilières applicables, les états financiers de Transat (y compris les états financiers annuels et trimestriels) et les autres rapports requis par les lois applicables, y compris les formulaires prescrits dont les actionnaires ont besoin pour remplir leurs déclarations de revenus conformément à la *Loi de l'impôt sur le revenu* et à la législation provinciale équivalente.

Avant chaque assemblée des actionnaires, le conseil d'administration de Transat fournira aux actionnaires (avec l'avis de convocation à l'assemblée) un formulaire de procuration et toute l'information qui, aux termes des lois applicables et des règles de la TSX, doit leur être fournie.

Les administrateurs et dirigeants de Transat sont tenus de déposer des déclarations d'initiés et de se conformer aux dispositions sur les opérations d'initiés des lois canadiennes sur les valeurs mobilières à l'égard des opérations réalisées par ces personnes sur les titres de Transat.

7.3 RÉGIME DE DROITS DES ACTIONNAIRES DE TRANSAT

Le régime de droits de souscription à l'intention des actionnaires de Transat remonte au 3 février 1999, que les actionnaires avaient ratifié le 24 mars 1999. Ce régime a été approuvé de nouveau par le conseil d'administration et ratifié par les actionnaires tous les trois ans. Le dernier renouvellement et la dernière ratification ont été effectués en 2017 (le « Régime de droits de 2017 »). Le Régime de droits de 2017 est entré en vigueur après l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires du 16 mars 2017 et prendra fin à la fermeture des bureaux le lendemain de l'assemblée annuelle des actionnaires de Transat devant avoir lieu en 2020, sauf s'il est résilié par anticipation conformément à ses conditions.

Le Régime de droits de 2017 est conçu pour offrir aux actionnaires de Transat et au conseil d'administration plus de temps pour évaluer une offre publique d'achat non sollicitée visant la Société et, si besoin est, pour donner au conseil d'administration plus de temps pour explorer les options en vue de maximiser la valeur pour les actionnaires. Il rend également possible le traitement équitable de tous les actionnaires en leur accordant la même chance de participer à une offre publique d'achat. Il crée un droit à l'égard de chaque action à droit de vote variable et de chaque action à droit de vote de Transat en circulation le 16 mars 2017 ou émise ultérieurement. À l'heure actuelle, jusqu'à la libération des droits, généralement déclenchée par une offre publique d'achat non sollicitée dans laquelle l'acquéreur (défini dans le régime de droits) acquiert ou tente d'acquérir 20 % ou plus des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote de Transat en circulation, prises ensemble, les droits ne peuvent être séparés des actions ni exercés et aucun certificat de droits distinct n'est délivré.

Aux termes du Régime de droits 2017, chaque droit qui n'est pas détenu par l'acquéreur et certaines de ses parties apparentées confère à son porteur, dans certaines circonstances qui se matérialisent après l'acquisition par l'acquéreur de 20 % ou plus des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote de Transat en circulation, prises ensemble, (autrement qu'au moyen d'une « offre permise » aux termes du régime de droits), le droit de souscrire de Transat de 200 \$ d'actions à droit de vote variable ou d'actions à droit de vote en contrepartie de 100 \$ (c'est-à-dire à 50 % de rabais). Les droits dont des Canadiens admissibles ont la propriété véritable et le

contrôle permettront d'acquérir des actions à droit de vote tandis que les droits dont des personnes autres que des Canadiens admissibles ont la propriété véritable et le contrôle, permettront d'acquérir des actions à droit de vote variable.

Le Régime de droits de 2017 tient compte des nouvelles règles régissant les offres publiques d'achat entrées en vigueur en 2016 et visant à prolonger le délai minimal de dépôt à 105 jours. Par conséquent, afin qu'une offre soit admissible et soit considérée comme une offre autorisée, l'offre publique d'achat doit être déposée au moyen d'une note d'information à tous les porteurs d'actions ordinaires, de manière à être valide pour au moins 105 jours et viser plus de 50 % des actions en circulation, tel que prévu au Régime de droits de 2017.

De plus, le Régime de droits de 2017 donne encore effet à une décision rendue en 2014 par les autorités canadiennes de réglementation des valeurs mobilières qui a pour effet de faire en sorte que les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote de Transat soient considérées comme une seule et même catégorie d'actions pour l'application des règles visant les offres publiques d'achat et de celles visant le système d'alerte, contenues dans les lois canadiennes sur les valeurs mobilières. De ce fait, le déclenchement du Régime de droits 2017 a lieu lorsqu'une offre visant l'acquisition d'au moins 20 % des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote, les deux catégories prises ensemble, et non pas lorsque l'offre vise l'acquisition d'au moins 20 % de l'une ou de l'autre des catégories séparément. Une copie de la décision rendue en 2014 par les autorités canadiennes figure dans le profil de Transat sur SEDAR (www.sedar.com).

7.4 DESCRIPTION GÉNÉRALE DE NOTRE CAPITAL SOCIAL

En date de la présente notice annuelle, le capital social de Transat se compose d'un nombre illimité d'actions à droit de vote et d'actions à droit de vote variable. Au 31 octobre 2020, 3 785 312 actions à droit de vote variable et 33 961 778 actions à droit de vote étaient émises et en circulation. Le résumé qui suit décrit les droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés aux actions à droit de vote variable, aux actions à droit de vote et aux actions privilégiées de Transat.

7.4.1 Actions à droit de vote variable de catégorie A

7.4.1.1 Droits de vote

Les détenteurs d'actions à droit de vote variable de catégorie A (ci-après, les « actions à droit de vote variable ») ont le droit de recevoir l'avis de toute assemblée des actionnaires de la Société, d'y assister et d'y voter, sauf si les porteurs d'une catégorie donnée sont habilités à voter séparément en tant que catégorie tel que prévu dans la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (ci-après, la « LCSA »).

Les détenteurs d'actions à droit de vote variable ont droit à une voix par action à droit de vote variable détenue, à moins que l'un ou l'autre des seuils indiqués aux sous-paragraphes 7.4.1.1.1, 7.4.1.1.2 et 7.4.1.1.3, selon le cas, soit autrement dépassé à tout moment, auquel cas le nombre de votes rattachés à une action à droit de vote variable diminuera, tel qu'il est décrit ci-dessous dans le présent paragraphe 7.4.1.1.

7.4.1.1.1 Porteur non canadien :

Si à tout moment :

- (i) un porteur non-Canadien, individuellement ou avec toute autre personne du même groupe, détient un nombre d'actions à droit de vote variable en circulation qui, en pourcentage du total de l'ensemble des actions votantes en circulation, est supérieur à 25 % (ou à tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société); ou

- (ii) le total des voix qui seraient exprimées par un porteur non canadien ou pour son compte, individuellement ou avec toute autre personne du même groupe, lors d'une assemblée était supérieur à 25 % (ou à tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix exprimées à une telle assemblée;

le nombre de votes rattachés à chaque action à droit de vote variable détenue par ce porteur non canadien et par toute personne du même groupe que lui diminuera proportionnellement et automatiquement sans autre acte ni formalité, de manière à ce que : a) les actions à droit de vote variable détenues par le porteur non canadien et par toute personne du même groupe que lui ne confèrent pas dans l'ensemble plus de 25 % (ou tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix rattachées à toutes les actions votantes émises et en circulation de la Société, et b) le total des voix exprimées par ce porteur non canadien et par toute personne du même groupe que lui ou pour leur compte lors d'une assemblée ne soit pas supérieur dans l'ensemble à 25 % (ou à tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix exprimées à une telle assemblée.

7.4.1.1.2 Porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien

Si à tout moment :

- (i) un ou plusieurs porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien, collectivement détiennent, individuellement ou avec toute autre personne du même groupe, un nombre d'actions à droit de vote variable en circulation qui, en pourcentage du total de l'ensemble des actions votantes en circulation, après l'application de la diminution proportionnelle et automatique du nombre de votes rattachés à toutes les actions à droit de vote variable détenues par un porteur non canadien et par toute personne du même groupe que lui conformément au sous-paragraphe 7.4.1.1.1 (le cas échéant, selon ce qui peut être exigé aux termes de celui-ci), est supérieur à 25 % (ou à tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société); ou
- (ii) le total des voix qui seraient exprimées par les porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien et par les personnes du même groupe qu'eux ou pour leur compte, lors d'une assemblée était, après l'application de la diminution proportionnelle et automatique du nombre de votes rattachés à toutes les actions à droit de vote variable détenues par un porteur non canadien et par toute personne du même groupe que lui conformément au sous-paragraphe 7.4.1.1.1 (le cas échéant, selon ce qui peut être exigé aux termes de celui-ci), supérieur à 25 % (ou à tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix exprimées à une telle assemblée;

le nombre de votes rattachés à chaque action à droit de vote variable détenue par tous les porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien et par les personnes du même groupe qu'eux diminuera proportionnellement et automatiquement sans autre acte ni formalité, de manière à ce que : a) les actions à droit de vote variable détenues par tous les porteurs non-Canadiens autorisés à fournir un service aérien et par les personnes du même groupe qu'eux ne confèrent pas dans l'ensemble plus de 25 % (ou tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix rattachées à toutes les actions votantes émises et en circulation de la Société, et b) le total des voix exprimées par tous les porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien et par les personnes du même groupe qu'eux ou pour leur compte lors d'une assemblée ne soit pas supérieur dans l'ensemble à 25 % (ou à tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix exprimées à une telle assemblée.

7.4.1.1.3 Renseignements généraux sur les droits de vote

Si à tout moment :

- (i) le nombre d'actions à droit de vote variable en circulation en pourcentage du total de l'ensemble des actions votantes en circulation après l'application de la diminution proportionnelle et automatique du nombre de votes rattachés à toutes les actions à droit de vote variable détenues par un porteur non canadien et par toute personne du même groupe que lui conformément au sous-paragraphe 7.4.1.1.1 et après l'application de la diminution proportionnelle et automatique du nombre de votes rattachés à toutes les actions à droit de vote variable détenues par des porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien et par des personnes du même groupe qu'eux conformément au sous-paragraphe 0 (dans chaque cas, le cas échéant, selon ce qui peut être exigé aux termes de ces sous-paragraphe(s)), est supérieur à 49 % (ou à tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société); ou
- (ii) le total des voix qui seraient exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou pour leur compte lors d'une assemblée était, après l'application de la diminution proportionnelle et automatique du nombre de votes rattachés à toutes les actions à droit de vote variable détenues par un porteur non canadien et par toute personne du même groupe que lui conformément au sous-paragraphe 7.4.1.1.1 et après l'application de la diminution proportionnelle et automatique du nombre de votes rattachés à toutes les actions à droit de vote variable détenues par des porteurs non-Canadiens autorisés à fournir un service aérien et par des personnes du même groupe qu'eux conformément au sous-paragraphe 7.4.1.1.2 (dans chaque cas, le cas échéant, selon ce qui peut être exigé aux termes de ces sous-paragraphe(s)), supérieur à 49 % (ou à tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix exprimées à une telle assemblée;

le nombre de votes rattachés à chaque action à droit de vote variable diminuera proportionnellement et automatiquement sans autre acte ni formalité, de manière à ce que : a) les actions à droit de vote variable ne confèrent pas plus de 49 % (ou tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix rattachées à toutes les actions votantes émises et en circulation de la Société, et b) le total des voix exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou pour leur compte lors d'une assemblée ne soit pas supérieur à 49 % (ou à tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix exprimées à une telle assemblée.

7.4.1.2 Dividendes

Sous réserve des droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés aux actions de toute autre catégorie de la Société prenant rang avant les actions à droit de vote variable, les détenteurs d'actions à droit de vote variable ont droit de recevoir les dividendes déclarés par les administrateurs de la Société, aux dates et pour les montants que le conseil d'administration peut, à l'occasion, déterminer. Les actions votantes ont égalité de rang en ce qui a trait aux dividendes et tous les dividendes déclarés au cours d'un exercice de la Société sont accordés en montants égaux ou équivalents par action sur l'ensemble des actions votantes alors en circulation, sans préférence ni distinction.

7.4.1.3 Division ou regroupement

Aucune division ni aucun regroupement d'actions à droit de vote variable ou d'actions à droit de vote ne peut avoir lieu à moins que les actions à droit de vote variable ou les actions à droit de vote, selon le cas, ne soient en même temps divisées ou regroupées de la même manière, en vue de maintenir et de préserver les droits respectifs des porteurs d'actions de chaque catégorie.

7.4.1.4 Liquidation ou dissolution

Sous réserve des droits, privilèges, restrictions et conditions qui se rattachent aux actions d'autres catégories prenant rang avant les actions à droit de vote variable, les porteurs d'actions votantes ont le droit de se partager, action pour action, le reliquat des biens lors de la liquidation ou dissolution de la Société ou lors de toute distribution de son capital.

7.4.1.5 Conversion

7.4.1.5.1 Automatique

Chaque action à droit de vote variable émise et en circulation est convertible en une action à droit de vote, automatiquement et sans aucune démarche de la part de la Société ou du porteur, si :

- (i) cette action à droit de vote variable est ou devient détenue et contrôlée par un Canadien; 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.

7.4.1.5.2 En cas d'offre d'achat

En cas d'offre d'achat visant les actions à droit de vote, qui doit, en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables ou des règles d'une bourse à laquelle ces actions sont inscrites, être présentée à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d'actions à droit de vote dans une province du Canada à laquelle ces règles s'appliquent, chaque action à droit de vote variable pourra être convertie au gré du porteur en une action à droit de vote visée par l'offre à tout moment pendant la durée de l'offre et jusqu'au lendemain du jour prescrit par les lois sur les valeurs mobilières applicables où l'initiateur doit prendre en livraison contre paiement les actions visées par l'offre. Les actions à droit de vote variable ne pourront être converties en actions à droit de vote que pour être déposées en réponse à l'offre, étant entendu qu'elles sont censées n'être converties pour aucune autre fin notamment en ce qui a trait à l'exercice des droits de vote qui leur sont rattachés, lesquels sont présumés demeurer assujettis au paragraphe 7.4.1.1. nonobstant la conversion. L'agent des transferts déposera les actions à droit de vote issues de la conversion pour le compte de l'actionnaire.

Pour exercer ce droit de conversion, le porteur ou son mandataire dûment autorisé par écrit doit :

- (i) donner un avis écrit à l'agent des transferts lui faisant part de l'exercice de ce droit et du nombre d'actions à droit de vote variable à l'égard desquelles le droit est exercé;
- (ii) remettre à l'agent des transferts le certificat ou les certificats d'actions représentant les actions à droit de vote variable à l'égard desquelles le droit est exercé;
- (iii) verser les droits de timbre ou les droits semblables applicables à cette conversion.

Aucun certificat d'actions représentant des actions à droit de vote issues de la conversion des actions à droit de vote variable ne sera émis aux actionnaires aux noms desquels le dépôt est fait.

Si le porteur retire les actions à droit de vote issues de la conversion qu'il a déposées en réponse à l'offre ou si l'initiateur ne prend pas livraison de ces actions, ou encore si l'initiateur abandonne ou retire son offre ou si l'offre expire par ailleurs avant la prise en livraison et le paiement des actions à droit de vote, les actions à droit de vote issues de la conversion seront reconverties en actions à droit de vote variable et l'agent des transferts fera parvenir au porteur un certificat représentant ces actions. Les actions à droit de vote issues de la conversion et prises en livraison contre paiement par l'initiateur seront réputées reconverties en actions à droit de vote variable au moment où l'initiateur est tenu d'en prendre livraison contre paiement en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables si l'initiateur n'est pas un Canadien.

L'agent des transferts remet aux détenteurs la contrepartie versée pour les actions à droit de vote issues de la conversion dont l'initiateur prend livraison contre paiement.

Les actions à droit de vote variable ne pourront être converties en actions à droit de vote dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- (i) en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables ou aux termes des règles d'une bourse à la cote de laquelle les actions à droit de vote sont inscrites, il n'est pas obligatoire de présenter l'offre d'achat visant les actions à droit de vote à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d'actions à droit de vote qui demeurent dans une province où s'appliquent ces dispositions, c'est-à-dire que l'offre est une offre publique d'achat visée par une dispense au sens des lois sur les valeurs mobilières mentionnées ci-dessus;
- (ii) une offre d'achat visant les actions à droit de vote variable est présentée en même temps qu'une offre visant les actions à droit de vote et les deux offres sont identiques quant à la considération offerte par action, au pourcentage des actions en circulation visé et à tous égards importants, notamment quant au respect des conditions qui s'y rattachent. L'offre d'achat visant les actions à droit de vote variable doit n'être assortie d'aucune condition, exception faite du droit de l'initiateur de ne pas prendre livraison et payer les actions à droit de vote variable déposées en réponse à l'offre si aucune action n'est achetée dans le cadre de l'offre d'achat simultanée visant les actions à droit de vote;
- (iii) les porteurs de plus de soixante-six et deux tiers pour cent (66 2/3 %) des actions à droit de vote alors en circulation (compte non tenu des actions détenues immédiatement avant le lancement de l'offre par l'initiateur et tout allié) certifient à l'agent des transferts et au secrétaire de la Société qu'ils ne déposeront pas d'actions en réponse à l'offre visant les actions à droit de vote.

7.4.1.6 Contraintes en matière de propriété

Les actions à droit de vote variable ne peuvent être détenues ou contrôlées que par des personnes autres que des Canadiens.

7.4.2 Actions à droit de vote de catégorie B

7.4.2.1 Droits de vote

Les détenteurs d'actions à droit de vote de catégorie B (ci-après, les « actions à droit de vote ») ont le droit de recevoir l'avis de toute assemblée d'actionnaires de la Société, d'y assister et d'y voter, sauf si les porteurs d'une catégorie donnée sont habilités à voter séparément à titre de catégorie tel que prévu dans la LCSA. Chaque action à droit de vote confère une voix par action à toutes les assemblées d'actionnaires de la Société.

7.4.2.2 Dividendes et distributions

Sous réserve des droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés aux actions de toute autre catégorie de la Société prenant rang avant les actions à droit de vote, les détenteurs des actions à droit de vote ont droit de recevoir les dividendes déclarés par les administrateurs de la Société, aux dates et pour les montants que le conseil d'administration peut, à l'occasion, déterminer. Les actions votantes ont égalité de rang en ce qui a trait aux dividendes et tous les dividendes déclarés au cours d'un exercice de la Société sont accordés en montants égaux ou équivalents par action sur l'ensemble des actions votantes alors en circulation, sans préférence ni distinction.

7.4.2.3 Division ou regroupement

Aucune division ni aucun regroupement d'actions à droit de vote ou d'actions à droit de vote variable ne peut avoir lieu à moins que les actions à droit de vote ou les actions à droit de vote variable, selon le cas, ne soient en même temps divisées ou regroupées de la même manière, en vue de maintenir et de préserver les droits respectifs des porteurs d'actions de chaque catégorie.

7.4.2.4 Liquidation ou dissolution

Sous réserve des droits, privilèges, restrictions et conditions qui se rattachent aux actions d'autres catégories prenant rang avant les actions à droit de vote, les porteurs d'actions votantes ont le droit de se partager, action pour action, le reliquat des biens lors de la liquidation ou dissolution de la Société ou lors de toute distribution de son capital.

7.4.2.5 Conversion

7.4.2.5.1 Automatique

Sous réserve des restrictions au droit de propriété étrangère contenues dans la LTC, une action à droit de vote émise et en circulation est convertie en une action à droit de vote variable automatiquement et sans aucune autre démarche de la Société ou du porteur, si cette action à droit de vote est ou devient détenue ou contrôlée par une personne autre qu'un Canadien.

7.4.2.5.2 En cas d'offre d'achat

En cas d'offre d'achat visant les actions à droit de vote variable, qui doit, en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables ou des règles d'une bourse à laquelle ces actions sont inscrites, être présentée à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d'actions à droit de vote variable, chaque action à droit de vote pourra être convertie au gré du porteur en une action à droit de vote variable visée par l'offre à tout moment pendant la durée de l'offre et jusqu'au lendemain du jour prescrit par les lois sur les valeurs mobilières applicables où l'initiateur doit prendre en livraison contre paiement les actions visées par l'offre. Les actions à droit de vote ne pourront être converties en actions à droit de vote variable que pour être déposées en réponse à l'offre étant entendu qu'elles sont censées n'être converties pour aucune autre fin notamment en ce qui a trait à l'exercice des droits de vote qui leur sont rattachés, lesquels sont présumés demeurer assujettis au paragraphe 7.4.2.1 nonobstant la conversion. L'agent des transferts déposera les actions à droit de vote variable issues de la conversion pour le compte de l'actionnaire.

Pour exercer ce droit de conversion, le porteur ou son mandataire dûment autorisé par écrit doivent :

- (i) donner un avis écrit à l'agent des transferts lui faisant part de l'exercice de ce droit et du nombre d'actions à droit de vote à l'égard desquelles le droit est exercé;
- (ii) remettre à l'agent des transferts le certificat ou les certificats d'actions représentant les actions à droit de vote à l'égard desquelles le droit est exercé;
- (iii) verser les droits de timbre ou les droits semblables applicables à cette conversion.

Aucun certificat d'actions représentant des actions à droit de vote variable issues de la conversion des actions à droit de vote ne sera émis aux actionnaires aux noms desquels le dépôt est fait.

Si le porteur retire les actions à droit de vote variable issues de la conversion qu'il a déposées en réponse à l'offre ou si l'initiateur ne prend pas livraison de ces actions, ou encore si l'initiateur abandonne ou retire son offre ou si l'offre expire par ailleurs avant la prise en livraison et le paiement des actions à droit de vote variable, les actions à droit de vote variable issues de la conversion seront reconverties en actions à droit de vote et l'agent des transferts fera parvenir au porteur un certificat représentant ces actions. Les actions à droit de vote variable issues de la conversion et prises en livraison contre paiement par l'initiateur seront réputées reconverties en actions à droit de

vote au moment où l'initiateur est tenu d'en prendre livraison contre paiement en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables si l'initiateur est un Canadien.

L'agent des transferts remet aux détenteurs la contrepartie versée pour les actions à droit de vote variable issues de la conversion dont l'initiateur prend livraison contre paiement.

Les actions à droit de vote ne pourront être converties en actions à droit de vote variable dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- (i) en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables ou aux termes des règles d'une bourse à la cote de laquelle les actions à droit de vote variables sont inscrites, il n'est pas obligatoire de présenter l'offre d'achat visant les actions à droit de vote variable à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d'actions à droit de vote variable, c'est-à-dire que l'offre est une offre publique d'achat visée par une dispense au sens des lois sur les valeurs mobilières mentionnées ci-dessus;
- (ii) une offre d'achat visant les actions à droit de vote est présentée en même temps qu'une offre visant les actions à droit de vote variable et les deux offres sont identiques quant à la considération offerte par action, au pourcentage des actions en circulation visé et à tous égards importants, notamment quant au respect des conditions qui s'y rattachent. L'offre d'achat visant les actions à droit de vote doit n'être assortie d'aucune condition, exception faite du droit de l'initiateur de ne pas prendre livraison et payer les actions à droit de vote déposées en réponse à l'offre si aucune action n'est achetée dans le cadre de l'offre d'achat simultanée visant les actions à droit de vote variable; ou
- (iii) les porteurs de plus de soixante-six et deux tiers pour cent (66 2/3 %) des actions à droit de vote variable alors en circulation (compte non tenu des actions détenues immédiatement avant le lancement de l'offre par l'initiateur et tout allié) certifient à l'agent des transferts et au secrétaire de la Société qu'ils ne déposeront pas d'actions en réponse à l'offre visant les actions à droit de vote variable.

7.4.2.6 Contraintes en matière de propriété

Les actions à droit de vote ne peuvent être détenues et contrôlées que par des Canadiens.

7.4.3 Actions privilégiées

Les actions privilégiées, une fois émises, prennent rang avant les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote en ce qui concerne le versement de dividendes et la distribution de l'actif. En cas de dissolution ou de liquidation de la Société ou de distribution de son capital, aucun montant ne sera payé et aucun élément d'actif ne sera distribué aux porteurs d'actions d'une autre catégorie de la Société jusqu'à ce que les porteurs d'actions privilégiées aient reçu un montant égal à la valeur de la contrepartie reçue par la Société à l'émission de ces actions et, dans le cas d'actions privilégiées d'une série donnant droit à des dividendes cumulatifs, de tous les dividendes alors courus et impayés et, dans le cas d'actions privilégiées d'une série donnant droit à des dividendes non cumulatifs, de tous les dividendes déclarés sur celles-ci et impayés, le cas échéant, plus tout autre montant, le cas échéant, fixé par les administrateurs à l'égard de chaque série précédant l'émission de toute action privilégiée de cette série. Les porteurs d'actions privilégiées d'une série donnée ont droit au paiement de l'intégralité de ce montant sur les éléments d'actif de la Société de préférence et avant les porteurs de toute autre catégorie d'actions du capital de la Société.

8. MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

Le 16 novembre 2015, les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote de Transat ont été inscrites à la cote de la TSX sous un seul symbole « TRZ ». Auparavant, les actions étaient respectivement inscrites sous deux symboles, soit « TRZ.A » et « TRZ.B ».

Le tableau qui suit présente la variation du cours et volume des opérations des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote transigées et inscrites sous le symbole « TRZ », pour chaque mois de l'exercice terminé le 31 octobre 2020.

TRANSAT A.T. INC. « TRZ »			
Mois	Haut	Bas	Volume
Octobre 2020	5,03 \$	3,56 \$	11 141 987
Septembre 2020	5,27 \$	3,80 \$	3 880 189
Août 2020	5,46 \$	5,05 \$	2 400 249
Juillet 2020	5,85 \$	5,00 \$	3 494 195
Juin 2020	7,22 \$	5,61 \$	10 576 008
Mai 2020	10,06 \$	6,55 \$	5 278 665
Avril 2020	10,90 \$	6,65 \$	3 892 098
Mars 2020	15,21 \$	4,68 \$	8 305 180
Février 2020	16,32 \$	13,94 \$	1 830 197
Janvier 2020	16,35 \$	15,94 \$	1 372 520
Décembre 2019	16,26 \$	15,91 \$	1 261 313
Novembre 2019	16,40 \$	15,16 \$	2 026 929

Le 31 octobre 2020, le cours de clôture à la TSX des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote était de 4,65 \$ par action.

9. NOS ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION

9.1 NOS ADMINISTRATEURS

Le tableau qui suit présente, en date de la présente notice annuelle, le nom, la province et le pays de résidence de chaque administrateur de Transat, sa principale occupation, la période depuis laquelle il exerce la fonction d'administrateur ainsi que le nombre d'actions avec droit de vote de Transat qu'il détient en propriété véritable ou sur lesquelles il exerce un contrôle ou une emprise. Chacun de ces administrateurs est en fonction jusqu'à la prochaine assemblée annuelle de Transat ou jusqu'à l'élection de son remplaçant.

NOM DE L'ADMINISTRATEUR, PROVINCE ET PAYS DE RÉSIDENTE	PRINCIPALE OCCUPATION	ADMINISTRATEUR DEPUIS	RETRAITE PRÉVUE ⁽¹⁾	ACTIONS AVEC DROIT DE VOTE DÉTENUES EN PROPRIÉTÉ OU SUR LESQUELLES L'ADMINISTRATEUR EXERCE UN CONTRÔLE OU UNE EMPRISE ⁽²⁾	UNITÉS D' ACTIONS DIFFÉRÉES (UAD) ⁽¹⁾
Jean-Marc Eustache <i>Québec, Canada</i>	Président du conseil, président et chef de la direction	Février 1987	2023	427 202	10 331
Raymond Bachand <i>Québec, Canada</i>	Administrateur en chef et Conseiller stratégique, Norton Rose Fulbright	Mars 2014	2022	0	45 148

NOM DE L'ADMINISTRATEUR, PROVINCE ET PAYS DE RÉSIDENTE	PRINCIPALE OCCUPATION	ADMINISTRATEUR DEPUIS	RETRAITE PRÉVUE ⁽¹⁾	ACTIONS AVEC DROIT DE VOTE DÉTENUES EN PROPRIÉTÉ OU SUR LESQUELLES L'ADMINISTRATEUR EXERCE UN CONTRÔLE OU UNE EMPRISE ⁽²⁾	UNITÉS D' ACTIONS DIFFÉRÉES (UAD) ⁽¹⁾
Louis-Marie Beaulieu <i>Québec, Canada</i>	Président du conseil et chef de la direction de Groupe Desgagnés inc.	Mars 2013	2029	20 000	29 601
Lucie Chabot <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	Octobre 2015	2034	6 290	18 158
Lina De Cesare <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	Mai 1989	2026	35 576	19 476
W. Brian Edwards <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	Juin 2010	2024	18 790	48 287
Susan Kudzman <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	Mars 2014	2037	0	45 240
Jean-Yves Leblanc <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	Décembre 2008	2021	13 000	29 493
Ian Rae <i>Québec, Canada</i>	Fondateur et président-directeur général, CloudOps Inc.	Octobre 2018	2047	0	3 949
Jacques Simoneau <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	Novembre 2000	2032	18 280	21 658
Louise St-Pierre <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	Octobre 2017	2030	0	7 523
Philippe Sureau <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	Février 1987	2024	323 209	25 548

- (1) Selon la Politique en matière de diversité au sein du conseil d'administration et des hauts dirigeants et des mécanismes de renouvellement du conseil approuvée par le conseil d'administration le 9 septembre 2015, un administrateur devient inadmissible, normalement, lorsqu'il atteint l'âge de la retraite qui est fixé à soixante-quinze (75) ans. Malgré ce qui précède, le Conseil maintient sa pleine discrétion dans l'application des critères relatifs à l'âge de retraite qui tiendront notamment compte des années de services des membres du Conseil et des expertises requises par le Conseil à ce moment.
- (2) Le nombre d'actions ou d'unités d'actions différées indiqué est arrêté au 31 octobre 2020 et est fondé sur les déclarations de nos administrateurs. Aux termes des lignes directrices adoptées par Transat, chaque administrateur qui n'est pas employé doit détenir un nombre d'actions ou d'unités d'actions différées de Transat équivalant à au moins cinq fois les honoraires annuels auxquels il a droit après avoir siégé pendant cinq ans comme administrateur. Vous pourrez consulter notre Circulaire d'Arrangement (ou dans notre plus récente circulaire de sollicitation de procurations par la direction) pour de plus amples renseignements à ce sujet.

Au cours des cinq dernières années, chacun des administrateurs de Transat a exercé l'occupation principale indiquée en marge de son nom, à l'exception des administrateurs ci-après qui ont occupé les postes suivants :

- M. Raymond Bachand s’est retiré de la vie politique le 13 septembre 2013. Depuis le 20 janvier 2014, il agit à titre de conseiller stratégique au sein du cabinet d’avocats Norton Rose Fulbright;
- Mme Lucie Chabot a été vice-présidente et chef de la direction financière de SAIL Plein Air inc. de 2014 à 2018. Depuis 2017, elle est présidente du conseil d’administration de CDMV et depuis mai 2019 elle est également membre du conseil d’administration et membre du comité d’audit d’Albecour inc. et membre du conseil d’administration et membre du comité d’audit et membre du comité de gouvernance de Tourisme Montréal. Enfin, depuis avril 2020, elle siège sur le conseil d’administration ainsi que sur le comité d’audit de Quincaillerie Richelieu Ltée;
- Mme Lina De Cesare a été conseillère du président de Transat de novembre 2009 à octobre 2014 et, de novembre 2014 à octobre 2015, elle a agi à titre de consultante auprès de la Société. Jusqu’en novembre 2009, elle était présidente, Voyagistes de Transat et présidente de plusieurs filiales de la Société soit : Corporation de gestion hôtelière Caméléon; Caméléon Marival (Canada) inc., Trafictours Canada inc. et Transat Holidays USA, Inc.;
- Mme Susan Kudzman est actuaire et elle a été vice-présidente exécutive et chef de la gestion des risques et Affaires corporatives à la Banque Laurentienne du Canada jusqu’en 2018. Auparavant elle a été chef de la gestion des risques à la Caisse de dépôt et placement du Québec. Mme Kudzman est présidente du conseil d’administration de Pages Jaunes où elle siège comme membre depuis novembre 2014. Depuis septembre 2018, elle est membre du conseil d’administration, du comité d’audit et de risque et des ressources humaines de Médavie. Depuis juillet 2020, elle siège également sur le conseil d’administration de Financeit, une compagnie privée détenue en majorité par Goldman Sachs, et depuis août 2020 au conseil d’administration de Redevances Nomad Ltée, une compagnie de royautés dans le secteur or et argent;
- M. Ian Rae est le fondateur et PDG de CloudOps Inc. qui offre des services, solutions et produits infonuagiques depuis 2005. Il est aussi le fondateur de cloud.ca, une plateforme infonuagique canadienne. Avant CloudOps, M. Rae était chef de l’ingénierie chez Coradiant et préalablement il était CIO chez Canderel Management. M. Rae est membre du conseil d’administration de Génome Canada depuis 2016. Il est par ailleurs impliqué comme conseiller et ange investisseur auprès de la communauté startup;
- M. Jacques Simoneau a été président-directeur général et administrateur de gestion Univalor, s.e.c. de 2012 et 2019. Auparavant, il a été vice-président exécutif, Investissement à la Banque de développement du Canada (BDC), président et chef de la direction de Hydro-Québec Capital inc. et vice-président principal, Industries et services au Fonds de Solidarité FTQ. Il est actuellement membre des conseils d’administration d’Exploration Azimut inc. depuis 2012, de Génome Canada depuis 2016, de Edilex inc. depuis 2017. Il a aussi été membre des conseils d’administration de Génome Québec de 2013 à 2016, et de QuébecInnove en 2017-2018;
- Mme Louise St-Pierre a été présidente et chef de la direction de Cogeco Connexion de 2013 à 2016. Elle a également occupé plusieurs postes à titre de vice-présidente au sein même de Cogeco Connexion; elle a été notamment première vice-présidente, services résidentiels de 2009 à 2013, vice-présidente, service à la clientèle et opérations de 2007 à 2009, et vice-présidente et chef des technologies de l’information de 1999 à 2007. Depuis 2017, elle est présidente du conseil d’administration du Domaine Forget dans Charlevoix, mais administratrice de celui-ci depuis 2012, et elle est également administratrice au sein du conseil d’administration d’Arterra Wines Canada (OTPP);
- M. Philippe Sureau a été conseiller au président de Transat de novembre 2009 à octobre 2014. Depuis 2018, il est président du conseil de Tourisme Montréal.

Vous trouverez une description détaillée de tous les autres conseils d’administration auxquels siègent les administrateurs de la Société dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction se rapportant à

l'assemblée annuelle des actionnaires qui aura lieu le 12 mars 2020 (ou dans notre plus récente circulaire de sollicitation de procurations par la direction, le cas échéant) que vous pourrez consulter sur SEDAR (www.sedar.com).

Le conseil d'administration de Transat a créé quatre comités auxquels il a confié des mandats spécifiques et les pouvoirs nécessaires pour l'aider à s'acquitter efficacement de ses responsabilités. Ces comités ainsi que leurs membres respectifs au 31 octobre 2020 sont énumérés dans le tableau suivant :

	COMITÉ EXÉCUTIF	COMITÉ D'AUDIT	COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES ET DE LA RÉMUNÉRATION	COMITÉ DE GESTION DE RISQUES ET DE RÉGIE DE L'ENTREPRISE
Président	Jean-Marc Eustache	Jean-Yves Leblanc	W. Brian Edwards	Jacques Simoneau
Membres	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Raymond Bachand ▪ W. Brian Edwards ▪ Jean-Yves Leblanc ▪ Jacques Simoneau 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Raymond Bachand ▪ Louis-Marie Beaulieu ▪ Lucie Chabot ▪ Jacques Simoneau 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Louis-Marie Beaulieu ▪ Susan Kudzman ▪ Jean-Yves Leblanc ▪ Louise St-Pierre 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lucie Chabot ▪ Lina De Cesare ▪ W. Brian Edwards ▪ Susan Kudzman

Depuis le 12 décembre 2018, M. Raymond Bachand est devenu l'administrateur en chef de Transat. Pour plus d'informations, nous vous reportons à la rubrique 15 de la présente notice annuelle.

Le 17 décembre 2018, le conseil d'administration de la Société a formé un comité spécial afin de s'assurer de la mise en place d'un processus indépendant et rigoureux relatif à l'examen de la proposition visant l'Arrangement. Ce comité, lequel est composé uniquement d'administrateurs indépendants ainsi que leurs membres respectifs au 31 octobre 2020 sont énumérés dans le tableau suivant :

COMITÉ SPÉCIAL
Jean-Yves Leblanc, président
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Raymond Bachand ▪ W. Brian Edwards ▪ Jacques Simoneau ▪ Philippe Sureau

Pour plus de détails sur le comité, ses fonctions ainsi qu'un résumé de ses actions, veuillez vous reporter à la rubrique « L'Arrangement » de la Circulaire, déposée auprès des autorités canadiennes en valeurs mobilières et accessibles sur SEDAR (www.sedar.com).

9.2 NOTRE HAUTE DIRECTION

Membres actuels

Le tableau suivant présente, pour chacun des membres de la haute direction de Transat, le nom ainsi que la province et le pays de résidence de celui-ci, de même que sa première année de service, le poste qu'il occupe présentement au sein de Transat et le nombre d'actions avec droit de vote qu'il détient en propriété véritable ou sur lesquelles il exerce un contrôle ou une emprise.

Au 31 octobre 2020, les administrateurs et membres de la haute direction de la Société détiennent en tant que groupe 1 355 559 actions à droit de vote, lesquelles représentent 3,55 % du nombre total d'actions à droit de vote et d'actions à droit de vote variable émises et en circulation à cette date.

NOM DU MEMBRE, PROVINCE ET PAYS DE RÉSIDENCE	PREMIÈRE ANNÉE DE SERVICE AU SEIN DE TRANSAT	POSTE OCCUPÉ AU SEIN DE TRANSAT ET DE CERTAINES DE SES FILIALES	ACTIONS AVEC DROIT DE VOTE DÉTENUES EN PROPRIÉTÉ OU SUR LESQUELLES LE MEMBRE EXERCE UNE EMPRISE OU UN CONTRÔLE ⁽¹⁾
Jean-Marc Eustache <i>Québec, Canada</i>	1987	Président du conseil, président et chef de la direction de Transat	427 202
Joseph Adamo <i>Québec, Canada</i>	2011	Président et directeur général de Transat Distribution Canada inc. et vice-président et chef de la distribution de Transat Tours Canada inc.	43 910
Bernard Bussières <i>Québec, Canada</i>	2001	Vice-président, affaires juridiques et secrétaire corporatif de Transat	80 096
Daniel Godbout <i>Québec, Canada</i>	1999	Vice-président principal et conseiller du président, Transat	61 217
Annick Guérard <i>Québec, Canada</i>	2002	Chef de l'exploitation, Transat A.T. inc. et présidente et directrice générale, Transat Tours Canada inc.	66 523
Christophe Hennebelle <i>Québec, Canada</i>	2009	Vice-président, ressources humaines et affaires publiques de Transat	33 125
Bruno Leclaire <i>Québec, Canada</i>	2014	Chef de la direction des systèmes d'information et des solutions numériques, Transat Tours Canada inc.	22 628
Jean-François Lemay <i>Québec, Canada</i>	2011	Président et directeur général d'Air Transat A.T. inc.	61 444
Denis Pétrin <i>Québec, Canada</i>	1990	Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière de Transat	91 879
Jordi Solé <i>Floride, États-Unis</i>	2018	Président, division hôtelière	10 776

(1) Le nombre d'actions indiqué est arrêté au 31 octobre 2020 et est fondé sur les déclarations des membres de notre haute direction. Il est précisé que le nombre d'actions mentionné ne comprend pas, le cas échéant, les actions achetées en cours d'année par les membres de la haute direction aux termes du Régime d'achat d'actions au bénéfice de tous les employés ou cadres de Transat ou attribuées en début d'année aux termes du Programme d'incitation à l'actionariat permanent pour la haute direction de Transat. De plus, il ne comprend pas les actions avec droit de vote assujetties à des conditions d'acquisition tel que plus amplement décrit à la rubrique et au tableau « Propriété des titres » de la Circulaire d'Arrangement.

À l'exception de MM. Jean-Marc Eustache, Bernard Bussières, Daniel Godbout et Denis Pétrin qui, au cours des cinq dernières années, ont exercé l'occupation principale indiquée en regard de leur nom, les autres membres de la haute direction ont occupé les fonctions suivantes :

- M. Joseph Adamo a été vice-président, marketing et commerce électronique de Transat Tours Canada de novembre 2011 à octobre 2014, et il est aussi directeur général de Transat Distribution Canada depuis juin 2013. Depuis le 20 octobre 2016, il est président et directeur général de Transat Distribution Canada. Depuis le 1^{er} mai 2017, il est président de Transat Distribution Canada et vice-président et chef de la distribution de Transat Tours Canada;
- Mme Annick Guérard a été vice-présidente Marché Sud de novembre 2011 à décembre 2012 de Transat Tours Canada et, par la suite, elle a occupé le poste de directrice générale de Transat Tours Canada de décembre 2012 à octobre 2016. En 2016, elle a été nommée présidente et directrice générale chez Transat Tours Canada. Le 1^{er} novembre 2017, elle est devenue chef de l'exploitation de Transat A.T. inc.;
- M. Christophe Hennebelle a occupé le poste de directeur, ressources humaines de Look Voyages de mars à octobre 2009, par la suite il a occupé le poste de directeur, ressources humaines de Transat France de novembre 2009 à juillet 2014, et le poste de vice-président, ressources humaines et gestion du talent de Transat d'août 2014 à juin 2016. Depuis le 23 juin 2016, il est vice-président, ressources humaines et affaires publiques de Transat;
- M. Jean-François Lemay a occupé le poste de directeur général d'Air Transat d'avril 2013 à octobre 2016 et a également occupé le poste de vice-président, ressources humaines et gestion du talent de Transat d'octobre 2011 à août 2014. D'octobre 2003 à octobre 2011, il a occupé le poste d'associé chez Dunton Rainville exerçant sa pratique en droit administratif et droit de l'emploi. Depuis le 20 octobre 2016, il est président-directeur général d'Air Transat;
- M. Jordi Solé a occupé le poste de vice-président principal, opérations de Blue Diamond Resorts de mars 2015 à février 2018. Préalablement, d'avril 2009 à mars 2015, il a occupé le poste de directeur exécutif national, Mexique, du Groupe Iberostar. Depuis le 20 février 2018, il est président de la division hôtelière de Transat.

Au 31 octobre 2020, les administrateurs et dirigeants susmentionnés avaient collectivement la propriété ou le contrôle, directement ou indirectement, de 1 302 032 actions à droit de vote, soit environ 3,45 % des actions à droit de vote en circulation, et de 24 254 actions à droit de vote variable, soit environ 0,0194 % des actions à droit de vote variable en circulation.

9.3 INTERDICTIONS D'OPÉRATIONS OU FAILLITES

À la connaissance de Transat, aucun administrateur ou membre de la haute direction de la Société, ou actionnaire détenant suffisamment de titres de la Société pour influencer de façon importante sur le contrôle de celle-ci n'est, à la date de la notice annuelle, ou n'a été, au cours des dix exercices précédant cette date, administrateur ou membre de la haute direction d'une société, qui, pendant qu'il exerçait cette fonction,

- i) a fait l'objet d'une interdiction d'opérations ou d'une ordonnance semblable ou s'est vu refuser le droit de se prévaloir de toute dispense prévue par la législation en valeurs mobilières pendant plus de trente jours consécutifs;
- ii) a, après la cessation des fonctions de l'administrateur ou du membre de la haute direction, fait l'objet d'une interdiction d'opérations ou d'une ordonnance semblable ou s'est vu refuser le droit de se prévaloir de toute dispense prévue par la législation en valeurs mobilières pendant plus de

trente jours consécutifs en raison d'un événement survenu pendant que la personne exerçait cette fonction; ou

- iii) a, pendant que l'administrateur ou le membre de la haute direction exerçait cette fonction ou au cours de l'exercice suivant la cessation des fonctions de celui-ci, fait faillite, fait une proposition concordataire en vertu de la législation sur la faillite ou l'insolvabilité, fait l'objet ou a été à l'origine d'une procédure judiciaire, d'un concordat ou d'un compromis avec des créanciers, ou pour laquelle un séquestre, séquestre-gérant ou un syndic de faillite a été nommé afin de détenir l'actif.

9.4 AMENDES OU SANCTIONS

À la connaissance de Transat, aucun administrateur ou membre de la haute direction ne s'est vu imposer a) une amende ou une sanction par un tribunal en vertu de la législation en valeurs mobilières ou par une autorité en valeurs mobilières, ou n'a conclu une entente de règlement avec une autorité en valeurs mobilières; ou b) ne s'est vu imposer par un tribunal ou un organisme de réglementation une autre amende ou sanction qui serait susceptible d'être considérée comme importante par un investisseur raisonnable ayant à prendre une décision en matière de placement.

9.5 FAILLITES PERSONNELLES

À la connaissance de Transat, aucun administrateur ou membre de la haute direction n'a fait faillite, fait une proposition concordataire en vertu de la législation sur la faillite ou l'insolvabilité, fait l'objet ou a été à l'origine d'une procédure judiciaire, d'un concordat ou d'un compromis avec des créanciers, ou pour laquelle un séquestre, séquestre-gérant ou un syndic de faillite a été nommé afin de détenir son actif.

10. POURSUITES JUDICIAIRES

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. 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. La Société s'est toujours défendue vigoureusement et entend continuer de le faire.

Depuis la pandémie de la COVID-19, la Société a fait l'objet d'un certain nombre de demandes d'autorisation d'exercer une action collective en lien avec le remboursement des dépôts clients pour les billets d'avion et des forfaits qui ont dû être annulés. La Société compte se défendre vigoureusement. Récemment, cependant, les autorités fédérales canadiennes ont indiqué leur volonté de soutenir financièrement l'industrie aérienne canadienne et de conditionner une telle aide au remboursement des crédits-voyages. La Société demeure dans l'attente de plus amples détails au sujet dudit soutien financier des autorités fédérales canadiennes.

Pour de plus amples information à ce sujet veuillez vous référer à notre rapport de gestion.

10.1 AUTRES

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

déductibilité fiscale des pertes que la Société a déclarées au cours des exercices passés avec les placements dans des PCAA a été remise en question par les autorités fiscales. Cette situation, qui pourrait entraîner une charge d'environ 16,2 millions \$, n'est pas provisionnée puisque la Société a l'intention de se défendre vigoureusement et croit fermement posséder suffisamment de faits et d'arguments pour conclure que la décision finale lui sera probablement favorable. Cependant, la Société a déjà versé un montant de 15,1 millions \$ aux autorités fiscales relativement à cette situation au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2015 et s'est opposée aux avis de cotisation reçus. Ce montant est comptabilisé comme impôts sur le résultat à recevoir aux 31 octobre 2020 et 2019.

11. AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES

En date de la présente notice annuelle, l'agent des transferts et agent chargé de la tenue des registres des actions de Transat est Société de fiducie AST (Canada), 2001, boul. Robert-Bourassa, bureau 1600, Montréal (Québec) H3A 2A6. Leurs bureaux de tenue des registres sont situés à Toronto, Montréal, Calgary et Vancouver.

12. INTÉRÊTS DES EXPERTS

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. est l'auditeur indépendant qui a préparé le rapport des auditeurs aux actionnaires relativement aux états financiers consolidés de la Société pour les exercices terminés le 31 octobre 2020 et le 31 octobre 2019, qui figurent dans le rapport annuel 2020 de la Société. Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. a confirmé à la Société qu'elle est indépendante au sens du Code de déontologie de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec.

13. MEMBRES DE LA DIRECTION ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉS DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES

Certains administrateurs et dirigeants de Transat ont des intérêts à l'égard de l'Arrangement qui pourraient s'ajouter à ceux des actionnaires ou être distincts de ceux-ci de façon générale. Ces intérêts concernent, notamment lorsqu'applicables, des prestations en cas de changement de contrôle, des droits d'indemnisation et d'assurance ainsi que des régimes de maintien en poste des employés. Pour plus de détails sur les intérêts de certaines personnes dans l'arrangement, veuillez vous référer à la rubrique « Intérêts de certaines personnes dans l'Arrangement » de la Circulaire d'Arrangement.

14. CONTRATS IMPORTANTS

En date de la présente notice annuelle, nous avons conclu dix-sept (17) baux de location d'aéronefs considérés comme étant importants, dont dix (10) ont été conclus au cours de l'exercice 2017 et auxquels se sont ajoutés sept (7) autres au cours de l'exercice 2018. Ces baux d'aéronefs résultent d'une entente conclue entre Air Transat et AerCap, aux termes de laquelle Air Transat louera un total de dix-sept (17) aéronefs) de type Airbus A321neo LR. Vous trouverez une description détaillée des Airbus A321neo LR ainsi que de leur rôle dans la stratégie de flotte de la Société dans la section « Transport Aérien » de la présente notice annuelle.

Le 27 juin 2019, Transat a conclu une Convention d'Arrangement définitive avec Air Canada prévoyant l'acquisition par Air Canada de toutes les actions émises et en circulation de Transat, laquelle a été modifiée le 11 août 2019 par la conclusion d'une convention de modification. En vertu de la Convention d'Arrangement exécutoire approuvée à l'unanimité par le Conseil d'administration de Transat, et ayant obtenu l'approbation d'une forte majorité des porteurs de titres de Transat, Air Canada fera l'acquisition de toutes les actions en circulation de Transat. Des renseignements supplémentaires concernant les modalités de la convention d'arrangement de 2019 et le contexte de la transaction ont été fournis dans la Circulaire d'Arrangement du 19 juillet 2019.

Le 9 octobre 2020, Transat a conclu une convention d'arrangement révisée avec Air Canada, laquelle abroge et remplace la convention d'arrangement de 2019. La réalisation de la convention d'arrangement de 2019 n'était plus envisageable étant donné l'ensemble des circonstances auxquelles la Société est confrontée en raison de la pandémie de COVID-19. La convention d'arrangement révisée a été approuvée à l'unanimité par le Conseil d'administration de Transat et sera soumise à l'approbation des actionnaires de la Société lors d'une assemblée

extraordinaire des actionnaires prévue le 15 décembre 2020. Des renseignements supplémentaires concernant les modalités de la convention d'arrangement révisée et le contexte de l'arrangement révisé ont été fournis dans la Circulaire d'Arrangement du 12 novembre 2020.

La transaction demeure assujettie à l'approbation des autorités de réglementation et aux autres conditions de clôture énoncées dans la convention d'arrangement révisée.

Des copies de la Convention d'Arrangement de 2019, de la Circulaire d'Arrangement se rapportant à un arrangement concernant Transat et Air Canada datée du 19 juillet 2019, de la convention d'arrangement révisée et de la Circulaire d'Arrangement se rapportant à l'arrangement révisé avec Air Canada datée du 12 novembre 2020 sont accessibles sur le site de SEDAR au (www.sedar.com).

15. INFORMATIONS PROSPECTIVES

La présente notice annuelle 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 octobre 2020, il existe une incertitude significative susceptible de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation. La section 7. Situation financière, trésorerie et sources de financement du rapport de gestion et la note 2 aux états financiers consolidés 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 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. En réponse à la première vague de la pandémie, la Société a suspendu temporairement ses opérations aériennes du 1^{er} avril au 22 juillet 2020. Elle a ensuite déployé des programmes d'été et d'hiver réduits et s'ajuste en permanence à l'état de la demande et aux décisions des autorités sanitaires et des états. 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 probabilité de disponibilité prochaine 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.

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, 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 avions, 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 de la présente notice annuelle.

Par ailleurs, la présente notice annuelle 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 (la « transaction avec Air Canada » ou l'« arrangement »). 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 celles des autorités du Canada et de l'Union européenne. En particulier, une évaluation de l'arrangement au regard de l'intérêt public en matière de transports nationaux est actuellement menée par les autorités canadiennes. Le 27 mars 2020, le commissaire de la concurrence a publié son rapport consultatif au ministre des Transports faisant suite à la conclusion du ministre établissant que l'arrangement proposé soulève des préoccupations d'intérêt public en matière de transports nationaux. Le 1^{er} mai 2020, Transports Canada a, à son tour, fourni son rapport d'évaluation au ministre des Transports. Afin de procéder, la transaction avec Air Canada devra recevoir l'approbation du Gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre des Transports. Le Gouverneur en conseil n'est soumis à aucun délai pour prendre une décision et rien ne garantit que la transaction avec Air Canada sera approuvée avant la date butoir. 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 délai provisoire fixé pour que la Commission rende sa décision est actuellement le 9 février 2021. 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. Air Canada conserve le pouvoir discrétionnaire de déterminer l'étendue des recours qu'elle est prête à offrir (au-delà de ceux qu'elle est tenue d'offrir en vertu de la convention d'arrangement). Si Air Canada n'est pas en mesure d'en venir à une entente avec les autorités de réglementation et d'obtenir les approbations requises avant la date butoir du 15 février 2021, la convention d'arrangement pourrait être résiliée conformément à ses modalités.

En vertu de la convention d'arrangement révisée, la date butoir pour obtenir les approbations réglementaires est fixée au 15 février 2021 (la « date butoir »). Si les approbations requises sont obtenues et que les conditions sont remplies, la clôture de l'arrangement est désormais attendue avant cette date.

En outre, bien que la Société ait réussi à mettre en place une nouvelle facilité de crédit à court terme subordonnée et à apporter des changements à 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 au plus tard à la nouvelle date butoir du 15 février 2021. D'ailleurs, la nouvelle facilité de prêt à court terme arrivera à échéance à la première éventualité à

survenir entre le 31 mars 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 30 janvier 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 des Actionnaires et des autorités de réglementation n'est pas obtenue et que l'arrangement n'est pas réalisé au plus tard à la date butoir, 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. De plus, si l'arrangement n'est pas approuvé par les actionnaires et n'est pas réalisé autrement, 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 sa situation financière, ses perspectives et sa capacité à exécuter son plan stratégique pour poursuivre ses activités, 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 de 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.

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 la présente notice annuelle 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 si les approbations requises sont obtenues et que les conditions sont remplies, la clôture de la transaction avec Air Canada est attendue avant le 15 février 2021.
- La perspective selon laquelle sous réserve de l'obtention de financement additionnel tel que décrit à la section 7. Situation financière, trésorerie et sources de financement du rapport de gestion et à la note 2 aux états financiers consolidés, la Société dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour 2021 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.
- La perspective selon laquelle sous réserve de l'obtention de financement additionnel tel que décrit à la section 7. Situation financière, trésorerie et sources de financement du 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 allégements et armogements 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 la présente notice annuelle.

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 de la présente notice annuelle, 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.

Des renseignements supplémentaires concernant les risques et les incertitudes relatifs aux activités de la Société sont fournis dans ses documents d'information, y compris la présente notice annuelle et son rapport de gestion le plus récent, déposés auprès des autorités canadiennes en valeurs mobilières et accessibles sur SEDAR (www.sedar.com).

16. NOMINATION D'UN ADMINISTRATEUR EN CHEF UNIQUE ET INFORMATION RELATIVE AU COMITÉ D'AUDIT

16.1 NOMINATION D'UN ADMINISTRATEUR EN CHEF UNIQUE

Le conseil d'administration de Transat a adopté en 2012 une politique modifiant sa structure de gouvernance afin de prévoir la nomination d'un administrateur en chef unique plutôt que trois (3) administrateurs en chef. Depuis cette modification, les membres du conseil d'administration élisent chaque année l'administrateur en chef unique parmi les administrateurs indépendants, et ce, à la suite de l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires.

Il incombe notamment à l'administrateur en chef d'établir l'ordre du jour des réunions du conseil d'administration de concert avec le président du conseil et président et chef de la direction. L'administrateur en chef a le pouvoir, au besoin, de convoquer et de présider des réunions des administrateurs indépendants et d'en établir l'ordre du jour ainsi que de présider des séances à huis clos du conseil hors la présence des membres de la direction, afin de donner l'occasion aux administrateurs de discuter librement et ouvertement de certaines questions et de formuler des commentaires et des directives à l'intention de la direction. Depuis septembre 2018, M. Raymond Bachand a succédé à M. Jean-Yves Leblanc à titre d'administrateur en chef.

16.2 CHARTE DU COMITÉ D'AUDIT

La plus récente version de la charte du comité d'audit de Transat a été approuvée à la réunion dudit comité du 8 septembre 2015. Le conseil d'administration de Transat a adopté et ratifié la charte du comité d'audit le 9 septembre 2015. La charte du comité d'audit est reproduite à l'annexe A de la présente notice annuelle.

16.3 COMPOSITION DE NOTRE COMITÉ D'AUDIT

Notre comité d'audit est actuellement formé d'administrateurs qui sont non liés, sont indépendants et possèdent des compétences financières. Ces administrateurs sont MM. Jean-Yves Leblanc (président du comité), Raymond Bachand, Louis-Marie Beaulieu, Lucie Chabot et Jacques Simoneau.

16.4 COMPÉTENCES FINANCIÈRES

Jean-Yves Leblanc. M. Leblanc est titulaire d'un baccalauréat en génie mécanique de l'Université Laval, détenteur d'une maîtrise en génie industriel de l'Université de Toronto et détenteur également d'une maîtrise en administration des affaires (MBA) de l'Université Western Ontario. Il a été président et chef de l'exploitation de Bombardier Transport de 1986 à 2001 et a ensuite présidé le conseil d'administration de cette société de 2001 à 2004. De 1982 à 1985, il a été membre de la direction de Marine Industrie en qualité de vice-président de sa division hydroélectrique et de vice-président principal et chef de l'exploitation de l'entreprise. De 1973 à 1981, il a agi comme vice-président puis comme président de Sométal Atlantic Ltée. M. Leblanc est actuellement administrateur de diverses sociétés, dont Pomerleau inc., Premier Tech Ltée et Emballage St-Jean Ltée. Il est président du comité d'audit de Premier Tech Ltée et de celui d'Emballage St-Jean Ltée. Ces expériences ont permis à M. Leblanc d'acquérir les compétences nécessaires pour évaluer les pratiques comptables et les mesures de contrôle interne de Transat dans la préparation de ses états financiers.

Raymond Bachand. M. Bachand a obtenu une licence en droit à l'Université de Montréal en 1969 et est devenu membre du barreau du Québec l'année suivante. Il a obtenu de l'Université Harvard une maîtrise en administration des affaires (MBA) en 1972, puis un doctorat en administration (D.B.A.) en 1981. Il fut enseignant à l'École des hautes études commerciales de Montréal entre 1972 et 1977, il occupa le poste de directeur de cabinet du ministre du Travail et de la Main-d'œuvre du Québec entre 1977 et 1979 et il fut secrétaire particulier au cabinet du premier ministre du Québec entre 1979 et 1981. Dans le monde des affaires, il fut vice-président de Métro-Richelieu entre 1981 et 1989 et de Culinar entre 1990 et 1993. Il s'est joint au Fonds de solidarité des travailleurs du Québec (FTQ) en 1994 à titre de premier vice-président et chef des investissements et a été nommé président-directeur général de 1997 à 2001. De 2002 à 2005, il fut également président-directeur général de Secor Conseil.

Il a été administrateur de SSQ — Vie de 1995 à 2002, administrateur de Gaz métropolitain de 1987 à 1990, administrateur du Fonds de solidarité FTQ de 1983 à 2001 ainsi que membre du comité exécutif (1987-2001) et président du comité de vérification (1988-1994), et administrateur et membre du comité de vérification du Conseil canadien sur la reddition de compte de 2003 à 2005.

M. Bachand a été élu député d'Outremont à l'Assemblée nationale du Québec le 12 décembre 2005. Il fut ministre du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation de février 2006 à juin 2009, ministre du Tourisme d'avril 2007 à décembre 2008, ministre responsable de la région de Montréal d'avril 2007 à septembre 2012, ministre des Finances d'avril 2009 à septembre 2012 et ministre du Revenu d'août 2010 à septembre 2013. M. Bachand s'est retiré de la vie politique le 13 septembre 2013.

Depuis le 20 janvier 2014, M. Bachand s'est joint au cabinet Norton Rose Fulbright à titre de conseiller stratégique. Il est également président de l'Institut du Québec, un partenariat entre le Conference Board du Canada et les HEC Montréal, depuis février 2014, membre du conseil d'administration ainsi que du comité de gestion des risques et du comité de révision et gouvernance de la Banque Nationale du Canada depuis le 29 octobre 2014 et a été président du conseil de Tourisme Montréal de juin 2014 à juin 2018.

Louis-Marie Beaulieu. M. Louis-Marie Beaulieu est président du conseil et chef de la direction ainsi qu'actionnaire majoritaire de Groupe Desgagnés inc., société privée spécialisée en transport maritime de marchandises et de passagers. Bachelier en administration des affaires, option comptabilité, de l'Université du Québec à Rimouski, et Fellow de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec depuis 2001, M. Beaulieu est aussi gradué du programme de gouvernance d'entreprises de l'Université McMaster à titre de directeur agréé (Chartered Director). Avant son acquisition de Desgagnés en 1987, il y a occupé le poste de directeur financier et administratif de 1981 à 1987, et ce, après avoir œuvré à titre de vérificateur chez Mallette, Benoit, Boulanger, Rondeau à Québec.

Au cours de sa carrière, M. Beaulieu a siégé sur de nombreux conseils d'administration et comités de vérification, dont ceux de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) de 1989 à 1996, l'Association des armateurs canadiens de 1990 à 2016, la Société Immobilière du Québec de 1997 à 2003, la Corporation commerciale canadienne (CCC) de 2001 à 2004, et du Conseil du patronat du Québec de mai 2011 à avril 2017 dont il fut aussi président du conseil d'administration d'avril 2014 à avril 2017. Il a aussi été président de différents comités de vérification, dont ceux de la SAAQ, la CCC et du Standard Compensation Act Liability Association Ltd. (SCALA). Il fut aussi membre de diverses organisations, dont la Commission des études de l'UQAR, le Conseil Maritime et Industriel National, président de la Coalition maritime et industrielle nationale ainsi que celle des Grands Lacs / Saint Laurent, co-président avec le ministre des Transports du Québec du Forum de concertation de l'industrie maritime québécoise, et co-président, avec le sous-ministre des Transports du Canada, du Conseil consultatif en transport maritime.

Présentement, il est membre de plusieurs conseils d'administration, dont ceux de la Chambre de commerce maritime depuis 1997, dont il est aussi président du Comité de finance depuis mars 2017, et aussi, depuis son acquisition de Groupe Desgagnés il siège à titre de président du conseil d'administration des filiales de l'entreprise. Il est aussi membre de divers organismes et associations dont le Conseil consultatif en transport maritime, le Cercle des présidents, le Réseau QG-100 et le Conseil canadien des affaires.

Récipiendaire de différents prix, dont le prix Joseph-Hode Keyser décerné par l'Association québécoise des transports et des routes en 2001, intronisé en 2010 au Cercle des Grands Bâisseurs Maritimes par le Groupe Maritime Québec, Prix d'Excellence des Diplômés de l'Université du Québec à Rimouski (UQAR) en 2011, et intronisé à l'Académie des Grands Québécois en 2014.

Lucie Chabot. Mme Lucie Chabot est présidente du conseil d'administration, du comité d'audit, du comité des technologies de l'information, en plus de siéger à titre de membre du comité des ressources humaines de CDMV Inc., un distributeur pancanadien de produits et services dédiés aux médecins vétérinaires depuis 2017. Depuis novembre 2019, elle siège également à titre de membre du conseil d'administration et membre du comité d'audit de la Quincaillerie Richelieu Ltée, un importateur, fabricant et distributeur de classe mondiale de quincaillerie spécialisée et de produits complémentaires. De plus, depuis mai 2019, elle siège à titre de membre du conseil d'administration et membre du comité d'audit de Albecour inc., société dans l'industrie de l'aluminerie et filiale d'Investissement Québec. Finalement, depuis mai 2019, elle siège sur le conseil d'administration ainsi que sur le comité d'audit et de gouvernance de Tourisme Montréal, un organisme montréalais chargé de la promotion touristique de la ville de Montréal. De 2014 à 2018, Mme Lucie Chabot fut vice-présidente et chef de la direction financière de SAIL Plein Air inc., un important détaillant canadien d'équipement de sports et de plein air, et à ce titre responsable des services comptables et financiers, des ressources humaines et des technologies de l'information. Elle était auparavant présidente de Distribution Vinearius inc., un distributeur d'accessoires de vin qu'elle a fondé. Elle a également œuvré chez Intertrade Systems inc. de 2004 à 2007 en tant que directrice générale « Opérations et services gérés », après avoir été vice-présidente finances et ressources humaines. Elle a été co-actionnaire du Groupe Conseil Strator inc. durant une dizaine d'années, une entreprise de consultation dans le domaine du détail, de la distribution et des services dont le client principal était la Caisse de dépôt et placement du Québec. À ce titre, elle a été impliquée dans plusieurs dossiers tels que Motovan, The Hockey Company, Chapter's et Rona, ce qui lui a permis de mieux comprendre les objectifs des institutions financières, leur analyse du risque, les rendements recherchés et la façon de structurer des transactions importantes. De 1986 à 1994, elle a œuvré à titre de directrice et vice-présidente finances du leader canadien de la vente au détail d'articles de sports et de vêtements Sports Experts inc. Elle a débuté sa carrière chez Clarkson Gordon (EY) à titre de vérificatrice en 1981 et s'est jointe au groupe Provigo en 1984. Mme Chabot est diplômée de l'Université Laval et membre de l'Ordre des comptables agréés du Québec. Elle a été inscrite au tableau d'honneur de l'Institut Canadien des comptables agréés, s'étant classée au 11e rang canadien en 1982.

Ces expériences ont permis à Mme Chabot d'acquérir les compétences nécessaires pour évaluer les pratiques comptables et les mesures de contrôle interne de Transat dans la préparation de ses états financiers.

Jacques Simoneau. Simoneau est titulaire d'un baccalauréat en sciences appliquées et d'une maîtrise en sciences de l'Université Laval, d'un doctorat de l'Université Queen's, et il est membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec et de Professional Engineers Ontario. Il est diplômé du Programme de perfectionnement des administrateurs de

l'Université McGill et est certifié IAS.A par l'Institut des administrateurs de sociétés. Il a aussi suivi de nombreuses formations intensives en finances, comptabilité, marketing et leadership. Il a enseigné au Royal Military College de 1982 à 1989 et a ensuite occupé des postes en recherche et en gestion chez Alcan (aujourd'hui Rio Tinto Alcan). En 1994, il est nommé directeur du développement des affaires chez Advanced Scientific Computing (maintenant partie de ANSYS). À partir de 1995, M. Simoneau oriente sa carrière en investissement. En 1995, M. Simoneau est nommé président-directeur général et administrateur de la Société Innovatech du sud du Québec, une société d'investissement en capital de risque. En 1999, il est nommé vice-président de groupe aux investissements technologiques au Fonds de solidarité FTQ, pour être ensuite promu vice-président principal — industrie et service en 2000. En 2004, il accepte le poste de président et chef de la direction et administrateur d'Hydro-Québec CapiTech, une filiale d'Hydro-Québec active en capital de risque. En 2006, M. Simoneau se joint à la Banque de développement du Canada (BDC) à titre de vice-président exécutif, Investissement, où il a été responsable des portefeuilles de capital de risque et de financement subordonné jusqu'en 2010. Il a été membre du comité de direction, et aussi membre du comité de gestion du bilan et du comité des investissements du fonds de retraite. M. Simoneau a ensuite été président-directeur général et administrateur de Gestion Univalor, s.e.c., jusqu'en 2019. Il est administrateur d'Exploration Azimut inc. (TSXV:AZM), de Génome Canada et d'Edilex inc.,. Il a aussi des responsabilités de président ou de membre de comités d'audit, de gouvernance, d'investissement et de rémunération dans ces organisations.

Au cours de sa carrière, M. Simoneau a participé activement à l'analyse, à l'évaluation, à la structuration et à la négociation de financements pour des sociétés fermées et ouvertes. Il a examiné et analysé des états financiers, des plans d'affaires et des plans stratégiques, et a interrogé la direction à cet égard. Il a occupé des postes aux conseils d'administration de six sociétés ouvertes, de 18 sociétés fermées ou sociétés d'état et d'une douzaine de conseils d'organismes sans but lucratif et d'association professionnelles. Ces expériences ont permis à M. Simoneau d'acquérir les compétences nécessaires pour évaluer les pratiques comptables et les mesures de contrôle interne de Transat dans la préparation de ses états financiers.

16.5 PROCÉDURES DE TRAITEMENT DES PLAINTES RELATIVES À LA COMPTABILITÉ ET À L'AUDIT

Conformément aux dispositions du *Règlement 52-110 sur le comité d'audit* et dans l'optique de nos démarches pour maintenir des normes élevées de gouvernance d'entreprise, nous avons établi une politique de dénonciation et des procédures de signalement qui permettent aux employés de Transat de soumettre de façon confidentielle toute préoccupation qu'ils pourraient avoir à l'égard d'éventuelles pratiques discutables de comptabilité, de contrôles comptables internes et d'audit. Les plaintes peuvent être adressées distinctement à l'attention du vice-président, affaires juridiques et secrétaire corporatif de Transat ou au vice-président, audit interne et gestion des risques. À chaque réunion du comité d'audit, un rapport est remis aux membres afin de constater la présence ou l'absence de plaintes relatives à la comptabilité et à l'audit. De plus, dans le cadre du Code d'éthique de Transat, nous avons instauré depuis quelques années un mécanisme de dénonciation en fournissant une adresse courriel « Ethique@transat.com » au moyen de laquelle seules trois personnes reçoivent une notification de cette dénonciation, à savoir le vice-président, ressources humaines, le vice-président, affaires juridiques et le vice-président, audit interne et gestion des risques. Toutes les dénonciations sont examinées et traitées par la ou les personnes responsables. Chaque année, tous les employés doivent attester avoir pris connaissance du Code d'éthique.

16.6 POLITIQUE RELATIVE À LA PRÉAPPROBATION DES SERVICES D'AUDIT ET DES SERVICES AUTRES QUE D'AUDIT

Le comité d'audit de Transat possède une politique relative à la préapprobation des services d'audit et des services autres que d'audit. Le comité de gestion de risques et de régie de l'entreprise de Transat a également approuvé cette politique le 16 novembre 2004, date à laquelle le conseil d'administration de Transat l'a adoptée et ratifiée. Cette politique empêche la Société d'engager ses auditeurs externes dans le but de fournir des services autres que d'audit à la Société et à ses filiales, tels que la tenue de comptes ou autres services liés aux registres comptables ou aux états financiers, la conception et la mise en œuvre de systèmes d'information financière, les services d'évaluation, les services d'actuariat, les services d'impartition de l'audit interne, les services de convention de placement, les fonctions de gestion ou de ressources humaines, les services juridiques et les services d'expertise non

liés à l'audit. La politique permet à la Société d'engager ses auditeurs externes en vue de lui fournir des services autres que d'audit, à l'exception des services interdits, uniquement si le comité d'audit a expressément préapprouvé ces services.

16.7 HONORAIRES POUR LES SERVICES DES AUDITEURS EXTERNES

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. sont les auditeurs de Transat depuis sa constitution. Ils ont confirmé leur indépendance auprès du comité d'audit de Transat.

Pour les exercices terminés les 31 octobre 2020 et 31 octobre 2019, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. a facturé les honoraires ci-après pour les services d'audit et autres services liés à l'audit qu'elle a fournis à la Société :

	2020	2019
Honoraires d'audit ¹	1 101 000 \$	883 000 \$
Honoraires pour services liés à l'audit ²	226 000 \$	99 000 \$
Honoraires pour services de fiscalité ³	227 000 \$	82 000 \$
Autres honoraires ⁴	—	—
TOTAL	1 554 000 \$	1 064 000 \$

- (1) Les honoraires d'audit comprennent les honoraires pour les services professionnels fournis par les auditeurs externes à l'occasion de l'audit des états financiers de la Société ou les services qui sont normalement fournis par les auditeurs externes à l'occasion de dépôts ou de missions prévus par la loi et la réglementation. Ces honoraires comprennent également les honoraires pour les services rendus relativement à l'interprétation des normes de présentation de l'information comptable et financière.
- (2) Les honoraires pour services liés à l'audit comprennent les honoraires pour les services de certification et les services connexes qui sont habituellement exécutés par l'auditeur externe. Ces services incluent les consultations comptables liées aux acquisitions, aux audits particuliers et aux contrôles préalables.
- (3) Les honoraires pour services de fiscalité comprennent les honoraires pour les services d'aide à la planification fiscale (restructuration des activités et activités abandonnées), les opinions en matière de fiscalité et la préparation et l'examen des déclarations de revenus et autres déclarations fiscales.
- (4) Cette catégorie d'honoraires comprendrait normalement les services professionnels rendus par les auditeurs externes de la Société qui ne sont pas présentés sous les rubriques « honoraires d'audit », « honoraires pour services liés à l'audit » et « honoraires pour services de fiscalité ». Aucun service de cette nature n'a été rendu à la Société pour les exercices terminés le 31 octobre 2019 et le 31 octobre 2020.

17. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Nos états financiers comparatifs et notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2020, qui sont inclus dans notre rapport annuel 2020, contiennent d'autres renseignements financiers. Des renseignements additionnels, y compris des renseignements portant sur la rémunération des administrateurs et dirigeants et sur les prêts qui leur ont été consentis, sur les principaux porteurs des titres de Transat et sur les titres pouvant être émis en vertu des régimes de rémunération à base d'actions, seront présentés dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction pour l'assemblée annuelle des actionnaires qui a eu lieu le 12 mars 2020.

Il est possible d'obtenir des exemplaires de ces documents ainsi que des renseignements additionnels relatifs à Transat sur SEDAR (www.sedar.com) ou sur demande au secrétaire corporatif de la Société à l'adresse suivante : Place du Parc, 300, rue Léo-Pariseau, bureau 600, Montréal (Québec) Canada, H2X 4C2.

ANNEXE A
CHARTRE DU COMITÉ D'AUDIT
DE TRANSAT A.T. INC.

Constitution

Le conseil d'administration a constitué un comité d'audit (le « **comité d'audit** ») formé uniquement d'administrateurs indépendants, c'est-à-dire, qui n'ont pas de relation importante, directe ou indirecte, avec la Société¹, et dont il nomme les membres et le président. Le comité d'audit est composé d'au moins trois membres.

Le comité d'audit assiste le conseil d'administration dans sa responsabilité de surveillance pour les actionnaires, les employés et tous les intéressés. Cette surveillance porte sur les états financiers de la Société, les systèmes de contrôle interne, l'identification des risques (en collaboration avec le comité de gestion de risques et de régie de l'entreprise), l'audit statutaire des états financiers annuels et la conformité aux lois, règlements et codes tels qu'établis par la direction et le conseil d'administration.

Rôle des parties prenantes

La direction a la responsabilité d'assurer l'intégrité de l'information financière et l'efficacité des contrôles internes de la Société. Les auditeurs externes ont la responsabilité d'auditer et de certifier la présentation fidèle des états financiers de la Société et, en effectuant cette mission, d'évaluer les processus de contrôle interne afin de déterminer la nature, l'étendue et la chronologie des procédures d'audit utilisées. Le comité d'audit a comme responsabilité de superviser les participants dans le processus de préparation de l'information financière et d'en faire rapport au conseil d'administration de la Société.

Le président et chef de la direction et le vice-président, finances et administration et chef de la direction financière de la Société sont invités aux réunions du comité d'audit et y sont entendus. Selon le cas, le président et chef de la direction ou le vice-président, finances et administration et chef de la direction financière ou tout autre membre de la direction de la Société doivent se présenter devant le comité d'audit lorsque requis de le faire. De plus, le comité d'audit rencontre sur une base trimestrielle et annuelle les auditeurs externes et interne de la Société, au choix du comité (mais au moins une fois l'an), sans la présence de la direction. Chaque réunion du comité d'audit prévoit une session à huis clos à être tenue, au besoin, hors la présence du président et chef de la direction et du vice-président, finances et administration et chef de la direction financière ou d'un autre membre de la direction.

1. Une relation importante s'entend d'une relation dont le conseil d'administration pourrait raisonnablement s'attendre à ce qu'elle nuise à l'indépendance du jugement d'un membre du comité. Les personnes suivantes sont considérées comme ayant une relation importante avec la Société : a) une personne physique qui est ou a été au cours des trois dernières années membre de la haute direction ou salarié de la Société ou dont un membre de la famille immédiate est ou a été au cours des trois dernières années membre de la haute direction ou salarié de la Société; b) une personne physique qui est ou a été, ou dont un membre de la famille immédiate est ou a été membre du même groupe que l'auditeur interne ou externe, actuel ou ancien de la Société, son associé ou son salarié, à moins qu'une période de trois (3) ans se soit écoulée depuis la fin de la relation ou du mandat; c) une personne physique qui est ou a été, ou dont un membre de la famille immédiate est ou a été membre de la haute direction d'une entité si l'un des membres de la haute direction actuelle de la Société fait partie du comité de rémunération de l'entité, à moins qu'une période de trois (3) ans se soit écoulée depuis la fin de la période de service ou d'emploi; d) une personne physique qui a avec la Société, une relation en vertu de laquelle elle peut accepter, directement ou indirectement, des honoraires de consultation, de conseil ou autres honoraires de la Société ou d'une filiale de la Société, sauf la rémunération touchée à titre de membre du conseil d'administration ou d'un comité du conseil d'administration, ou à titre de président ou de vice-président à temps partiel du conseil d'administration ou d'un comité du conseil d'administration; e) une personne physique qui reçoit ou dont un membre de la famille immédiate qui est à l'emploi de la Société comme membre de la haute direction reçoit plus de soixante-quinze mille dollars (75 000,00 \$) par an comme rémunération directe de la Société, sauf la rémunération touchée à titre de membre du conseil d'administration ou d'un comité du conseil d'administration, ou à titre de président ou de vice-président à temps partiel du conseil d'administration ou d'un comité du conseil d'administration, à moins qu'une période de trois (3) ans se soit écoulée depuis qu'elle a cessé de recevoir plus de soixante-quinze mille dollars (75 000,00 \$) par an comme rémunération; f) une personne physique qui est membre d'une entité faisant partie du même groupe que la Société ou que l'une des filiales de la Société. L'énumération qui précède constitue un résumé de la règle. Pour plus de détails, il faut consulter l'article 1.4 du *Règlement 52-110 sur le comité d'audit*.

Le comité d'audit doit s'assurer, avec l'aide de la direction et des auditeurs externes, que les états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société selon les normes internationales d'information financière (les « IFRS »), incluant leur évaluation de la qualité des principes et conventions comptables adoptés, de la cohérence des estimations comptables et de la clarté de la divulgation de l'information financière présentée. De plus, le comité d'audit s'enquerra auprès des auditeurs externes des résultats de l'audit annuel et de tout autre sujet qui doit lui être communiqué en vertu des normes d'audit généralement reconnues au Canada (les « NAGR »).

Les auditeurs sont nommés chaque année par les actionnaires au moment de l'assemblée annuelle sur recommandation du conseil d'administration, suite à l'avis du comité d'audit. Seuls les actionnaires peuvent révoquer les auditeurs.

Lorsque les auditeurs démissionnent ou sont sur le point d'être destitués ou remplacés, ils devraient remettre à la Société, avec copie au comité d'audit, une déclaration écrite dans laquelle ils indiquent les motifs de leur démission ou de leur opposition à une destitution ou à un remplacement².

Les administrateurs doivent promptement combler toute vacance du poste d'auditeur externe.

Pouvoirs

Le comité d'audit a tous les pouvoirs et devoirs que lui confèrent les lois régissant la Société. Dans l'exercice de ses fonctions, le comité d'audit a le droit d'examiner les livres, registres et comptes de la Société et des filiales et d'en discuter, ainsi que de discuter de toute autre question concernant la situation financière de la Société et de ses filiales, avec les dirigeants et auditeurs de la Société et de ses filiales.

Le comité d'audit a le pouvoir de communiquer directement avec les auditeurs internes le cas échéant, et les auditeurs externes.

Compétences

Tous les membres du comité d'audit ont une compétence financière³.

Mandat

Le comité d'audit a pour fonction :

- I. de recommander le choix des auditeurs externes au conseil d'administration en vue d'établir ou de délivrer un rapport de l'auditeur ou de rendre d'autres services d'audit, d'examen ou d'attestation;
- II. de recommander au conseil d'administration la rémunération à verser aux auditeurs externes;
- III. de passer en revue avec les auditeurs externes de la Société l'approche et l'étendue de leur plan d'audit et faire rapport au conseil d'administration de toute réserve importante que pourrait avoir le comité d'audit, ou que les auditeurs externes auraient exprimée en ce qui a trait à leurs travaux;
- IV. de résoudre les désaccords entre la direction et les auditeurs externes au sujet de l'information financière;

2. En vertu des règles prévues au *Règlement 51-102 sur les obligations d'information continue*.

3. Compétence financière s'entend de la capacité de lire et de comprendre un jeu d'états financiers qui présentent des questions comptables d'une ampleur et d'un degré de complexité comparables, dans l'ensemble, à celles dont on peut raisonnablement croire qu'elles seront soulevées à la lecture des états financiers de la Société.

- V. d'examiner les états financiers annuels audités et d'en recommander l'acceptation au conseil d'administration ainsi que tous les autres états, rapports financiers pouvant nécessiter un examen par le comité d'audit en vertu des lois applicables ou dont le conseil d'administration demande l'examen ainsi que toute information financière y afférente; incluant le communiqué de presse, le message aux actionnaires ainsi que l'analyse financière de la direction aux fins du rapport annuel avant la publication;
- VI. d'obtenir l'attestation annuelle signée personnellement par le vice-président, finances et administration et chef de la direction financière et par le président et chef de la direction en vertu du *Règlement 52-109 sur l'attestation de l'information présentée dans les documents annuels et intermédiaires des émetteurs*;
- VII. de passer en revue les états financiers trimestriels non vérifiés et d'en recommander l'acceptation au conseil d'administration ainsi que toute information financière y afférente; incluant le communiqué de presse, le message aux actionnaires ainsi que l'analyse financière de la direction aux fins du rapport trimestriel;
- VIII. d'obtenir l'attestation des documents intermédiaires (trimestriels) signée personnellement par le vice-président, finances et administration et chef de la direction financière et par le président et chef de la direction en vertu du *Règlement 52-109 sur l'attestation de l'information présentée dans les documents annuels et intermédiaires des émetteurs*;
- IX. de recevoir et d'étudier les rapports des auditeurs externes à la suite de leur audit de fin d'exercice et de leur revue intérimaire, s'il y a lieu, ainsi que d'assurer le suivi de la lettre qu'ils adressent par la suite à la direction avec les commentaires de cette dernière. De plus, s'assurer avec l'aide de la direction et des auditeurs externes que ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société selon les IFRS. Le comité d'audit, de plus, évalue le travail des auditeurs externes quant à la qualité, et non seulement l'acceptabilité, des principes et conventions comptables adoptés par la Société, la cohérence des estimations comptables et la clarté des divulgations de l'information financière présentée dans les états financiers. Le comité d'audit s'assurera que les procédures effectuées par les auditeurs externes pour l'audit et la revue intérimaire, s'il y a lieu, ainsi que la nature des éléments communiqués au comité d'audit, seront en accord avec les NAGR;
- X. de superviser l'auditeur interne, de contrôler la portée du programme des fonctions d'audit interne et d'examiner son travail. L'auditeur interne est responsable, notamment, de l'évaluation des mesures de contrôle interne mises en place par la direction afin :
- de déterminer si elles sont efficaces et efficientes; et
 - de repérer et de communiquer au comité d'audit et aux parties concernées les faiblesses notées, le cas échéant;
- XI. d'assurer le suivi d'une politique de communication externe de l'information financière et de veiller à ce que la qualité, l'étendue et le processus de communication respectent cette politique;
- XII. d'élaborer et d'assurer le suivi d'une politique de procédure de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à l'audit pour la Société et ses filiales;
- XIII. d'établir des procédures concernant l'envoi confidentiel, par les salariés de la Société de préoccupations touchant des points discutables en matière de comptabilité ou d'audit;
- XIV. d'évaluer, annuellement la compétence et l'indépendance ainsi que la qualité des travaux dont font preuve les auditeurs externes dans l'exercice de leurs devoirs et recommander au conseil d'administration, s'il est jugé approprié, de convoquer une assemblée des actionnaires en vue de considérer la révocation des auditeurs externes;

- XV. d'obtenir annuellement confirmation de l'indépendance des auditeurs externes de la Société, incluant le dépôt de toute confirmation écrite tel qu'exigé par les normes et règlements;
- XVI. de recevoir et d'examiner le rapport trimestriel du vice-président, finances et administration et chef de la direction financière; d'étudier, s'il y a lieu, le passif éventuel de la Société et de ses filiales, les acquisitions et les dispositions d'actifs, les éléments de risques qui pourraient influencer sur les résultats financiers ou la structure financière de l'entreprise, le rachat d'actions et les instruments dérivés; et de revoir le niveau des provisions inscrites aux comptes de la Société et évaluer si elles sont raisonnables;
- XVII. de veiller à identifier et à évaluer, en collaboration avec le comité de gestion de risques et de régie de l'entreprise, les principaux facteurs de risques financiers afférents aux affaires de la Société et à approuver les stratégies et les mesures proposées pour gérer ces risques, incluant notamment, les produits dérivés portant sur le carburant, les devises étrangères et les intérêts et tout autre élément jugé pertinent. De plus, le comité d'audit sera tenu à jour par la direction soit sur demande ou soit de manière périodique quant à la gestion des autres risques importants de la Société;
- XVIII. de réviser l'état des dépenses en capital;
- XIV. de réviser l'état des litiges actuels et potentiels et les couvertures d'assurances;
- XX. d'engager des avocats indépendants, des conseillers ou consultants externes, dont il fixe la rémunération, pour l'assister, le cas échéant, dans ses fonctions;
- XXI. d'examiner avec la direction et l'auditeur externe les nouvelles exigences financières ou réglementaires qui pourraient avoir un effet sur la présentation de l'information financière de la Société;
- XXII. de s'assurer que la direction de la Société maintienne des systèmes de contrôle interne efficaces et de gestion des risques de la Société, de veiller au bon fonctionnement du système de contrôle interne et obtenir de façon périodique de la direction et, le cas échéant, de l'auditeur interne, confirmation quant :
- à l'efficacité de l'exploitation;
 - à la fiabilité de l'information financière divulguée;
 - au respect des lois et règlements;
- XXIII. de réviser les emprunts, financements, garanties, cautions et autres engagements financiers importants et de s'assurer que la Société et ses filiales soient en conformité avec leurs obligations;
- XXIV. de maintenir en place des structures et des procédures pour rencontrer séparément le président et chef de la direction, le vice-président, finances et administration et chef de la direction financière ainsi que l'auditeur interne et les auditeurs externes;
- XXV. d'examiner et d'approuver les politiques d'embauche à l'égard des associés, des salariés et anciens associés et salariés des auditeurs externes actuels ou anciens de la Société;
- XXVI. d'approuver les services d'audit pouvant être fournis par les auditeurs externes dans le cadre de leur indépendance et des restrictions imposées quant aux services autres que d'audit. On entend par services d'audit, les services professionnels fournis par les auditeurs externes à l'occasion de l'audit et de l'examen des états financiers de l'émetteur ou les services qui sont normalement fournis par les auditeurs externes à l'occasion de dépôts ou de missions prévus par la loi et la réglementation;

Les auditeurs externes pourront effectuer tous les autres services qui ne sont pas des services d'audit, incluant les services fiscaux, pourvu que les services offerts soient autorisés préalablement par le comité d'audit⁴;

De plus, le comité d'audit surveillera la mission de prestation de services d'audit au besoin, et approuvera, s'il y a lieu, tout changement dans les modalités et les honoraires découlant d'une modification de l'étendue de l'audit, de la structure de la Société ou tout autre élément;

Les services autres que d'audit qui sont interdits incluent en date des présentes :

- la tenue de compte ou autres services liés aux registres comptables ou aux états financiers;
- les services d'évaluation, opinions sur l'équité du prix offert ou rapports sur les apports en nature;
- les services d'impartition d'audit interne;
- les fonctions de gestion;
- les services des ressources humaines;
- les services d'expertise prohibés par les autorités réglementaires;
- la conception et mise en œuvre d'un système d'information financière;
- les services juridiques;
- les services d'actuariat; et
- les services de courtage, de conseil en placement et de convention de placement.

XXVII. de passer en revue, avec les auditeurs externes de la Société, les constatations, le cas échéant, découlant de leur audit et faire rapport au conseil d'administration sur les points qui suivent :

- l'efficacité des registres et des systèmes de comptabilité, de contrôle interne et d'information de la Société et la mesure dans laquelle ces registres sont tenus de façon appropriée et ces systèmes sont mis en application de façon uniforme;
- en collaboration avec le comité des ressources humaines et de la rémunération, la compétence et l'efficacité du personnel affecté aux finances, à la comptabilité et au contrôle interne des activités de la Société; et
- d'étudier toute autre question ou d'effectuer tous les autres travaux que le conseil d'administration jugera à propos de lui confier de temps à autre.

Programme annuel de travail

Le comité d'audit a élaboré et adopté son programme annuel de travail qui figure au Manuel de régie d'entreprise de la Société.

Commentaires additionnels

Le comité d'audit approuve la politique de divulgation et la révise de manière périodique. Lorsqu'un suivi du comité d'audit est nécessaire, ce dernier coordonne la solution appropriée et en supervise la communication afin de veiller à la cohérence de la diffusion des renseignements concernant la Société.

4. Pour ce faire, le comité d'audit a adopté une Politique de préapprobation des services d'audit et des services autres que d'audit.

