

Notice annuelle 2018



Transat A.T. inc.

Notice annuelle

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2018

Le 12 décembre 2018

Our destinations Nos destinations

South & United states SUD et États-Unis

		Victoria	Vancouver	Kelowna	Calgary	Edmonton	Winnipeg	Windsor, Ont.	London, Ont.	Hamilton	Toronto	Ottawa	Montréal / Montréal	Quebec City / Québec	Halifax	Moncton
COLOMBIA / COLOMBIE	Cartagena / Carthagène										•		•			
	San Andrés												•			
COSTA RICA	Liberia										•		•			
	San José										•		•			
CUBA	Cayo Coco		◦		◦					•	•	•	•	•	•	
	Cayo Largo										•		•			
	Cayo Santa Maria										•	•	•	•	•	
	Havana / La Havane												•			
	Holguin		◦		◦	◦					•		•	•	•	
	Santa Clara		◦		◦											
	Santiago de Cuba										•					
	Varadero		◦		◦	◦	•			•	•	•	•	•	•	•
DOMINICAN REPUBLIC / RÉPUBLIQUE DOMINICAINE	La Romana										•		•	•		
	Puerto Plata		◦		◦	◦				•	•	•	•			•
	Punta Cana		◦		◦	◦	•	•	•	•	•	•	•			•
	Samana										•	•	•	•		
Santo Domingo										•		•				
EL SALVADOR / SALVADOR	San Salvador												•			
GUADELOUPE	Pointe-à-Pitre												•			
HAÏTI / HAÏTI	Port-au-Prince												•			
HONDURAS	Roatan										•		•			
JAMAICA / JAMAÏQUE	Montego Bay		◦		◦						•		•		•	
MARTINIQUE	Fort-de-France												•			
MEXICO / MEXIQUE	Acapulco												•			
	Cancun-Riviera Maya	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Cozumel										•		•			
	Huatulco		•			•					•					
	Puerto Vallarta	•	•	•	•	•	•				•		•	•		
PANAMA	Rio Hato (Playa Blanca)											•	•			
PUERTO RICO / PORTO RICO	San Juan											•	•			
ST. MAARTEN • ST. MARTIN / ST. MAARTEN • SAINT-MARTIN	Phillipsburg										•		•			
	Fort Lauderdale										•		•	•	•	
UNITED STATES / ÉTATS-UNIS	Orlando										•		•	•	•	•
	Tampa										•		•			

• Direct flights / Vols directs ◦ Connecting flights / Vols de correspondance

Our destinations Nos destinations



Europe

		Toronto	Montreal / Montréal	Quebec City / Québec	Calgary	Edmonton	Vancouver
BELGIUM / BELGIQUE	Brussels / Bruxelles	○	●		○		○
CROATIA / CROATIE	Split	●	○		○	○	○
	Zagreb	●	○		○		○
CZECH REPUBLIC / RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	Prague	○	●	○	○		○
ENGLAND / ANGLETERRE	London / Londres	●○	●○	○	●○	○	●○
	Manchester	●	○		○	○	●○
FRANCE	Bordeaux	○	●		○		○
	Lyon	○	●	○	○		○
	Marseille	○	●	○	○		○
	Nantes	○	●	○	○		○
	Nice	○	●		○		○
	Paris	●○	●	●○	○		●○
	Toulouse	○	●	○	○		○
GREECE / GRÈCE	Athens / Athènes	●○	●○	○	○		○
IRELAND / IRLANDE	Dublin	●○	○		○		○
	Lamezia	●	○		○		○
ITALY / ITALIE	Rome	●○	●○		○		○
	Venice / Venise	●○	●○		○		○
	Amsterdam	●	○		●○		●○
NETHERLANDS / PAYS-BAS	Faro	●	○		●		●
	Lisbon / Lisbonne	●○	●○	○	○		○
PORTUGAL	Porto	●○	●○	○	○		○
	Glasgow	●	○		○	○	●○
SCOTLAND / ÉCOSSE	Barcelona / Barcelone	●○	●○	○	○		○
	Madrid	○	●		○		○
SPAIN / ESPAGNE	Malaga	○	●	○	○		○
	Basel-Mulhouse / Bâle-Mulhouse	○	●	○	○		○

● Direct flights / Vols directs ○ Connecting flights / Vols de correspondance

Canada

		Calgary	Montreal / Montréal	Quebec City / Québec	Toronto	Vancouver	Edmonton
ALBERTA	Calgary		●			●	
	Edmonton				●		
BRITISH COLUMBIA / COLOMBIE-BRITANNIQUE	Vancouver	●	●		●		
ONTARIO	Toronto	●	●			●	●
QUEBEC / QUÉBEC	Montreal / Montréal	●		●	●	●	
	Quebec City / Québec		●				

TABLE DES MATIÈRES

1. STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ.....	7
1.1 Nom et constitution.....	7
1.2 Liens intersociétés.....	8
2. DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS.....	9
2.1 Le secteur des voyages vacances.....	9
2.2 Activité principale, vision et stratégie.....	9
2.3 Revue des objectifs et des réalisations pour 2018.....	10
2.4 Principaux inducteurs de performance.....	12
2.5 Capacité de réaliser les objectifs.....	12
2.6 Opérations de financement importantes.....	13
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.....	18
4.3 Transport aérien.....	18
4.4 Nos employés.....	23
4.5 Concurrence.....	25
4.6 Propriété intellectuelle.....	28
4.7 Tendances.....	29
4.8 Le contexte réglementaire dans lequel nous exerçons nos activités.....	29
4.9 Facteurs de risque.....	37
5. DIVIDENDES.....	38
6. RAPPORT DE GESTION.....	38
7. STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL-ACTIONS.....	38
7.1 Contraintes en matière de propriété d'actions.....	38
7.2 Information et rapports.....	39
7.3 Régime de droits des actionnaires de Transat.....	39
7.4 Description générale de notre capital social.....	40



8. MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	44
9. NOS ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION.....	44
9.1 Nos administrateurs.....	44
9.2 Notre haute direction.....	47
9.3 Interdictions d'opérations ou faillites	49
9.4 Amendes ou sanctions	50
9.5 Faillites personnelles.....	50
10. POURSUITES JUDICIAIRES.....	50
10.1 Autres	51
11. AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	51
12. INTÉRÊTS DES EXPERTS	51
13. CONTRATS IMPORTANTS	51
14. INFORMATIONS PROSPECTIVES	51
15. NOMINATION D'UN ADMINISTRATEUR EN CHEF UNIQUE ET INFORMATION RELATIVE AU COMITÉ D'AUDIT	53
15.1 Nomination d'un administrateur en chef unique.....	53
15.2 Charte du comité d'audit.....	53
15.3 Composition de notre comité d'audit.....	53
15.4 Procédures de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à l'audit.....	55
15.5 Politique relative à la préapprobation des services d'audit et des services autres que d'audit.....	55
15.6 Honoraires pour les services des auditeurs externes	56
16. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES.....	56
ANNEXE I – CHARTE DU COMITÉ D'AUDIT DE TRANSAT A.T. INC.....	57

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 2018, 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, Vacances Transat/Transat Holidays, Transat Holidays USA, Turissimo, Voyages en Liberté et Voyages Transat/Transat Travel. Les autres marques, dessins, dénominations sociales, noms commerciaux et noms de domaine mentionnés dans la présente notice annuelle appartiennent à leurs propriétaires. À la suite de la vente de Transat France le 31 octobre 2016, l'acquéreur était autorisé à utiliser la marque de commerce Vacances Transat et les marques connexes pendant une période de dix-huit (18) mois, soit jusqu'au 30 avril 2018.



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 et un maximum de quinze 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** »); et
- (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.

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.

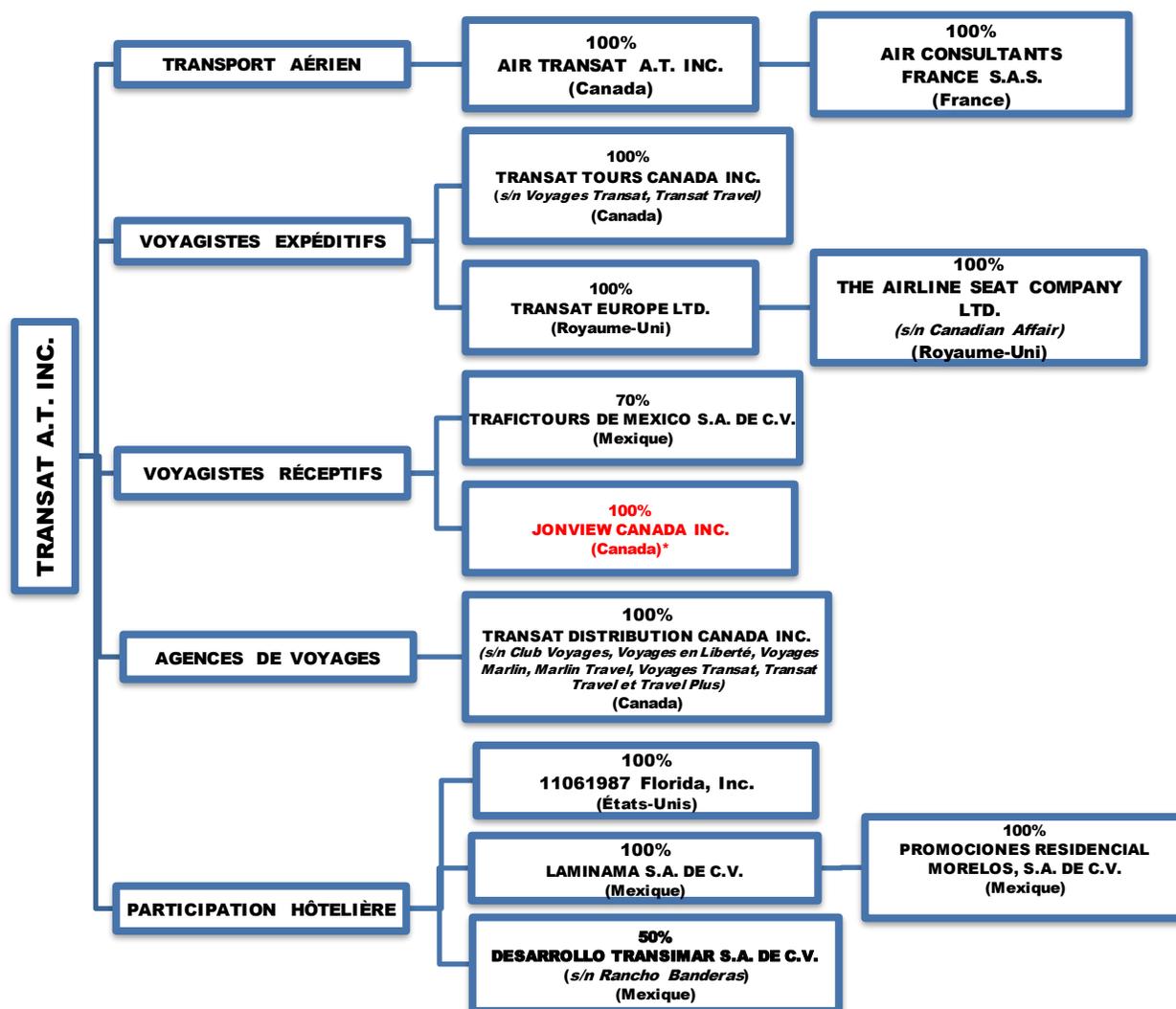
Une modification aux statuts de Transat afin d'ajuster les restrictions actuelles à l'émission et au transfert d'actions des compagnies aériennes publiques sera requise afin qu'elle conserve le statut de société « canadienne », et ce, pour donner suite à la sanction royale reçue, le 23 mai 2018, par la *Loi sur la modernisation des transports*, L.C. 2018, ch.10 (la « **Loi sur la modernisation des transports** »), laquelle vient modifier la définition de « Canadien » prévue par la *Loi sur les transports* 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. Transat a l'intention de se conformer à la *Loi sur les transports*, tel qu'elle est modifiée par la *Loi sur la modernisation des transports* au courant de l'année 2019.

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.



* Cette entité a été vendue le 30 novembre 2017.

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 de détenir et 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 « Recentrage des activités hôtelières » de la présente notice annuelle.

2.2.2 *Vision*

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

2.2.3 *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.



Le développement hôtelier se concrétisera par la mise sur pied d'une unité d'affaires exploitant des hôtels tout-inclus dans les Caraïbes et au Mexique, dont certains seront détenus en propre et d'autres non. Cette chaîne hôtelière viendra renforcer la rentabilité de Transat, notamment l'hiver, tout en lui permettant de livrer une expérience maîtrisée de bout en bout à ses clients canadiens, européens et américains.

Par ailleurs, 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 ou des partenaires, restera une préoccupation majeure dans la stratégie de Transat.

Pour l'exercice 2019, les objectifs que Transat poursuivra sont les suivants :

1. Développer notre division hôtelière : engager les travaux de construction du premier hôtel au Mexique, acquérir un deuxième terrain ou un hôtel en exploitation et finaliser la mise en place de l'équipe;
2. Solidifier notre réseau aérien : densifier le réseau en augmentant les fréquences sur nos principales routes et envisager les alliances possibles en bout de réseau pour alimenter nos routes;
3. Accroître nos revenus, par l'amélioration des revenus auxiliaires et la finalisation de la montée en compétence et de la mise en place des pratiques au sein du service de gestion du revenu;
4. Transformer notre flotte : mener à bien les changements prévus cette année, dont l'introduction des premiers A321neo LR, finaliser la planification de la flotte à 3-5 ans, tout en améliorant sa fiabilité, et en absorbant les nouvelles règles de fatigue et la charte des voyageurs;
5. Réduire et contrôler nos coûts;
6. Optimiser notre distribution, notamment en augmentant notre part directe dans celle-ci;
7. Accroître la satisfaction client, mesurée par notre Net Promoter Score;
8. Étendre notre empreinte numérique auprès des clients et numériser et automatiser les processus opérationnels;
9. Unir nos équipes et en maintenir l'engagement.

2.3 REVUE DES OBJECTIFS ET DES RÉALISATIONS POUR 2018

Les principaux objectifs pour l'exercice 2018 ainsi que les réalisations se détaillaient comme suit :

- **Lancer la chaîne hôtelière Transat détenue en propre : mettre en place l'équipe, élaborer le concept et choisir la marque, engager les premières acquisitions d'hôtels et/ou de terrains.**

Nous avons débuté l'établissement de la division hôtelière au mois de février avec la nomination de Jordi Solé à titre de président de la division. Nous avons ensuite entrepris les recherches nécessaires, et avons acquis (au mois de septembre et de novembre) un total de deux terrains adjacents l'un et l'autre que nous allons réunir pour la construction d'un complexe hôtelier au Mexique. Veuillez vous reporter à la rubrique « Recentrage des activités hôtelières » pour plus de détails sur ces premières acquisitions. Nous continuons à mener des efforts afin de concrétiser l'acquisition d'autres terrains ou d'hôtels existants. L'embauche de plusieurs autres responsables de haut niveau est en cours et viendra compléter dans les prochains mois l'équipe de la division.

- **Améliorer l'efficacité, notamment en améliorant les pratiques de gestion des revenus, de tarification et d'utilisation des appareils et en poursuivant la politique de réduction de coûts.**

Nous avons entrepris des changements importants à nos pratiques de gestion des revenus de manière à maximiser les revenus du vol et à optimiser la méthode de détermination de prix. D'une part, nous avons mis en place une stratégie de tarification en vue de stimuler la demande. D'autre part, nous gérons désormais notre inventaire afin d'allouer nos sièges par classe de réservation. Ces démarches nous permettront de compiler un historique suffisamment robuste pour obtenir l'allocation optimale de nos sièges dans les classes, ainsi que le meilleur positionnement de notre flotte d'aéronefs, tout en réduisant nos coûts opérationnels.

- **Améliorer la distribution, en continuant d'accroître les ventes directes, en affinant le pilotage par canal et en renforçant notre présence dans les technologies mobiles.**

Nous avons continué à améliorer notre distribution multicanale, avec notamment une progression de nos ventes directes, sans intermédiaire. Aujourd'hui, nos ventes directes représentent 50 % de nos sièges vendus en vols secs et près de 20 % de nos forfaits.

Nous avons également continué à renforcer nos initiatives numériques de manière à interagir avec nos clients à tous les points de contact. De ce fait, nous avons lancé une nouvelle version de notre application mobile qui permet l'ajout d'outils de réservation (forfait, vol, hôtel à la carte et location de voiture), la création d'itinéraires personnalisés, l'enregistrement en ligne et la carte d'embarquement électronique.

- **Améliorer la proximité avec le client, notamment par la gestion centralisée des dossiers et la mesure de la satisfaction.**

La gestion centralisée de nos dossiers clients nous permet de rendre un service non seulement plus personnalisé, mais également plus efficace. Nous pouvons désormais mieux cerner les besoins de nos clients et augmenter ainsi leur niveau de satisfaction. Depuis le lancement du dossier centralisé au sein du centre d'appel à l'été 2017, nous avons gagné 45 secondes par appel et amélioré notre productivité de 5 %. De plus, nous avons consolidé nos sites aériens sur une plateforme unifiée en 18 langues et cultures, tant sur le mobile que sur le web, mettant ainsi à la disposition des clients des offres personnalisées tout en simplifiant leur expérience de magasinage et de voyage.

- **Renforcer nos engagements en termes de responsabilité d'entreprise, notamment en obtenant la certification *Travelife* et en affinant notre mesure de la satisfaction des employés.**

Le 18 octobre 2018, Transat est devenue le premier grand voyageur international certifié *Travelife* pour toutes ses activités. Cette reconnaissance couronne 12 ans d'engagement et confirme le leadership de Transat en matière de développement durable. Pour détenir cette certification de premier ordre pour les entreprises touristiques, Transat doit respecter plus de 200 critères touchant ses pratiques de travail, sa gamme de produits, ses partenaires et sa clientèle. Nous poursuivons avec beaucoup de détermination le travail d'amélioration continue nécessaire pour maintenir la certification et devenir une entreprise toujours plus respectueuse des principes du développement durable. Et pour ce faire, nous comptons sur le travail et l'engagement collectif des membres de notre personnel et de nos partenaires touristiques.

Nous avons également poursuivi le déploiement d'un outil de mesure en continu de la satisfaction de nos employés, qui est à présent déployé pour près de 1 600 employés, soit la quasi-totalité de nos employés non-syndiqués, avec un taux de réponse bimensuel supérieur à 80 %. Cela nous permet de nous assurer du maintien d'un taux d'engagement élevé, et donne à nos gestionnaires la capacité de répondre dans un temps court aux préoccupations de nos employés.

2.4 PRINCIPAUX INDUCTEURS DE PERFORMANCE

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

RÉSULTAT D'EXPLOITATION AJUSTÉ	Obtenir un résultat d'exploitation ajusté supérieur à 3 % des revenus.
PART DE MARCHÉ	Consolider ou accroître notre part de marché dans toutes les régions du Canada et en Europe sur nos marchés traditionnels et établir une première présence dans l'hôtellerie tout-inclus dans les Caraïbes et au Mexique.
CROISSANCE DES REVENUS	Faire croître les revenus au rythme du marché, soit 3 % par an environ, sur nos marchés traditionnels, et exploiter 5 000 chambres dans un horizon de six (6) ans dans l'hôtellerie, en propriété ou en gestion.

2.5 CAPACITÉ DE RÉALISER LES OBJECTIFS

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

Nos ressources financières se composent de ce qui suit :

TRÉSORERIE	Nous comptons sur des soldes de trésorerie et d'équivalents de trésorerie (non détenus en fiducie ou autrement réservés) de 593,7 millions de dollars au 31 octobre 2018. De plus, nos efforts soutenus visant à réduire les dépenses et à augmenter notre résultat d'exploitation devraient contribuer à maintenir ces soldes à des niveaux sains et permettre la mise en place de notre division hôtelière.
FACILITÉS DE CRÉDIT	Nous pouvons également compter, entre autres, sur une entente de crédit à terme rotatif de 50 millions de dollars aux fins de nos opérations.

Nos ressources non financières comprennent :

MARQUE	La Société a pris les mesures nécessaires pour se donner une image de marque distincte et renforcer sa réputation, y compris par son approche en matière de tourisme durable.
STRUCTURE	Notre structure intégrée verticalement nous permet d'assurer un meilleur contrôle de la qualité de nos produits et services et facilite l'implantation de programmes de gains d'efficacité.
RESSOURCES HUMAINES	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.
RELATIONS AVEC LES FOURNISSEURS	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.

Tansat dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour 2019 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.



2.6 OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES

La Société dispose d'un crédit à terme rotatif de 50,0 millions de dollars pour une durée de quatre ans se terminant en mars 2022, avec une clause de prolongation d'un an à chaque date d'anniversaire et une clause « accordéon » qui lui permet d'augmenter le crédit à 100,0 millions de dollars, dans les deux cas sous réserve de l'approbation des prêteurs. Le 11 mai 2018, tel qu'amendé le 30 octobre 2018, de concert avec les prêteurs, la Société a modifié certains termes et conditions pour mieux tenir compte du profil financier de la Société ainsi que de la raison d'être de celle-ci. Au 31 octobre 2018, tous les ratios et conditions financières étaient respectés et la facilité de crédit n'était pas utilisée. Pour plus de détails sur la facilité de crédit veuillez vous référer à la rubrique « Financement » du rapport de gestion pour l'exercice clos le 31 octobre 2018 de la Société.

La Société dispose, aux fins d'émission de lettres de crédit, d'un crédit rotatif renouvelable annuellement de 75 millions de dollars, pour lequel elle doit céder en nantissement de la trésorerie correspondant à 100 % du montant des lettres de crédit émises. Au 31 octobre 2018, un montant de 56,2 millions de dollars était utilisé, dont 51,2 millions de dollars pour garantir les obligations relatives aux ententes de retraite à prestations déterminées des membres de la haute direction.

La Société dispose, aux fins d'émission de lettres de crédit pour ses opérations britanniques, d'une ligne de crédit bancaire garantie par des dépôts de 3,9 millions de livres sterling (6,6 millions de dollars), laquelle est pleinement utilisée en date du 31 octobre 2018.

La Société dispose d'une facilité de cautionnement de 50 millions de dollars auprès d'Exportation Développement Canada qui expire le 29 février 2020, et est renouvelable aux deux ans. En vertu de cette entente, la Société peut consentir des contrats de cautionnement d'une durée maximale de cinq (5) ans. Au 31 octobre 2018, un montant de 30,8 millions de dollars était utilisé aux fins de l'émission de lettres de crédit à certains des fournisseurs de Transat.

La Société dispose de diverses ententes relatives au traitement des transactions par carte de crédit qui sont valides jusqu'en 2019 et qui peuvent être renouvelées pour des durées additionnelles successives d'un an moyennant le consentement des deux parties. Les transactions traitées par cartes de crédit en vertu de ces ententes sont assujetties à une obligation de maintenir un certain niveau de trésorerie non affectée à la fin de chaque trimestre ainsi que des ratios financiers similaires à ceux prévus aux termes des conventions de crédit bancaire de Transat. Au 31 octobre 2018, la Société respectait tous les ratios financiers et conditions financières prévus aux termes de ces ententes.

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 2018, que vous pouvez consulter sur SEDAR (sedar.com).

4. DESCRIPTION DE NOS ACTIVITÉS

Les données figurant dans la présente section représentent des estimations de notre part de marché 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 2018, nous avons enregistré des revenus 2 992,6 millions de dollars comparativement à 3 005,3 millions de dollars au cours de l'exercice 2017. Les



revenus de 2017 incluaient 182 millions de dollars provenant de la filiale Jonview Canada inc. (« **Jonview Canada** ») qui a été vendue le 30 novembre 2017.

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. Jusqu'au 31 octobre 2016, Transat agissait également à titre de voyageur expéditeur en France par l'intermédiaire de Transat France S.A.S. (par le truchement de ses divisions Vacances Transat (France) et Look Voyages) et en Grèce par l'intermédiaire de Tourgreece.

Par ailleurs, Trafictours de Mexico S.A. de C.V., Turissimo Caribe Excursiones Dominican Republic, C. por A. et Caribbean Transportation Inc. agissent comme voyageurs 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 reportons à la rubrique « Recentrage des activités hôtelières » ci-dessous.

Chacun de ces voyageurs 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 maintenant 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, en Europe ainsi qu'en Israël. Nous offrons deux principaux types de produits afin d'équilibrer les revenus de Transat Tours, 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 de plus en plus de sièges en provenance et à destination de différentes villes canadiennes. Ces produits sont essentiellement vendus en ligne et par l'intermédiaire des réseaux d'agences de voyages.

Transat Tours commercialise les destinations soleil principalement selon une formule à forfait. En 2018 Transat Tours a offert des forfaits tout-inclus pour 34 destinations en Floride, au Mexique, dans les Caraïbes ainsi qu'en Amérique centrale et en Amérique du Sud, ce qui fait d'elle le voyageur offrant le plus large éventail de vacances soleil, et elle propose plus de 650 hôtels, dont 46 lui sont exclusifs. Transat Tours offre aussi toute une gamme de maisons et de condos en location, par exemple des hôtels à la carte et une sélection accrue de maisons et d'appartements en location, ainsi que de nombreuses excursions.

Transat Tours commercialise les collections suivantes : Collection Solo, Collection Futée, 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 qui combinent deux régions en un seul voyage, ainsi que l'« expérience Haïti ».

En plus des hôtels, des collections, des forfaits et des vacances à la carte, Transat a offert en 2018 des vols directs vers 34 destinations soleil en provenance de 20 villes canadiennes. Air Transat propose 143 liaisons, dont sept (7) sont nouvelles en 2018, comme Tampa (Floride) au départ de Montréal et de Toronto. À la suite du passage des ouragans Irma et Maria, Air Transat a pris la décision d'annuler temporairement ses vols vers Saint-Martin et San Juan (Porto Rico) pour la saison hivernale 2017-2018.



Pour les destinations européennes en été, Transat Tours offre également des séjours de courte et de longue durées (dans des hôtels, des studios, des appartements et des gîtes), des locations de voiture et des billets de train. En 2018, Transat a augmenté la fréquence et la capacité de plusieurs vols vers l'Europe. Air Transat demeure ainsi le transporteur loisirs dont l'offre est la plus diversifiée sur le marché, avec des vols directs vers 27 destinations en Europe. De nombreux vols de correspondance hebdomadaires entre Vancouver et Montréal, Vancouver et Toronto, Vancouver et Calgary, Toronto et Montréal ainsi que Québec et Montréal auront donné accès à un nombre accru de destinations. Transat offre un programme d'hiver en Europe qui comporte des vols directs vers Paris et Londres, ainsi que des vols vers Málaga (Costa del Sol), en Espagne, vers Glasgow et Manchester, au Royaume-Uni et vers Lisbonne, Faro et Porto, au Portugal.

Transat offre toute une gamme de croisières de qualité dans les Caraïbes et en Europe. Depuis 2016, les croisières sont offertes exclusivement selon une formule à forfait, ce qui comprend le vol aller-retour avec Air Transat, les correspondances et la croisière - une nouvelle formule à guichet unique. Au cours de l'exercice 2017-2018, Transat s'est également associée à 7 compagnies de croisières océaniques et fluviales pour proposer plus de 60 itinéraires dans le Sud et en Europe, y compris quatre départs exclusifs dans les Caraïbes, soit La Romana, Pointe-à-Pitre, Santo Domingo et La Havane.

En 2017, Transat a recentré ses offres de circuits accompagnés sur des destinations desservies par Air Transat pour les commercialiser sous forme de forfaits. Transat Tours commercialise des circuits à Cuba, au Costa Rica, au Nicaragua et au Panama. En Europe, Transat Tours offre toute une gamme de circuits accompagnés ainsi que des vacances au format adapté telles que des circuits combinés et des circuits pour voyageurs indépendants. Transat Tours est aussi le distributeur exclusif des circuits francophones de Trafalgar au Canada.

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 constitue le plus important voyageur du Royaume-Uni à destination unique vers le Canada et ses activités s'articulent autour de l'horaire de vols d'Air Transat. Canadian Affair offre des séjours faits sur mesure à destination du Canada directement au consommateur. Canadian Affair se concentre sur ses activités de voyageur, vendant des forfaits voyages au Canada assortis d'un vol d'Air Transat, soit par l'intermédiaire d'un centre d'appels dédié, soit en ligne à l'adresse canadianaffair.com. Travaillant en étroite collaboration avec ses fournisseurs et le voyageur réceptif Jonview Canada (entité vendue le 30 novembre 2017), 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 facilement leurs vacances au Canada. En 2017, Canadian Affair a obtenu le prix du Meilleur voyageur vers le Canada lors des 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 électronique 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, airtransat.co.uk et 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 davantage l'habitude de consulter les sites Web des compagnies aériennes, étant convaincus qu'ils y trouveront les meilleurs prix. Les ventes directes en ligne continuent de s'accroître chaque année au Royaume-Uni, et elles représentent environ 70 % des ventes totales de vols secs au Royaume-Uni.

Le centre d'appels lié au commerce électronique de détail d'Air Transat qui dessert le Royaume-Uni et l'Irlande, l'Espagne, le Portugal, l'Italie et la Grèce, est également dirigé et géré à partir du Royaume-Uni. Le centre d'appels du

Royaume-Uni a été transféré au système de téléphonie de Transat en septembre 2015, ce qui permet à des agents de Montréal ou de Londres de répondre aux appels, selon le moment de la journée.

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 Air 25 %), l'autre 25 % étant constitué des ventes liées au commerce électronique interentreprises. Air Transat a conclu des partenariats solides avec le secteur du tourisme (voyagistes 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 électronique 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 des communications et marketing. 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'avions d'Air Transat. Pour sa part, l'équipe de marketing, e-commerce et communications est responsable des communications internes comme externes, du e-commerce 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 également les budgets afférents au marketing commercial et digital attribués par la Société. De plus, pour les marchés hors France, ACF compte avec l'appui d'Aviareps, un agent général des ventes, dont trois personnes de son personnel sont entièrement dédiées à Air Transat. Deux de ces personnes sont des responsables commerciaux et elles assurent le développement des ventes aux entreprises, l'une de celles-ci étant établie à Amsterdam et l'autre à Bruxelles. La troisième personne est également établie à Amsterdam et gère, pour sa part, le marketing et l'e-commerce. Toutes ces personnes sont sous la responsabilité opérationnelle de la présidente d'ACF.

4.1.4 **Produits de Trafictours Canada inc.**

Transat poursuit ses activités de voyageur réceptif au Mexique, en République dominicaine, en Jamaïque et à la Barbade par le truchement d'une entente avec Gesmex Corporation en vertu de laquelle Transat est propriétaire de 70 % des actions de Trafictours Canada, assurant ainsi une meilleure qualité de service et des contrôles opérationnels et financiers plus efficaces. L'actionnaire minoritaire de la filiale Trafictours Canada, dont une de ses filiales fournit les services de gestion pour Trafictours, peut exiger que la Société achète les actions de Trafictours Canada qu'il détient, dans l'éventualité où ledit contrat de gestion serait terminé ou ne serait pas renouvelé, à un prix égal à une formule préétablie, pouvant être rajusté selon les circonstances, et payable en espèces. Veuillez vous référer à la note 17, sous « Participation ne donnant pas le contrôle », de notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2018, que vous pouvez consulter sur SEDAR (sedar.com).

4.1.5 **Recentrage des 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. D'une part, la vente de Transat France et de Tourgreece en 2016 de même que la cession de sa filiale Jonview Canada et de sa participation minoritaire dans les hôtels Ocean en 2017 ont été les premières

étapes de ce recentrage. D'autre part, la création de la division hôtelière ainsi que l'achat des deux premiers terrains en vue d'y construire un hôtel balnéaire, concrétisent aujourd'hui le développement de l'hôtellerie en tant que secteur stratégique de la Société. À cet effet, deux nouvelles filiales ont été constituées et une troisième a été acquise quant à l'achat du deuxième terrain, à savoir : Laminama, S.A. de C.V., au Mexique et 11061987 Florida Inc, aux États-Unis et Promociones Residencial Morelos, S.A. de C.V., au Mexique. Ces étapes s'inscrivent dans le cadre du développement du secteur stratégique hôtelier de Transat qui vise à devenir un opérateur hôtelier à part entière, tout en demeurant un fournisseur de voyages de loisirs de première ligne.

4.1.5.1 *Transat France, Tourgreece et Air Consultants Europe*

Le 31 octobre 2016, Transat a conclu la vente de sa participation dans Transat France et Tourgreece à la multinationale touristique TUI AG. Transat France offrait des produits sous les marques Vacances Transat et Look Voyages. Selon Transat, cette transaction n'a eu aucune incidence sur le programme transatlantique de Transat Tours ni sur les activités et la croissance d'Air Transat, toutes deux présentes en France. Transat maintient ses objectifs de croissance à titre de transporteur spécialisé dans les voyages d'agrément entre l'Europe et le Canada. La transaction est conforme au plan stratégique 2015-2017 de la Société, lequel mettait l'accent sur la croissance rentable sur le marché des Amériques au moyen de l'accroissement de ses activités de voyageur et de distribution et de ses activités hôtelières.

Après la réalisation de la transaction, Transat continue d'exploiter une entité de ventes en France, soit ACF (Air Consultants France), dont l'objectif consiste à vendre des sièges d'Air Transat par l'intermédiaire du Système mondial de distribution (SMD) et de conclure des ententes avec d'autres distributeurs, comme des voyageurs, des agences de voyages et des agences de voyages en ligne. Aux termes de l'entente d'achat conclue entre TUI AG et Transat, Transat a convenu de ne pas agir comme voyageur pendant deux ans, soit jusqu'en 2018.

À la fin de l'année civile 2016, Transat a transféré les activités d'Air Consultants Europe (ACE) à un agent général des ventes, Aviareps, afin que ce dernier commercialise les produits d'Air Transat aux Pays-Bas, en Belgique, en Suisse et en Allemagne. Depuis le 1^{er} janvier 2017, Aviareps commercialise les produits d'Air Transat aux Pays-Bas, en Belgique, en Suisse et en Allemagne.

4.1.5.2 *Hôtels Ocean*

Le 4 octobre 2017, Transat a conclu la vente de sa participation minoritaire de 35 % dans les hôtels Ocean à H10 Hotels, qui détenait déjà 65 % de la coentreprise formée en 2007, pour un montant de 150,5 millions de dollars américains (187,5 millions de dollars canadiens), reçu en espèces. Cette société détient et exploite trois hôtels, dont deux à Cancun et un à Punta Cana, en plus de gérer quatre autres hôtels à Cuba, pour un total de 3 200 chambres. Cette transaction est conforme au plan stratégique 2018-2022, lequel met l'accent notamment sur l'engagement de Transat de développer un pôle hôtelier. L'expérience acquise au cours des dix dernières années ainsi que le produit de cette vente permettront à Transat d'accélérer le développement de sa propre chaîne hôtelière dans le Sud.

4.1.5.3 *Jonview Canada*

Le 30 novembre 2017, Transat a conclu la vente de sa filiale à part entière Jonview Canada à la multinationale japonaise H.I.S. Co. Ltd., société spécialisée dans la distribution de voyages. Selon les termes de l'entente, le prix de vente totalise 48,9 millions de dollars, dont 46,7 millions a été reçu en espèces. La vente de Jonview Canada, voyageur réceptif canadien, s'inscrit dans les objectifs de recentrage des activités de Transat. La transaction est conforme au plan stratégique 2018-2022, lequel met l'accent notamment sur l'engagement de Transat à devenir un opérateur hôtelier à part entière.

4.1.5.4 *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 sera coactionnaire avec une filiale de Gesmex inc., dans Desarrollo Transimar, S.A. de C.V. (« Desarrollo Transimar »). Gesmex inc. est un associé de Traficours Canada inc. À l'heure actuelle, l'hôtel comprend 48 chambres et il sera agrandi pour atteindre environ 286 chambres en 2018. 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 surviendrait, 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.

4.1.5.5 Nouvelle division hôtelière - Laminama, S.A de C.V. et 11061987 Florida Inc.

Le 20 février 2018, Transat a accueilli le président de sa nouvelle division hôtelière pour ensuite acquérir, par l'intermédiaire d'une filiale en propriété exclusive, Laminama S.A de C.V., deux terrains à Puerto Morelos, au Mexique pour un montant total de 54 à 57 millions de dollars américains. Ces deux terrains serviront à construire le premier hôtel balnéaire de la Société. Transat s'est fixé comme objectif de détenir 5 000 chambres d'hôtel, dont 3000 en propre et 2000 en gestion, dans ses principales destinations Sud d'ici 2024.

4.2 AGENCES DE VOYAGES ET DISTRIBUTION

Sur le marché canadien, 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 406 points de vente, dont 62 sont détenus en propriété exclusive, 183 sont des franchises et 161 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, 51 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 marché 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. Air Transat a récemment conclu une entente de douze (12) ans avec AerCap pour la location de cinq (5) Airbus A321neo LR et deux (2) Airbus A321neo. Ces aéronefs s'ajoutent aux dix (10) Airbus A321neo LR loués auprès d'AerCap au cours de l'exercice 2017. La livraison s'échelonne entre le printemps 2019 et l'hiver 2022 pour les quinze (15) Airbus A321neo LR et est prévue au cours de l'hiver 2020 pour les deux (2) A321neo. 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. L'arrivée progressive des Airbus A321neo LR permettra à Air Transat de continuer le retrait graduel et complet des Airbus A310 de sa flotte actuelle.

En date du 13 novembre 2018, la principale flotte exploitée par Air Transat se compose des trente-quatre (34) aéronefs, soit vingt-sept (27) gros porteurs long-courriers ainsi que de sept (7) petits porteurs, tel que détaillé ci-dessous :

AÉRONEFS	NOMBRE			COMMENTAIRES
	HIVER 2018	ÉTÉ 2018	31 OCTOBRE 2018	
A330	17	19	20	Trois aéronefs ont été ajoutés en cours d'exercice.
A310	7	7	7	Deux aéronefs ont été retirés de la flotte à la fin de l'exercice 2017, les autres A310 seront retirés progressivement.
B737	7	5	5	Deux aéronefs ont été retirés de la flotte à la fin février 2018.
A321	0	2	2	Deux aéronefs ont été ajoutés au printemps 2018 et deux autres sont prévus au cours de l'hiver 2019.
AÉRONEFS PROJÉTÉS				
A321neo	-	-	-	Livraisons des deux (2) aéronefs prévues au cours de l'hiver 2020.
A321neo LR	-	-	-	Livraisons des quinze (15) aéronefs prévues entre 2019 et 2022.

Au cours de l'exercice 2018, Air Transat a pris livraison de trois Airbus A330-200 additionnels, faisant ainsi passer sa flotte d'A330 de dix-sept à vingt (17 à 20) aéronefs. Au printemps 2018, Air Transat a également pris livraison de deux (2) Airbus A321-211, auxquels s'ajouteront deux autres aéronefs du même type au cours de l'hiver 2019. En fin d'exercice 2017, Air Transat a par ailleurs retiré de sa flotte un A310 (passant de 8 à 7) et poursuivra le retrait progressif de ces aéronefs. La flotte de B737-800 a elle aussi été réduite de deux aéronefs, passant de sept à cinq (7 à 5) B737-800.

Air Transat est propriétaire de ses sept (7) Airbus 310-300 et tous les autres aéronefs sont loués aux termes de contrats de location-exploitation conclus avec des locataires d'aéronefs.

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 marché transatlantique. L'ajout des A321neo LR donnera lieu à l'optimisation de 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 et éventuellement aux A321neo, pourront desservir les destinations soleil comme le Mexique, les Caraïbes et la Floride. Les A321neo LR, combinés aux A330 et A310, pourront toutefois également être déployés sur les liaisons transatlantiques, ce qui en fait un aéronef dont l'utilisation est maximisée à l'année longue 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 marché transatlantique et sur les destinations soleil à forte demande. À cet égard, notons qu'Air Transat est parvenue au cours de l'été 2017 à négocier avec trois (3) de ses locateurs d'aéronefs et selon des modalités avantageuses, le renouvellement des contrats de location d'onze (11) Airbus A330, lesquels continueront d'être exploités par Air Transat jusqu'à des dates s'échelonnant entre 2021 et 2026 selon l'aéronef concerné. Ces renouvellements contribueront à l'atteinte de l'objectif de réduction de coûts.

En plus de compter sur les aéronefs faisant partie de la flotte permanente d'Air Transat, Transat s'est 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 bénéficie depuis 2014 d'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 Travel Service) visant la location saisonnière de Boeing 737, afin de compléter sa flotte permanente d'aéronefs B737-800 d'Air Transat pendant l'hiver. Ces ententes de location saisonnières, en vigueur jusqu'à la fin de l'hiver 2019, permettent à Air Transat d'exploiter 18 B737 (dont 13 B737 saisonniers, incluant 6 B737-800 loués auprès de Transavia France, 3 B737-700 loués auprès d'ASL Airlines France et 4 B737-700 loués auprès de Travel Service) et 15 gros porteurs (des Airbus A310 et A330) durant l'hiver 2018. En comparaison, Air Transat a exploité 5 B737 et 26 gros porteurs faisant tous partie de sa flotte principale à l'été 2018. L'entente avec Travel Service prévoit également la location d'un aéronef A330-200 d'Air Transat à Travel Service 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. Par ailleurs, Air Transat est continuellement à l'affût d'occasions pour sous-louer, avec ou sans équipage, certains de ses aéronefs A330 à d'autres transporteurs aériens qui en auraient besoin durant l'hiver.

Qui plus est, Transat a également annoncé en octobre 2017 la conclusion d'une lettre d'intention avec Thomas Cook Group Airlines (ci-après « Thomas Cook ») aux termes de laquelle Air Transat et Thomas Cook s'échangeront au moins un (1) gros porteur Airbus A330-200 et des Airbus A321 à chaque hiver à partir de l'hiver 2018 et pendant les sept (7) prochaines années. Plus spécifiquement, Air Transat louera à Thomas Cook au minimum un (1) aéronef A330-200 et Air Transat lui louera de quatre à quinze (4 à 15) aéronefs A321 suivant ses besoins. Les locations se feront sans équipage, selon la formule « coque nue ». Durant l'hiver 2019, Air Transat loue à Thomas Cook quatre (4) A330-200 et Thomas Cook loue à Air Transat huit (8) A321-211. Cette entente peut être renouvelée pour deux hivers consécutifs additionnels et met à profit la saisonnalité complémentaire des deux lignes aériennes : l'hiver, Air Transat déploie davantage des petits porteurs, tandis que Thomas Cook déploie davantage de long-courriers à la même période. Cette entente permet d'améliorer le modèle de flotte modulable de Transat et de le rendre encore plus efficace. Les A321 provenant de la flotte de Thomas Cook seront tous des appareils récents. Les clients de Transat pourront donc bénéficier d'une expérience plus harmonisée, quelle que soit leur destination. À terme, avec l'introduction en 2019 et 2020 de l'A321neo LR et le remplacement des B737 saisonniers par des aéronefs de la famille de l'A320, prévu au printemps 2019, la flotte d'Air Transat sera exclusivement constituée d'aéronefs de type Airbus.

À l'hiver 2018, la flotte exploitée par Air Transat, y compris les appareils moyen-courriers saisonniers, se composait des aéronefs suivants :

AÉRONEFS	NOMBRE	COMMENTAIRES
A330	17	
A310	7	
B737-800	7	

AÉRONEFS SAISONNIERS EN LOCATION

B737-700/800	16
A320-321ceo	1
Autres	1

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. À l'heure actuelle, plusieurs pilotes sont qualifiés pour piloter une combinaison d'aéronefs A310/B737 ou d'aéronefs A330/B737. En place depuis 2014 avec l'intégration du premier aéronef B737-800 à la flotte, cette initiative est devenue une partie intégrante de ses activités saisonnières. Les pilotes ayant obtenu la double qualification passent d'un aéronef A310 ou A330 en été à un aéronef B737 pendant l'hiver, pour revenir de nouveau à un gros porteur 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 crée des emplois permanents, et il accroît la compétitivité en réduisant considérablement les frais par siège/heure. Avec l'introduction des A321neo LR à compter de 2019 et l'accord conclu avec Thomas Cook, Air Transat s'oriente vers deux types d'aéronefs seulement, soit l'A330 et l'A321. Ses pilotes seront ainsi graduellement formés sur les aéronefs de la famille des A320, et Thomas Cook nous aidera à former les premiers contingents de pilotes. 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.

En date de la présente notice annuelle, il est prévu que la flotte d'Air Transat à l'hiver 2019, y compris les appareils moyen-courriers saisonniers, soit composée des aéronefs suivants :

AÉRONEFS	NOMBRE	COMMENTAIRES
A330	15	Les cinq (5) autres A330 sont en location à d'autres transporteurs
A310	7	
A321neo LR	-	
A321ceo	2	
B737-800	5	
AÉRONEFS SAISONNIERS EN LOCATION		
B737-700/800	13	
A320-321ceo	10	

L'ensemble de ces initiatives témoigne de nos efforts pour optimiser la capacité au moyen d'une programmation des vols plus efficiente 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 marché transatlantique que sur les destinations soleil.

Au cours de l'exercice 2018, 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 2018, nous avons desservi 34 destinations soleil dans 14 pays. Transat a effectivement ajouté les villes de San Salvador, El Salvador et de Santo Domingo, République dominicaine à son portefeuille de destinations soleil, qu'elle a continué à étoffer en y ajoutant des nouvelles routes.

Pendant l'été, nous déplaçons la majeure partie de notre capacité sur le marché transatlantique, tout en conservant certains vols vers des destinations soleil. Durant l'été 2017 ainsi que l'été 2018, Transat a offert des vols à destination de Tel-Aviv, en Israël. La ville de Split, en Croatie s'ajoutera à la liste des villes desservies par Air Transat à l'été 2019, après celle de Zagreb, en Croatie depuis l'été 2016. Durant l'été 2018, Air Transat a desservi 27 destinations européennes dans 13 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 l'été 2018, la flotte exploitée par Air Transat, y compris les appareils moyen-courriers saisonniers, se composait des aéronefs suivants :

AÉRONEFS	NOMBRE	COMMENTAIRES
A330	20	
A310	7	
A321neo LR	-	
A321ceo	2	
AÉRONEFS SAISONNIERS EN LOCATION		
B737-700/800	-	
A320-321ceo	2	
Autres location	1	

Nous poursuivons nos efforts pour optimiser la capacité au moyen d'une programmation des vols plus efficiente et d'une source de revenus complémentaires accrue. Nous avons desservi environ 5 000 000 passagers sur Air Transat au cours de l'exercice 2018 comparativement à 4 500 000 passagers au cours de l'exercice 2017.

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 et en 2017, 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 l'expérience client, tous les aéronefs Airbus 330, y compris les trois derniers appareils A330-200 ajoutés à la flotte d'Air Transat au cours de l'exercice 2018, sont dotés de nouveaux sièges, de nouvelles toilettes, d'un nouveau système d'éclairage d'ambiance ainsi que d'un nouveau système de divertissement de bord avec écrans intégrés aux sièges, faisant bénéficier les clients d'une expérience de voyage harmonisée et améliorée. Les aéronefs A330-200 d'Air Transat comptent 345 sièges à l'exception de huit (8) aéronefs ajoutés à la flotte entre 2016 et 2018, configurés à 332 sièges. Trois des quatre aéronefs A330-300 d'Air Transat ont été densifiés à 375 sièges alors que le quatrième aéronef comprend 346 sièges. Ces aéronefs 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. Quant aux sept (7) aéronefs A310 exploités par Air Transat au 31 octobre 2018, ils sont configurés à 249 sièges et équipés d'un nouveau système d'éclairage d'ambiance dans toute la cabine ainsi que de sièges recouverts et de nouvelles toilettes en classe économique. Tous les gros porteurs 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 et sont également équipés de nouveaux sièges. Les appareils A321-211 qui se sont ajoutés à la flotte d'Air Transat durant l'exercice 2018 comportent actuellement 190 sièges sans classe Club.

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 également des inventaires de pièces de rechange pour nos appareils Airbus A330, A310 et A321 et Boeing 737 ainsi qu'à terme pour les appareils A321neo LR et A321neo qui rejoindront notre flotte dans le futur.

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 2018, les instruments dérivés pour l'achat de carburant couvraient 43 % de nos besoins de carburant estimatifs pour l'exercice 2019, comparativement à 31 % pour l'exercice 2018 et à 48 % pour l'exercice 2017.

4.4 **NOS EMPLOYÉS**

Au 31 octobre 2018, Transat et ses filiales comptaient environ 5000 employés actifs et le nombre moyen d'employés pour l'exercice 2018 s'élevait à environ 5480.

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 et extraordinaire des actionnaires qui aura lieu le 30 avril 2019 (ou dans notre plus récente circulaire de sollicitation de procurations par la direction, le cas échéant) que vous pourrez consulter sur SEDAR (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.

Transat accorde une grande importance au développement des compétences et au maintien d'un climat de travail basé sur le respect. Au fil des années, nous avons mis en place un éventail de programmes et d'outils ayant pour but d'améliorer l'accueil, l'intégration et la formation des employés, ainsi que tout ce qui touche à la reconnaissance du personnel. Au chapitre de la diversité, valeur fondamentale pour Transat, il convient de souligner que 45% de nos

cadres supérieurs sont des femmes et que le recrutement de personnes issues de groupes minoritaires est une priorité. De plus, nous privilégions l'embauche directe ou indirecte de personnel local à destination.

Chez Transat, nous croyons que le développement et la formation de nos talents sont les éléments clés d'une expérience employé enrichissante, qui contribue à la performance de l'organisation et à l'expérience client. Ainsi, nous mettons en œuvre des solutions de développement qui répondent à la réalité des différents secteurs d'activité et types de populations, sans oublier, la qualité de l'accompagnement, qui permet aux différents partenaires internes de bien cibler leurs besoins et de profiter de solutions parfaitement adaptées. Ces solutions se veulent agiles, efficaces, novatrices et axées sur l'apprentissage expérientiel. Notre portefeuille de formations couvre autant le développement technique, professionnel et d'affaires que les aptitudes de leadership. En 2018, 333 de nos collaborateurs et professionnels, 439 de nos agents des centres d'appels et 77 de nos gestionnaires et directeurs ont participé à une ou plusieurs de nos formations.

Afin de renforcer cette culture axée sur le perfectionnement et d'encourager le dépassement, nous avons conçu, avec l'appui d'une entreprise spécialisée, une méthode structurée d'évaluation du potentiel des employés.

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 2018, nous avons ratifié les nouvelles conventions collectives avec les employés de l'entretien et les employés de l'affectation des équipages. Des négociations sont en cours pour le renouvellement des conventions collectives des régulateurs de vols.

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 2020
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

4.5 CONCURRENCE

Nous affrontons la concurrence à plusieurs égards, notamment en tant que voyageur, agences de voyages (traditionnelles ou en ligne) ou transporteur aérien et prochainement en hôtellerie.

La concurrence est féroce dans tous les marchés (Caraïbes-Mexique et transatlantique) et elle résulte non seulement des voyageurs conventionnels et des transporteurs aériens qui se spécialisent dans les voyages d'agrément 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 d'agrément à bas prix, 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 sur les marchés des forfaits ou des vols secs. Les deux tendances fondamentales dans le monde du tourisme que sont la forte croissance des ventes directes en ligne ainsi que la désintermédiation des transactions, 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, voyageurs réceptifs), les agents de voyages, les agences en ligne et même via 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 Voyageurs

Les voyageurs 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 voyageurs 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 voyageurs 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 voyageurs 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 marché FIT, deviennent ainsi à la fois un circuit de distribution supplémentaire et des concurrentes pour les voyageurs. Face à la croissance rapide du marché des circuits pour voyageurs indépendants, les voyageurs accordent plus d'importance à ce segment du marché.

4.5.1.1 Sur le marché canadien

Les vacanciers canadiens voyagent principalement dans deux régions, soit le Sud et l'Europe. Les voyageurs des destinations soleil recherchent le confort des forfaits tandis que les voyageurs des destinations transatlantiques recherchent davantage des sièges d'avion et des services de location d'automobiles et de chambres d'hôtels à la nuitée. Les voyageurs 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 voyageurs 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 Canada 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 Sur le marché du Royaume-Uni

La concurrence sur le marché touristique du 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 restrictif. 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, où elle est le principal voyageur spécialisé dans les voyages à destination du Canada. Elle vend des voyages, y compris des vols, au Canada directement aux consommateurs par l'entremise de son centre d'appels et de son site web canadianaffair.com.

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. Les agences de voyages qui nous livrent concurrence montrent un intérêt moins marqué à l'égard des ventes de destinations canadiennes, la majeure partie de leurs ventes étant constituée de destinations soleil traditionnelles en Europe.

La concurrence entre les sociétés aériennes de même que la stratégie des prix sont demeurées stables au cours des 12 derniers mois.

4.5.2 Agences de voyages et distribution

Les agences de voyages sont des intermédiaires entre le voyageur et le consommateur. Les agents de voyages rencontrent 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, 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. Nous croyons que les agences de voyages se livrent concurrence principalement au chapitre des prix et de la qualité des services. Comme dans le cas des voyagistes, 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, l'une de nos priorités est 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, Voyages en Liberté/Liberty Travel, Voyages Marlin/Marlin Travel, TravelPlus ou des programmes affiliés (qui constituent notre réseau d'agences de voyages), Voyages Carlson Wagonlit, CAA, Flight Center, Maritime Travel, Uniglobe, Ensemble, Travel Savers, Vision Travel et Les experts en voyages opérée par Travelbrands Inc.

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 centralisés et 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. Au Canada, on assiste de plus en plus à une intégration verticale entre les réseaux d'agents de voyages et les voyagistes, comme c'est aussi le cas en Europe.

Air Consultants France (ACF) est une agence de voyages qui vend les billets d'avion d'Air Transat en France tout en demeurant un distributeur pour d'autres compagnies aériennes.

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; (iv) les sociétés aériennes régionales qui exploitent les marchés locaux 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 voyageurs 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 n'offrent pas de vols de correspondance, mais plutôt des vols directs desservant le trafic origine/destination.

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 Air Canada/Rouge, KLM, Air France, WestJet et British Airways. Air Canada/Rouge est celui qui possède la plus grande capacité.

4.6 PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

Nous sommes d'avis que notre propriété intellectuelle joue un rôle déterminant dans notre succès. Voici la liste 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, Canadian Air, Club Voyages, Transatours, Transat, Transat Holidays USA, Turissimo, Voyages en Liberté/Liberty Travel, Voyages Marlin/Marlin Travel et Voyages Transat/Transat Travel, ainsi que les autres marques, noms commerciaux, dessins et noms de domaine liés aux marques de commerce susmentionnées.

En 2016, Transat a franchi une étape importante en ce qui concerne la mise en œuvre d'une stratégie intégrée en matière de distribution et de marques en éliminant les marques Nolitours et Tours Mont-Royal et en regroupant toutes ses offres sous les marques Transat et Air Transat.

Certaines de ces marques, comme Air Transat, Transat, Vacances Transat/Transat Holidays, 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.

À la suite de la vente Transat France S.A.S. le 31 octobre 2016, l'acquéreur avait le droit d'utiliser la marque de commerce Vacances Transat et les marques connexes, et ce jusqu'au 30 avril 2018.



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

Un certain nombre de tendances ont marqué le secteur du voyage vacances au Canada et dans le monde au cours des dernières années. 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 s'est fortement accrue sur les compagnies aériennes, tant sur le marché des destinations soleil que sur le marché transatlantique, exacerbant la concurrence sur le prix. La capacité hôtelière dans les destinations soleil n'a pas progressé à la même vitesse, donnant aux hôteliers un pouvoir de négociation avec les producteurs de forfaits (transporteurs aériens et voyageurs) plus grand que par le passé.

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 concurrentiels en prix ; commencer à investir dans l'hôtellerie pour bénéficier de la position actuellement favorable de cette activité dans la chaîne touristique.

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 voyageurs 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*

Au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique, où se situe le cœur de nos activités, les voyageurs 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 B.C.* 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 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 modifie, 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 fonds d'indemnisation couvre depuis le 1^{er} août 2018 davantage de situations. Les clients des agents de voyages tirent dorénavant avantage d'une protection financière, bonifiée en plus d'une indemnisation plus rapide en cas de problème.

Par ailleurs, à compter du 1^{er} janvier 2019, les agents de voyages n'auront plus à percevoir la contribution au fonds d'indemnisation de leurs clients. Ainsi, les clients des agents de voyages profiteront du fonds gratuitement. Cette contribution équivaut actuellement à 1 \$ par tranche de mille dollars de services touristiques vendus. Plus particulièrement, ces mesures qui entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2019 prévoient que lorsque la valeur du fonds d'indemnisation est égale ou supérieure à 125 M \$ au 31 mars, ce qui était le cas au 31 mars 2018, les clients des agents de voyages bénéficient d'une remise de la contribution au fonds et la protection devient alors gratuite. La perception des contributions reprendra, selon le calcul prévu au règlement, si le montant en surplus cumulé au 31 mars diminue à 75 M \$ ou moins.

Les clients peuvent faire une réclamation directement au fonds d'indemnisation 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 fonds d'indemnisation au 31 mars précédent, sans être inférieur à 30 M \$.

En Ontario, contrairement au Québec, les 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** »). Il est important de noter que la prochaine phase de l'examen approfondi du ministère des Services gouvernementaux et des services aux consommateurs (le « **Ministère** ») sera axée sur l'élaboration du Règlement et que le Ministère entend consulter les intervenants sur les modifications réglementaires proposées. Il n'est donc pas exclu qu'à ce stade le fonds d'indemnisation fasse l'objet d'une modification.

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.

En Colombie-Britannique, comme en Ontario, le fonds d'indemnisation est constitué de contributions des agents de voyages. 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, lequel s'applique quand la valeur comptable du fonds de prévoyance est d'au moins 2,0 million \$ et que l'agent de voyages a payé les contributions exigibles pendant des périodes semestrielles successives équivalant à trois ans.

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 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 a augmenté de plus de 5 % entre la date de l'achat et la date se situant 45 jours avant le départ; (ii) qu'aucune augmentation du prix ne peut survenir dans les 30 jours précédant 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 contiennent 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.

Quoi 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.

Bien que les transporteurs aériens soient régis par la législation fédérale, les modifications apportées à la *Loi sur la protection du consommateur* du Québec, qui sont entrées en vigueur le 30 juin 2010, empêchent les transporteurs aériens d'exiger un prix plus élevé que le prix annoncé.

Le *Règlement sur les transports aériens* 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.

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.

4.1.8.1.2 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 qui sont chargés de la vente de forfaits vacances individuels (non couverts par la protection ATOL). 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.

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 28 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 28 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.

En raison de l'avis formel déposé par le Royaume-Uni pour se retirer de l'Union Européenne en date du 1^{er} avril 2019, la convention relative au transport aérien mentionnée ci-dessus ne s'appliquera plus aux services aériens entre le Canada et le Royaume-Uni à compter de cette date. Par conséquent, le Royaume-Uni a demandé que des négociations soient entamées avec le Canada en vue de conclure une entente bilatérale de transport aérien qui fournirait un cadre réglementaire de remplacement pour les vols en question. Un tel accord a été conclu entre les deux pays le 30 novembre 2018 à Ottawa. Cet accord entrera en vigueur tel que prévu le 1^{er} avril 2019 et, le cas échéant, sera sujet à une période transitoire qui sera déterminée par le Royaume-Uni et l'Union européenne.

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 le « **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 (l'« **Office** »), 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 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'Union européenne (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 auront 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 (N.B. L'Office des transports du Canada est en train d'élaborer le cadre réglementaire afin d'appliquer ces principes statutaires avec entrée en vigueur prévue pour le 1^{er} janvier 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 Canada, 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 régulation 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 prévoit obtenir la certification ISO 14001:2014 de son système de gestion environnementale par l'organisme compétent au début de 2019. Depuis janvier 2012, tous les transporteurs aériens desservant l'UE, y compris Air Transat, sont assujettis au règlement concernant l'application du système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) à l'aviation. 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 effectivement 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, et cette mesure est appelée la « disposition de suspension ». 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 comme CORSIA (pour *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*), deviendra obligatoire pour tous les pays d'ici 2027, sauf les pays les moins développés. Le Canada est l'un des nombreux pays qui participeront 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 et qui a accepté de participer à la phase de transition volontaire devront être compensées au moyen d'un ou de plusieurs programmes à partir de 2021. Air Transat est tenue, en vertu des lois applicables, de soumettre un plan de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions au gouvernement canadien pour se conformer au CORSIA. La date limite pour soumettre ce plan est le 28 février 2019, mais Air Transat le soumettra d'ici la fin de 2018. Air Transat, à l'instar de toutes les compagnies aériennes, devra surveiller ses émissions à compter du 1^{er} janvier 2019 et soumettre chaque année un rapport d'émissions vérifié. L'année 2019 servira d'année de référence et Air Transat devra payer ses émissions à compter de 2021. 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. Air Transat demeure assujettie au SCEQE de l'UE, mais uniquement pour les vols intra-européens. Toutefois, les coûts associés à ces vols ne sont pas significatifs pour Air Transat, étant donné qu'ils représentent un très faible pourcentage, soit moins de 0,1 %, de l'ensemble de nos routes et que nous recevons suffisamment de crédits gratuits pour couvrir nos émissions. L'UE devrait décider d'ici 2024 si le CORSIA remplacera effectivement la composante « aviation » du SCEQE.

Au Canada, une taxe intra-provinciale pour les émissions de carbone est déjà en place dans les provinces de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, laquelle toutefois ne s'applique pas à Air Transat puisque celle-ci n'opère pas de vols intra-provinciaux. Depuis 2014, la province de l'Ontario applique quant à elle une taxe sur le carburant d'aviation, laquelle taxe s'applique à toutes les compagnies aériennes qui achètent du carburant pour leurs avions en Ontario. Le gouvernement canadien n'a pas encore décidé si l'aviation fera effectivement partie d'un régime fédéral de taxe sur le carbone. En outre, 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. 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.

Le conseil d'administration de Transat a adopté en 2008 une politique de développement durable, et en 2010 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 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.

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.

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'activité de la Société. Les membres du comité de responsabilité d'entreprise se réunissent de deux à quatre fois par année.

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 référer à la section intitulée « Risques et incertitudes » de notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2018, que vous pouvez consulter sur SEDAR (sedar.com).

4.9.1 **Gestion de risques et assurances aériennes**

4.9.1.1 Voyagistes et agences de voyages

Nous détenons et maintenons en vigueur des polices d'assurance dont les montants sont conformes aux normes de l'industrie. Notre assurance responsabilité relativement à nos activités de voyageur et d'agence de voyages couvre la responsabilité relative aux dommages corporels ou matériels subis par des voyageurs ou des tiers. Dans le cadre de nos activités de voyageur, nous déployons tous les efforts raisonnables afin de s'assurer que nos fournisseurs de service détiennent également une assurance relative aux dommages corporels ou matériels subis par des voyageurs. Par ailleurs, en ce qui concerne nos franchisés et en collaboration avec un assureur, nous avons mis sur pied un programme d'assurance responsabilité professionnelle (erreurs et omissions) volontaire.

Le Comité de gestion de risques et de régie de l'entreprise examine, sur une base continue conformément à son mandat, certaines mesures d'urgence et mesures relatives aux risques liés aux activités de la Société. La gestion de ces risques a été partagée entre les membres de la direction et du Conseil d'administration de la Société afin d'éliminer une gestion des risques « en silos ».

4.9.1.2 Transporteur aérien

Nous détenons et maintenons en vigueur des polices d'assurance dont les montants sont conformes aux normes de l'industrie et qui respectent les exigences pertinentes prescrites par la loi ainsi que les engagements que nous avons pris en vertu des contrats de location de nos aéronefs. Notre assurance responsabilité relativement à nos activités de transport aérien couvre la responsabilité relative aux dommages découlant de blessures subies par des passagers ou à la suite du décès de ceux-ci, de même que les dommages subis par des tiers. La limite par sinistre s'élève à 1,25 milliard de dollars américains, sauf quant à l'assurance responsabilité pour les dommages corporels et matériels à des tiers (autres que les passagers) découlant des risques de guerre, dont la couverture maximale est de 250 millions de dollars américains au total, par sinistre.



À ce sujet, nous détenons et maintenons une assurance supplémentaire pour dommages corporels et matériels à des tiers (autres que les passagers) découlant des risques de guerre pour les dommages au-delà de 250 millions de dollars américains et jusqu'à concurrence de la limite de 1,0 milliard de dollars américains au total, par sinistre.

Par l'entremise de notre comité d'audit et de notre comité de gestion de risques et de régie de l'entreprise, notre conseil d'administration cerne et évalue au moins une fois par année les principaux facteurs de risque afférents à nos activités et approuve les stratégies et les systèmes proposés pour gérer les risques, incluant spécifiquement ceux liés au secteur aérien.

5. DIVIDENDES

T ransat 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 2018, que vous pouvez consulter sur SEDAR (sedar.com).

7. STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL-ACTIONS

7.1 CONTRAINTES EN MATIÈRE DE PROPRIÉTÉ D'ACTIONS

En vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, Air T ransat doit être en mesure, en tout temps, de justifier qu'elle est un « Canadien » au sens de cette loi (ci-après, un « **Canadien admissible** ») afin de pouvoir détenir les licences requises pour exploiter un service aérien. Puisque T ransat détient Air T ransat en propriété exclusive, T ransat doit être un Canadien admissible pour qu'Air T ransat soit un Canadien admissible. Il est à noter que la *Loi sur la modernisation des transports* est venue modifier la *Loi sur les transports*, faisant passer le seuil de participation étrangère au capital des transporteurs aériens canadiens de 25 % à 49 %. Or, ce nouveau seuil de participation étrangère est sujet à deux réserves : 1) seulement 25 % des actions avec droit de vote peuvent être détenues directement ou indirectement par une entité ou individu dit « non Canadien » et 2) seulement 25 % des actions avec droit de vote peuvent être détenues par un ou plusieurs « non Canadiens » autorisés à fournir un service aérien. T ransat prévoit se conformer à ces nouvelles restrictions au cours de l'année 2019.¹

À l'heure actuelle, nos statuts prévoient des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote. Les actions à droit de vote variable peuvent seulement être détenues ou contrôlées par des personnes qui ne sont pas des Canadiens admissibles et confèrent un droit de vote par action, sauf si (i) le nombre d'actions à droit de vote variable émises et en circulation dépasse 25 % (ou tout pourcentage supérieur que le gouverneur en conseil peut fixer aux termes de la *Loi sur les transports au Canada*) du nombre total des actions avec droit de vote émises et en circulation de T ransat, ou si (ii) le nombre total de voix exprimées par les détenteurs des actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d'une assemblée excède 25 % (ou tout pourcentage supérieur que le gouverneur en conseil peut fixer aux termes de la *Loi sur les transports au Canada*) du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si l'un ou l'autre des plafonds susmentionnés se trouvait par ailleurs dépassé, le nombre de votes rattaché à chacune des actions à droit de vote variable diminue proportionnellement de manière à ce que (i) la catégorie des actions à droit de vote variable prise dans son ensemble ne confère pas plus de 25 % de l'ensemble des droits de vote rattachés à toutes les actions avec droit de vote émises et en circulation de la Société et de manière à ce que (ii) le nombre total

1. Veuillez vous reporter à la rubrique 4.8.2.2 pour obtenir des renseignements plus détaillés.

de voix exprimées par les détenteurs des actions à droit de vote variable ou pour leur compte à une assemblée n'excède pas 25 % des voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Les actions à droit de vote peuvent seulement être détenues et contrôlées par des Canadiens admissibles et confèrent toujours un droit de vote par action. Tous les autres droits, privilèges, conditions et restrictions sont identiques pour les deux catégories d'actions.

Les détenteurs des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote votent ensemble à toute assemblée; aucune assemblée distincte n'est tenue pour les détenteurs de l'une ou l'autre de ces catégories d'actions. Seuls les actionnaires habilités à voter à une assemblée, présents à cette dernière ou représentés par procuration, peuvent exercer les droits de vote se rattachant aux actions avec droit de vote qu'ils détiennent.

Le conseil d'administration de Transat, aux termes de ses pouvoirs en vertu du règlement n° 1999-1 de Transat et de la réglementation adoptée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et conformément aux dispositions des statuts de Transat et de la *Loi sur les transports au Canada*, a mis en place une série de mesures administratives afin de s'assurer en tout temps que les actions à droit de vote de Transat sont détenues et contrôlées par des Canadiens admissibles et que les actions à droit de vote variable sont détenues ou contrôlées par des personnes qui ne sont pas des Canadiens admissibles (les « **restrictions relatives à la propriété** »). Ces mesures prennent notamment la forme d'une déclaration de propriété et de contrôle. Les actionnaires qui souhaitent voter à une assemblée en (i) remplissant et déposant un formulaire de procuration ou un formulaire d'instructions concernant le vote, ou en (ii) assistant et votant à ladite assemblée, doivent remplir une déclaration de propriété et de contrôle pour permettre à Transat de respecter les restrictions relatives à la propriété. Si un actionnaire ne remplit pas dûment une telle déclaration, ou si Transat ou son agent de transfert, Société de fiducie AST (AST Trust Company) (« **AST** »), établit qu'un actionnaire a indiqué (par inadvertance ou pour un autre motif) qu'il détient ou contrôle la mauvaise catégorie d'actions, la conversion automatique prévue dans nos statuts est effectuée. Lorsqu'un énoncé apparaissant dans une déclaration de propriété semble incompatible (par inadvertance ou pour un autre motif) avec l'information détenue par la Société, cette dernière peut prendre les mesures qu'elle juge appropriées afin d'assurer le respect des restrictions relatives à la propriété. De plus, si une déclaration n'est pas dûment remplie, signée et transmise à Transat par l'entremise de son agent de transfert AST, les votes rattachés aux actions avec droit de vote de l'actionnaire qui fait une telle déclaration ne sont pas comptabilisés.

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 (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'actions à droit de vote et d'actions à droit de vote variable, introduites dans nos plus récents statuts de modification déposés et entrés en vigueur le 4 mars 2005 (les « **statuts de modification** »), et d'actions privilégiées. Au 31 octobre 2018, 2 931 020 actions à droit de vote variable et 34 614 315 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 Exercice des droits de vote



Les détenteurs d'actions à droit de vote variable ont le droit d'être convoqués, d'assister et de voter à toutes les assemblées des actionnaires de Transat, sauf lorsque les porteurs d'une catégorie précise ont le droit de voter séparément comme catégorie, conformément aux dispositions de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

Les actions à droit de vote variable confèrent une voix par action détenue, sauf si (i) le nombre d'actions à droit de vote variable en circulation dépasse 25 % du total des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote en circulation (ou tout pourcentage supérieur que le gouverneur en conseil peut fixer aux termes de la *Loi sur les transports au Canada*); ou (ii) le total des voix exprimées par les détenteurs d'actions à droit de vote variable ou pour leur compte à une assemblée dépasse 25 % (ou tout pourcentage supérieur que le gouverneur en conseil peut fixer aux termes de la *Loi sur les transports au Canada*) du nombre total de voix qui peuvent être exprimées à cette assemblée.

Si l'un ou l'autre des seuils décrits ci-dessus est dépassé, le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminuera automatiquement et sans autre formalité. Pour le cas décrit au paragraphe (i) ci-dessus, les actions à droit de vote variable prises comme une catégorie ne donnent pas plus de 25 % (ou tout pourcentage supérieur que le gouverneur en conseil peut fixer aux termes de la *Loi sur les transports au Canada*) du total des droits de vote rattachés au total des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote émises et en circulation de Transat. Pour le cas décrit au paragraphe (ii) ci-dessus, les actions à droit de vote variable prises comme une catégorie ne donnent pas plus de 25 % (ou tout pourcentage supérieur que le gouverneur en conseil peut fixer aux termes de la *Loi sur les transports au Canada*) du nombre total des voix qui peuvent être exprimées à cette assemblée.

7.4.1.2 Dividendes

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

7.4.1.3 Fractionnement ou regroupement

Aucun fractionnement ni aucun regroupement des actions à droit de vote variable ou des actions à droit de vote n'auront lieu à moins que les actions à droit de vote variable ou les actions à droit de vote, selon le cas, soient fractionnées ou regroupées simultanément, de la même manière, de façon à maintenir et à conserver les droits relatifs des porteurs d'actions de chacune de ces catégories.

7.4.1.4 Droits en cas de liquidation ou de dissolution

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

7.4.1.5 Conversion

Chaque action à droit de vote variable émise et en circulation sera convertie en une action à droit de vote, automatiquement et sans autre intervention de la part de Transat ou du porteur, si (i) l'action à droit de vote variable est ou devient détenue et contrôlée par un Canadien admissible, ou (ii) les dispositions prévoyant des contraintes prévues à la *Loi sur les transports au Canada* en matière de propriété étrangère sont abrogées et ne sont pas remplacées par d'autres dispositions semblables.

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 les actions à droit de vote sont inscrites, être présentée à la totalité ou à la quasi-totalité des détenteurs d'actions à droit de vote dans une province donnée 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 livraison contre paiement des 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 ne sont censées 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 assujettis aux dispositions relatives à l'exercice des droits de vote rattachés aux actions à droit de vote variable nonobstant la conversion. Notre agent des transferts déposera les actions à droit de vote issues de la conversion pour le compte de l'actionnaire.

Si les actions à droit de vote issues de la conversion et déposées en réponse à l'offre sont retirées par l'actionnaire ou ne sont pas prises en livraison par l'initiateur ou encore si l'offre est abandonnée ou retirée, les actions à droit de vote issues de la conversion seront reconverties automatiquement et sans autre intervention de la part de Transat ou du porteur en actions à droit de vote variable. Les actions à droit de vote variable ne pourront être converties en actions à droit de vote, et vice versa, autrement que selon la procédure de conversion énoncée dans nos statuts de modification datés du 4 mars 2005.

7.4.1.6 Contraintes en matière de propriété d'actions

Les actions à droit de vote variable ne peuvent être détenues ou contrôlées que par des personnes qui ne sont pas des Canadiens admissibles.

7.4.2 Actions à droit de vote de catégorie B

7.4.2.1 Exercice des droits de vote

Les détenteurs d'actions à droit de vote ont le droit d'être convoqués, d'assister et de voter à toutes les assemblées de nos actionnaires, sauf si les porteurs d'une catégorie précise ont le droit de voter séparément comme catégorie, conformément aux dispositions de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Chaque action à droit de vote confère le droit d'exprimer une voix à toutes les assemblées de nos actionnaires.

7.4.2.2 Dividendes

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

7.4.2.3 Fractionnement ou regroupement

Aucun fractionnement ni aucun regroupement des actions à droit de vote ou des actions à droit de vote variable n'auront lieu à moins que les actions à droit de vote ou les actions à droit de vote variable, selon le cas, soient fractionnées ou regroupées simultanément, de la même manière, de façon à maintenir et à conserver les droits relatifs des porteurs d'actions de chacune de ces catégories.

7.4.2.4 Droits en cas de liquidation ou de dissolution

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

7.4.2.5 Conversion

Chaque action à droit de vote émise et en circulation est automatiquement convertie en une action à droit de vote variable, sans aucune intervention de Transat ou du porteur, si cette action à droit de vote est ou devient détenue et contrôlée par une personne autre qu'un Canadien admissible.

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 livraison contre paiement des 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 ne sont censées 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 assujettis aux dispositions relatives à l'exercice des droits de vote rattachés aux actions à droit de vote nonobstant la conversion. Notre agent des transferts déposera les actions à droit de vote variable issues de la conversion pour le compte de l'actionnaire.

Si les actions à droit de vote variable issues de la conversion et déposées en réponse à l'offre sont retirées par l'actionnaire ou ne sont pas prises en livraison par l'initiateur ou encore si l'offre est abandonnée ou retirée, les actions à droit de vote variable issues de la conversion seront reconverties automatiquement et sans autre intervention de la part de Transat ou du porteur en actions à droit de vote.

Les actions à droit de vote ne pourront être converties en actions à droit de vote variable, et vice versa, autrement que selon la procédure de conversion énoncée dans nos statuts de modification.

7.4.2.6 Restrictions relatives à la propriété des actions

Les actions à droit de vote ne peuvent être détenues ou 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.

Les actions privilégiées de chaque série prennent rang égal avec les actions privilégiées d'autres séries en ce qui concerne le paiement de dividendes et la répartition de l'actif au moment de la liquidation ou de la dissolution 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 les prix plancher et plafond déclarés et le volume 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 2018.

TRANSAT A.T. INC. « TRZ »			
Mois	Plafond	Plancher	Volume
Octobre 2018	8,08 \$	6,02 \$	2 088 673
Septembre 2018	9,25 \$	7,68 \$	2 165 545
Août 2018	9,40 \$	8,74 \$	917 552
Juillet 2018	9,54 \$	8,12 \$	1 618 776
Juin 2018	8,96 \$	7,53 \$	1 572 546
Mai 2018	8,68 \$	8,24 \$	1 226 502
Avril 2018	9,08 \$	7,08 \$	2 351 041
Mars 2018	10,84 \$	7,02 \$	3 362 579
Février 2018	11,44 \$	10,29 \$	1 792 316
Janvier 2018	11,45 \$	10,65 \$	3 151 260
Décembre 2017	11,82 \$	9,80 \$	2 470 364
Novembre 2017	10,95 \$	9,62 \$	1 626 613

Le 31 octobre 2018, le cours de clôture à la TSX des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote était de 6,80 \$ 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 résidence	Principale occupation	Administrateur depuis	Actions avec droit de vote détenues en propriété ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou une emprise ⁽¹⁾	Unités d'actions différées (UAD) ⁽¹⁾
Jean-Marc Eustache <i>Québec, Canada</i>	Président du conseil, président et chef de la direction	Février 1987	427 202	0
Raymond Bachand <i>Québec, Canada</i>	Conseiller stratégique, Norton Rose Fulbright	Mars 2014	0	39 087
Louis-Marie Beaulieu <i>Québec, Canada</i>	Président du conseil et chef de la direction de Groupe Desgagnés inc.	Mars 2013	20 000	26 902
Lucie Chabot <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	Octobre 2015	6 290	14 272
Lina De Cesare <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	Mai 1989	35 576	17 965
W. Brian Edwards <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	Juin 2010	18 790	45 189
Susan Kudzman <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	Mars 2014	0	41 138
Jean-Yves Leblanc <i>Québec, Canada</i>	Administrateur en chef et administrateur de sociétés	Décembre 2008	13 000	27 982
Ian Rae <i>Québec, Canada</i>	Fondateur et président directeur-général, CloudOps Inc.	Octobre 2018	0	0
Jacques Simoneau <i>Québec, Canada</i>	Président-directeur général, Gestion Univalor, s.e.c.	Novembre 2000	18 280	20 147
Louise St-Pierre <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	Octobre 2017	0	4 932
Philippe Sureau <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	Février 1987	323 209	24 037

(1) Le nombre d'actions ou d'unités d'actions différées indiqué est arrêté au 31 octobre 2018 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 de sollicitation de procurations par la direction de 2018 (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 Chabota 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 Inc.;
- Mme Lina De Cesare a été conseillère du président de Transat de novembre 2009 à octobre 2014 et présidente, Voyagistes, de Transat et présidente de Corporation de gestion hôtelière Caméléon de décembre 2004 à novembre 2009;
- Mme Susan Kudzman a été actuaire et membre du partenariat chez Mercer Canada où elle a été embauchée de 2011 à 2014 pour diriger la pratique de gestion de risques. Elle a été première vice-présidente, ressources humaines, à la Banque Laurentienne du Canada de mars 2014 à septembre 2015 et a été vice-présidente exécutive et chef de la gestion des risques et Affaires corporatives à la Banque Laurentienne du Canada de 2015 à 2018. 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;
- 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 siège également à titre d'administrateur au sein des conseils de Fer 3 Capital Inc. depuis 2011 jusqu'à présent et de 9264-5381 Québec inc, depuis 2012 jusqu'à présent. Il a été administrateur de QuébecInnove au cours de l'année 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'administrations auxquels siègent les administrateurs de la Société dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction se rapportant à l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires qui aura lieu le 30 avril 2019 (ou dans notre plus récente circulaire de sollicitation de procurations par la direction, le cas échéant) que vous pourrez consulter sur SEDAR (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 2018 sont énumérés dans le tableau suivant :

COMITÉ EXÉCUTIF	Jean-Marc Eustache, président Raymond Bachand W. Brian Edwards Jean-Yves Leblanc Jacques Simoneau
COMITÉ D'AUDIT	Jean-Yves Leblanc, président Raymond Bachand Lucie Chabot Jacques Simoneau
COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES ET DE LA RÉMUNÉRATION	W. Brian Edwards, président Louis-Marie Beaulieu Susan Kudzman Jean-Yves Leblanc
COMITÉ DE GESTION DE RISQUES ET DE RÉGIE DE L'ENTREPRISE	Jacques Simoneau, président Lina De Cesare W. Brian Edwards Susan Kudzman

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

9.2 NOTRE HAUTE DIRECTION

9.2.1 *Retraites et nominations récentes*

Le 9 novembre 2018, Transat a annoncé le départ éventuel de M. Jean-François Lemay, président-directeur général d'Air Transat. M. Lemay continuera d'assumer ses fonctions jusqu'à la nomination de son successeur.

Le 1er février 2018, Transat a annoncé la création de sa division hôtelière en nommant M. Jordi Solé au poste de président de cette nouvelle division. À ce titre, M. Solé est responsable notamment de l'ensemble du développement hôtelier de Transat dans les Caraïbes et au Mexique.

Au cours de l'année 2017, plusieurs changements sont survenus au sein de la haute direction de Transat. Premièrement, le 31 juillet 2017, après dix-sept (17) ans au service de la Société, André De Montigny a quitté ses fonctions de président de Transat international pour partir à la retraite.

De plus, Transat a annoncé le 13 septembre 2017 la nomination de Bruno Leclaire au poste de chef de la direction des systèmes d'information et des solutions numériques, avec effet le 1er novembre 2017. M. Leclaire succède à Michel Bellefeuille qui a quitté ses fonctions de vice-président, systèmes d'information pour partir à la retraite en décembre 2017.

Le 11 octobre 2017, Transat a également annoncé la nomination d'Annick Guérard au poste de chef de l'exploitation de Transat à compter du 1er novembre 2017. À ce titre, Mme Guérard est responsable de toutes les activités de voyage loisir de Transat, y compris le secteur aérien.



9.2.2 Membres actuels

Le tableau ci-après 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 2018, les administrateurs et membres de la haute direction de la Société détiennent en tant que groupe 1 219 158 actions à droit de vote, lesquelles représentent 3,25 % 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.	29 883
Bernard Bussières <i>Québec, Canada</i>	2001	Vice-président, affaires juridiques et secrétaire corporatif de Transat	68 791
Daniel Godbout <i>Québec, Canada</i>	1999	Vice-président principal, transport et gestion de revenus de Transat	54 484
Annick Guérard <i>Québec, Canada</i>	2002	Chef de l'exploitation, Transat A.T. inc. et présidente et directrice générale, Transat Tours Canada inc.	46 667
Christophe Hennebelle <i>Québec, Canada</i>	2009	Vice-président, ressources humaines et affaires publiques de Transat	22 017
Bruno Leclaire <i>Québec, Canada</i>	2014	Chef de la direction des systèmes d'information et des solutions numériques, Transat Tours Canada inc.	12 373
Jean-François Lemay <i>Québec, Canada</i>	2011	Président et directeur général d'Air Transat A.T. inc.	48 450
Denis Pétrin <i>Québec, Canada</i>	1990	Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière de Transat	74 146

(4) Le nombre d'actions indiqué est arrêté au 31 octobre 2018 et est fondé sur les déclarations des membres de notre haute direction. Il est précisé que le nombre d'actions mentionné ne comprend pas 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.

À l'exception de MM. Jean-Marc Eustache, Bernard Bussièrès, 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 novembre 2009 à juillet 2014, le poste de directeur, ressources humaines, de Transat France et d'août 2014 à juin 2016, le poste de vice-président, ressources humaines et gestion du talent de Transat. Depuis le 23 juin 2016, il est vice-président, ressources humaines et Affaires publiques de Transat;
- M. Jean-François Lemaya 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. Lemay quittera ses fonctions de président-directeur général en début de l'année 2019;
- 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.

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 significatif sur la situation financière de la Société, sous réserve du paragraphe qui suit. La Société détient une assurance responsabilité pour les administrateurs et les dirigeants ainsi qu'une assurance responsabilité professionnelle dont la couverture est habituellement suffisante pour payer les montants que la Société pourrait être tenue de verser dans le cadre de ces poursuites. La Société s'est toujours défendue vigoureusement à l'égard de toutes ces poursuites et entend continuer de le faire.

La Société est présentement impliquée dans un litige à l'égard duquel les demandeurs allèguent l'appropriation illicite de renseignements confidentiels et la sollicitation inappropriée d'employés. Quoique la demande amendée ne précise pas le montant des dommages-intérêts réclamés, le représentant des demanderesse, lors de son interrogatoire hors cour, a affirmé que ceux-ci se chiffraient à au moins 30 millions de dollars américains. La Société est d'avis que ces allégations sont mal fondées et sans mérite. Ainsi, elle continuera de se défendre vigoureusement. La Société est également d'avis que les demandeurs n'ont toujours pas présenté une preuve suffisante pour étayer l'entièreté de leur demande ni du montant des dommages-intérêts réclamés. Par conséquent, il n'est pas encore possible de déterminer avec certitude l'incidence de l'obligation financière qui pourrait découler de cette poursuite si la défense de la Société n'était pas retenue.

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. La déductibilité fiscale des pertes que la Société a déclarées au cours des exercices passés et découlant de placements dans des papiers commerciaux structurés adossés à des actifs a été remise en question par les autorités fiscales et des avis de cotisation ont été reçus à cet effet au cours de l'exercice. Cette situation, qui pourrait entraîner une charge d'environ 16,2 M \$, 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, cette situation a entraîné un déboursé de 15,1M \$ au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2015. Ce montant est comptabilisé comme impôt à recevoir au 31 octobre 2018.

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 (AST Trust Company), 2001, boul. Robert-Bourassa, bureau 1600, Montréal (Québec) H3A2A6. 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 la société d'experts-comptables qui a préparé le rapport des auditeurs aux actionnaires relativement aux états financiers consolidés de la Société pour les exercices terminés le 31 octobre 2018 et le 31 octobre 2017, qui figurent dans le rapport annuel 2018 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. 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, dont quinze (15) de type Airbus A321neo LR et deux (2) de type Airbus A321neo. Vous trouverez une description détaillée des Airbus A321neo LR et A321neo ainsi que de leur rôle dans la stratégie de flotte de la Société dans la section « Transport Aérien » de la présente notice annuelle.

Exception faite des contrats conclus dans le cours normal des activités, l'acquisition d'un terrain au Mexique ainsi que la conclusion des baux d'aéronefs mentionnés ci-dessus, aucun autre contrat important n'a été conclu au cours de l'exercice 2018.

14. INFORMATIONS PROSPECTIVES

Certaines déclarations contenues dans la présente notice annuelle, à l'exception des énoncés de faits historiques, sont des déclarations de nature prospective fondées sur des hypothèses et sont l'expression des attentes actuelles de la Société et de ses filiales. Les déclarations prospectives sont fournies afin d'aider le lecteur à comprendre la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société à certaines dates et pour les périodes terminées à certaines dates et de présenter l'information au sujet des attentes et des projets actuels de la direction, et le lecteur est prié de noter

que ces déclarations pourraient ne pas se prêter à d'autres fins. Les déclarations de cette nature peuvent porter, notamment, sur l'exploitation, les activités, la situation financière, les résultats financiers prévus, le rendement, les clients potentiels, les possibilités, les priorités, les cibles, les buts, les objectifs continus, les stratégies et les perspectives de la Société et de ses filiales, de même que les perspectives économiques en Amérique du Nord et à l'échelle mondiale, pour l'exercice en cours et pour les périodes à venir. Les déclarations prospectives comprennent des énoncés de nature prévisionnelle, dépendent de conditions ou d'événements futurs ou s'y rapportant, comprennent des termes tels que « s'attendre à », « anticiper », « planifier », « croire », « estimer », « chercher à », « avoir l'intention de », « viser », « projeter » et « prévoir », ainsi que les formes négatives de ces termes et d'autres expressions semblables, ou se caractérisent par l'emploi de la forme future ou conditionnelle de verbes tels que « être », « devoir » et « pouvoir ».

Les informations prospectives sont fondées sur des facteurs ou des hypothèses importants ayant permis de tirer la conclusion ou d'effectuer la prévision ou la projection dont il est question. Ces facteurs et hypothèses comprennent les perceptions des tendances historiques, des conditions actuelles et de l'évolution future prévue ainsi que d'autres facteurs considérés comme appropriés dans les circonstances.

Les informations prospectives sont exposées à des risques et à des incertitudes inhérents, tant généraux que particuliers, qui font en sorte que des prédictions, des prévisions, des projections, des attentes et des conclusions pourraient se révéler inexactes, que des hypothèses pourraient être incorrectes et que des objectifs ou des buts stratégiques pourraient ne pas être atteints et que des priorités stratégiques pourraient ne pas être réalisées. Divers facteurs importants, qui sont indépendants de la volonté de la Société et de ses filiales dans bien des cas, ont une influence sur les activités, le rendement et les résultats de la Société et de ses filiales ainsi que leurs entreprises. En raison de ces facteurs, les résultats réels peuvent différer sensiblement des attentes actuelles à l'égard des événements ou des résultats estimés ou prévus. Ces facteurs comprennent, notamment, l'incidence ou l'incidence imprévue de la conjoncture économique, de la situation politique et des marchés en Amérique du Nord et dans le monde, des taux d'intérêt et des taux de change, des marchés des actions et des marchés financiers mondiaux, de la gestion des risques d'illiquidité des marchés et de financement, des changements de conventions et de méthodes comptables ayant trait à la présentation de l'information financière (y compris les incertitudes liées aux hypothèses et aux estimations comptables critiques), l'incidence de l'application de modifications comptables futures (y compris l'adoption des Normes internationales d'information financière), de la concurrence, des risques liés à l'exploitation et à la réputation, des changements liés aux technologies, à la réglementation gouvernementale, à la législation et aux lois fiscales, des décisions judiciaires ou réglementaires imprévues, des catastrophes, de la capacité de la Société et de ses filiales à effectuer des opérations stratégiques, à intégrer les entreprises acquises et à mettre en œuvre d'autres stratégies de croissance ainsi que du succès obtenu par la Société et ses filiales pour ce qui est de prévoir ou de gérer les facteurs susmentionnés.

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 et de ses filiales. Le lecteur est également prié d'examiner attentivement ces facteurs ainsi que d'autres facteurs, incertitudes et événements éventuels et de ne pas se fier indûment aux déclarations prospectives.

À moins que la loi ne l'exige, la Société n'est pas tenue de mettre à jour les déclarations prospectives pour tenir compte d'événements ou de circonstances après la date à laquelle ces déclarations ont été formulées ou encore d'événements imprévus, à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements ou de résultats futurs ou autrement.

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 (sedar.com).



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

15.1 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 à chaque année l'administrateur en chef unique parmi les administrateurs indépendants, et ce, suite à 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. M. Jean-Yves Leblanc a exécuté les fonctions d'administrateur en chef de mars 2012 jusqu'à la fin d'août 2018.

15.2 CHARTRE 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 I de la présente notice annuelle.

15.3 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, Lucie Chabot et Jacques Simoneau.

15.3.1 *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.

Lucie Chabot. Mme Lucie Chabot est présidente du conseil d'administration de CDMV Inc., un distributeur pan-canadien de produits et services dédiés aux médecins vétérinaires, depuis 2017. 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 Vinaireus 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 directeur général « 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 directeur 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. M. Simoneau est titulaire d'un baccalauréat en sciences et d'une maîtrise en sciences appliquées de l'Université Laval et d'un doctorat de l'Université Queen's. 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. En 1994, il est nommé directeur du développement des affaires chez Advanced Scientific Computing. 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 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 est présentement président-directeur général et administrateur de Gestion Univalor, s.e.c., administrateur et membre du comité d'audit d'Exploration Azimut inc. (TSXV:AZM), administrateur Genome Canada et d'Edilex inc.

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 15 sociétés fermées et plus de dix comités et conseils d'organismes. 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.

15.4 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 également renforcé le mécanisme de dénonciation en fournissant une nouvelle adresse courriel « Ethique@transat.com » au moyen de laquelle seules trois personnes recevront 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. Chaque année, tous les employés doivent attester avoir pris connaissance du Code d'éthique.

15.5 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.

15.6 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 2018 et 31 octobre 2017, 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 :

	2018	2017
Honoraires d'audit ¹	855 000 \$	865 000 \$
Honoraires pour services liés à l'audit ²	28 000 \$	58 000 \$
Honoraires pour services de fiscalité ³	317 000 \$	729 000 \$
Autres honoraires ⁴	—	—
TOTAL	1 200 000 \$	1 652 000 \$

- (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 liés 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 2017 et le 31 octobre 2016.

16. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Nos états financiers comparatifs et notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2018, qui sont inclus dans notre rapport annuel 2018, contiennent d'autres renseignements financiers. De 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 et extraordinaire des actionnaires qui aura lieu le 30 avril 2019.

Il est possible d'obtenir des exemplaires de ces documents ainsi que des renseignements additionnels relatifs à Transat sur SEDAR (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, H2X4C2.

ANNEXE I – 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 Société², 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 régulation 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 internes 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

-
2. 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.

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.

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 remplacement³.

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 financière⁴.

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;

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

4. 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.

- 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;
- 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 ya 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'audit⁵;

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.

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

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.

