

Notice annuelle 2022



Transat A.T. inc.

Notice annuelle

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2022

Le 14 décembre 2022

TABLE DES MATIÈRES

1.	INFORMATIONS PROSPECTIVES	5
2.	STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ	7
2.1	Nom et constitution	7
2.2	Liens intersociétés	8
3.	DESCRIPTION DE NOS ACTIVITÉS	9
3.1	Transport aérien	9
3.2	Voyagistes	13
3.3	Agences de voyages et distribution	17
3.4	Nos employés	17
3.5	Concurrence	19
3.6	Propriété intellectuelle	22
3.7	Tendances	23
3.8	Le contexte réglementaire dans lequel nous exerçons nos activités	24
3.9	Responsabilité d'entreprise	32
4.	HISTORIQUE SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES	39
5.	DIVIDENDES	44
6.	RAPPORT DE GESTION	44
7.	STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL-ACTIONS	44
7.1	Contraintes en matière de propriété d'actions	44
7.2	Information et rapports	45
7.3	Description générale de notre capital social	45
8.	MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	53
9.	NOS ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION	53
9.1	Nos administrateurs	53
9.2	Notre haute direction	57
9.3	Interdictions d'opérations ou faillites	59
9.4	Amendes ou sanctions	59
9.5	Faillites personnelles	59
10.	MEMBRES DE LA DIRECTION ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉES DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES	60
11.	POURSUITES JUDICIAIRES	60
11.1	Autres	60
12.	AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	61
13.	INTÉRÊTS DES EXPERTS	61
14.	CONTRATS IMPORTANTS	61
15.	NOMINATION D'UN PRÉSIDENT DU CONSEIL ET INFORMATION RELATIVE AU COMITÉ	61
15.1	Nomination d'un président du Conseil	61
15.2	Charte du comité d'audit	61
15.3	Composition de notre comité d'audit	62
15.4	Compétences financières	62

15.5	Procédures de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à l'audit	63
15.6	Politique relative à la préapprobation des services d'audit et des services autres que d'audit	64
15.7	Honoraires pour les services des auditeurs externes	64
16.	RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	65
	ANNEXE A	66

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 2022, 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, Canadian Air, Club Voyages, Marlin Travel/Voyages Marlin, Trafictours, Transat, Turissimo, Voyages en Liberté et Voyages Transat/Transat Travel, TravelPlus, Luxexpert, connectair by Air Transat et Le voyage nous transporte/Travel Moves Us. Les autres marques, dessins, dénominations sociales, noms commerciaux et noms de domaine mentionnés dans la présente notice annuelle appartiennent à leurs propriétaires.

1. INFORMATIONS PROSPECTIVES

La présente notice annuelle contient certaines déclarations prospectives à l'égard de la Société, y compris concernant ses résultats, sa position financière, les impacts de la pandémie de coronavirus [« COVID-19 »], ses perspectives futures et des mesures projetées, dont notamment la reprise graduelle de certains vols et des mesures visant à rehausser sa trésorerie. Ces déclarations prospectives se reconnaissent à l'emploi de termes et d'expressions comme « s'attendre à », « anticiper », « planifier », « croire », « estimer », « avoir l'intention de », « viser », « projeter », « prévoir », ainsi que des formes négatives de ces termes et d'autres expressions semblables, y compris les renvois à des hypothèses. Toutes ces déclarations sont faites conformément aux lois sur les valeurs mobilières canadiennes en vigueur. Ces déclarations peuvent porter, sans toutefois s'y limiter, sur des observations concernant les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir. Les déclarations prospectives sont, de par leur nature, assujetties à des risques et incertitudes qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent grandement de ceux envisagés dans ces déclarations prospectives.

Nous attirons votre attention sur la section 7. Situation financière, trésorerie et sources de financement du rapport de gestion et sur la note 2 aux états financiers consolidés, lesquelles décrivent un environnement, des événements et des conditions, notamment dans un contexte de pandémie, qui indiquent l'existence d'une incertitude significative susceptible de jeter un doute important sur la capacité de la Société à poursuivre son exploitation.

En raison de la pandémie de COVID-19, l'industrie mondiale du transport aérien et du tourisme a fait face à un effondrement du trafic et de la demande. En dépit des assouplissements des mesures sanitaires et des restrictions de voyage initialement mises en place, les restrictions de voyage et les exigences de vaccination imposées par de nombreux pays, ainsi que les inquiétudes liées à la pandémie et ses répercussions économiques, combinées à l'incertitude liée à un possible ralentissement économique, à l'inflation qui sévit dans de nombreux pays, dont le Canada, et au conflit militaire entre la Russie et l'Ukraine ont créé une incertitude importante liée à la demande; et les effets se feront encore partiellement sentir pour l'exercice 2023. Pour la saison d'hiver 2022, la Société a déployé un programme d'hiver réduit, qu'elle a dû ajuster à la suite de l'apparition du variant Omicron et des nouvelles mesures restrictives prises par le Canada et d'autres pays. Pour la saison d'été 2022, la Société a également déployé un programme encore réduit, quoique nettement plus proche des niveaux prépandémiques. Bien que la situation se soit améliorée notablement depuis le deuxième trimestre 2022, la Société ne peut pas prévoir avec certitude toutes les répercussions de cette situation sur ses activités et ses résultats, la vitesse à laquelle la situation s'améliorera, ni le moment exact du retour à une situation normale. Depuis le début de la pandémie, la Société a mis en œuvre une série de mesures tant opérationnelles, commerciales, que financières, notamment la mise en place de nouveaux financements et de mesures de réduction de coûts, visant à préserver sa trésorerie. Elle assure un suivi quotidien de la situation afin d'ajuster ces mesures en fonction de son évolution. Toutefois, tant que la Société ne pourra pas reprendre ses activités à des niveaux suffisants, la pandémie de COVID-19 aura des retombées négatives importantes sur ses revenus, ses flux de trésorerie des activités d'exploitation et ses résultats d'exploitation. Même si la levée de la plupart des restrictions ont permis une nette reprise de ses activités dans le courant de l'année 2022, la Société ne s'attend pas à ce que celles-ci retrouvent un niveau similaire à celui d'avant la pandémie avant 2024.

Les déclarations prospectives peuvent différer sensiblement des résultats réels pour diverses raisons comprenant, sans toutefois s'y limiter, la conjoncture économique, l'évolution de la demande compte tenu de la saisonnalité des opérations, les conditions météorologiques extrêmes, les désastres climatiques ou géologiques, la guerre, l'instabilité politique, le terrorisme réel ou appréhendé, l'éclosion d'épidémies ou de maladies, les préférences des consommateurs et leurs habitudes de consommation, la perception des consommateurs à l'égard de la sécurité des services à destination et de la sécurité aérienne, les tendances démographiques, les perturbations du système de contrôle de la circulation aérienne, le coût des mesures portant sur la protection, la sécurité et l'environnement, la concurrence, la capacité de la Société de préserver et de faire croître sa réputation et sa marque, la disponibilité du financement dans le futur, les fluctuations des prix du carburant et

des taux de change et d'intérêt, la dépendance de la Société envers des fournisseurs clés, la disponibilité et la fluctuation des coûts liés à nos avions, les technologies de l'information et les télécommunications, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables, les litiges en cours et les poursuites intentées par des tiers, la capacité de réduire les coûts d'exploitation, la capacité de la Société d'attirer et de conserver des ressources compétentes, les relations de travail, les négociations des conventions collectives et les conflits de travail, les questions de retraite, le maintien d'une couverture d'assurance à des niveaux et conditions favorables et à un coût acceptable, ainsi que d'autres risques expliqués en détail à la section Risques et incertitudes du rapport de gestion.

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

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

- La perspective selon laquelle tant que la Société ne pourra reprendre ses activités à des niveaux suffisants, la pandémie de COVID-19 aura des retombées négatives importantes sur ses revenus, ses flux de trésorerie des activités d'exploitation et ses résultats d'exploitation.
- La perspective selon laquelle, sous réserve de l'incertitude relative à la continuité d'exploitation tel que décrit à la section Base d'établissement et incertitude relative à la continuité d'exploitation du rapport de gestion et à la note 2 aux états financiers consolidés
- La perspective selon laquelle, pour l'ensemble de 2023, la Société prévoit déployer une capacité équivalente à 90 % de celle de 2019.
- La perspective selon laquelle, la combinaison de la demande et des prix à la hausse permettra à la Société de faire face à un contexte de coûts plus élevés.
- La perspective selon laquelle, pour l'ensemble de 2023, la Société s'attend à une marge de résultat d'exploitation ajustée d'environ 4 % à 6 %.

En faisant ces déclarations, la Société a supposé, entre autres, qu'aucune restriction en matière de déplacements ou de frontières ne sera imposée par les autorités gouvernementales, que les normes et mesures au niveau de la santé et la sécurité du personnel et des voyageurs imposées par les autorités gouvernementales et aéroportuaires seront conformes à celles actuellement en vigueur, que les voyageurs continueront de voyager malgré mesures sanitaires et autres contraintes imposées en raison de la pandémie, que la main-d'œuvre demeurera disponible tant pour la Société, ses fournisseurs ainsi que les entreprises rendant des services aux voyageurs dans les aéroports, que les facilités de crédit et autres modalités de crédit de ses partenaires commerciaux continueront d'être disponibles comme par le passé et que la direction continuera de gérer les fluctuations de trésorerie pour financer ses besoins en fonds de roulement pour l'exercice complet. Si ces hypothèses se révèlent incorrectes, les résultats réels et les développements pourraient différer considérablement de ceux envisagés dans les déclarations prospectives contenues dans la présente notice annuelle.

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

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

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

2. STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ

2.1 Nom et constitution

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

- (i) modifier sa dénomination sociale pour « Transat A.T. inc. »;
- (ii) fixer le nombre de personnes devant composer le conseil d'administration à un minimum de neuf (9) et un maximum de quinze (15) et permettre au conseil d'administration de nommer des administrateurs en cours d'année;
- (iii) permettre la création d'un nombre illimité d'actions privilégiées pouvant être émises en séries, ce qui a mené à la création de 2 400 000 actions privilégiées, série 1, de 250 000 actions privilégiées, série 2, et d'un nombre illimité d'actions privilégiées, série 3;
- (iv) subdiviser chaque action ordinaire sur la base de trois actions ordinaires pour chaque action ordinaire émise et en circulation;
- (v) ajouter des restrictions relatives à l'émission et au transfert de ses actions avec droit de vote afin qu'elle conserve son statut de société « canadienne » au sens de la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10 (la « *Loi sur les transports au Canada* »);
- (vi) créer un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») et un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote »); convertir chaque action ordinaire émise et en circulation qui n'est pas détenue et contrôlée par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada* en une action à droit de vote variable; convertir chaque action ordinaire émise et en circulation qui est détenue et contrôlée par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada* en une action à droit de vote; annuler les actions ordinaires émises et en circulation ainsi converties; annuler les actions ordinaires non émises de Transat et leur substituer, avec les adaptations requises, les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote aux fins de l'exercice de tout droit de souscription, d'achat ou de conversion rattaché aux actions ordinaires ainsi annulées; et remplacer les restrictions antérieures en matière d'émission et de transfert des actions avec droit de vote de Transat par les restrictions mentionnées au sous-paragraphe (v) ci-dessus; et

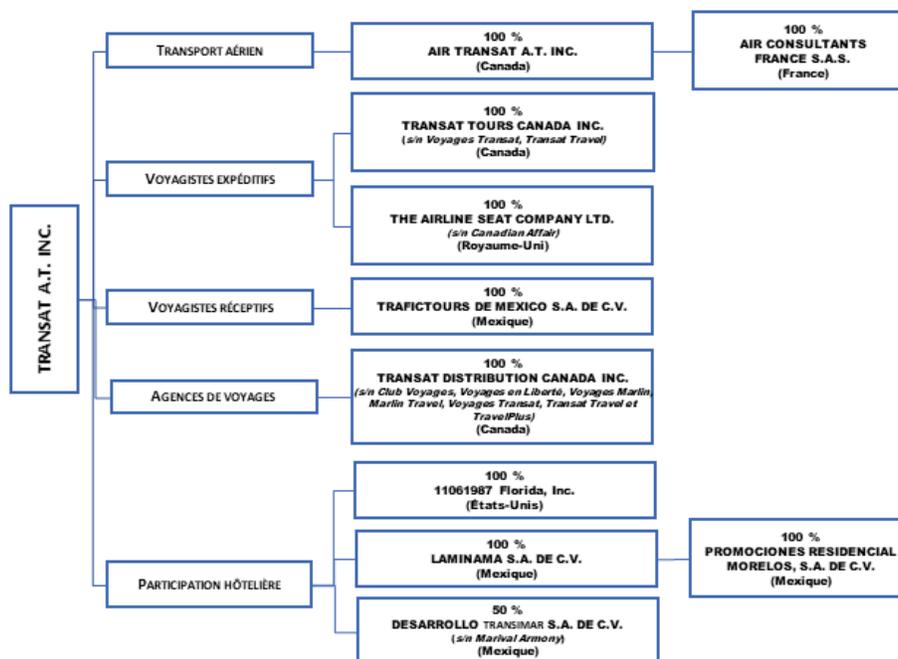
- (vii) modifier ses statuts par le dépôt de statuts d'arrangement afin d'ajuster les restrictions actuelles à l'émission et au transfert d'actions des compagnies aériennes publiques afin qu'elle conserve le statut de société « canadienne », et ce, pour donner suite à la sanction royale reçue, le 23 mai 2018, par la *Loi sur la modernisation des transports*, L.C. 2018, ch.10 (la « *Loi sur la modernisation des transports* »), laquelle est venue modifier la définition de « Canadien » prévue par la *Loi sur les transports au Canada* afin d'élever le seuil des intérêts avec droit de vote d'un transporteur aérien qui peuvent être détenus et contrôlés par des « non-Canadiens » sans que le transporteur ne perde la qualité de société « canadienne », tout en établissant des limites précises liées à ces intérêts.

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

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

2.2 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.



3. DESCRIPTION DE NOS ACTIVITÉS

Née à Montréal il y a 35 ans, Transat est un joueur phare du voyage loisirs, particulièrement comme transporteur aérien sous la marque Air Transat. Élu meilleure compagnie aérienne loisirs en Amérique du Nord par les passagers aux World Airline Awards 2022 de Skytrax, elle offre l'accès à des destinations internationales, américaines et canadiennes. Renouvelant sa flotte aérienne avec des appareils les plus écoénergétiques de leur catégorie, elle s'engage au profit d'un environnement plus sain, qu'elle sait essentiel pour son activité et les destinations qu'elle dessert. Transat est certifiée Travelife depuis 2018.

Le secteur dit des voyages loisirs regroupe principalement des transporteurs aériens s'adressant à une clientèle voyageant pour le loisir, c'est-à-dire principalement pour le tourisme, les vacances, ou pour rendre visite à des proches, mais aussi des voyageurs, des agences de voyages (ayant pignon sur rue ou en ligne), des entreprises offrant des services à destination et des hôteliers. Dans chacun de ces sous-secteurs, on retrouve des entreprises qui ont adopté différents modèles de fonctionnement.

Au cours de l'exercice 2022, nous avons enregistré des revenus de 1 642,0 M\$ comparativement à 124,8 M\$ au cours de l'exercice 2021.

Pour une description plus détaillée des activités de la Société, de sa vision, de sa stratégie, une revue de ses objectifs et des réalisations pour 2022, sa capacité de réaliser ses objectifs et finalement, quant à ses opérations de financement dans la dernière année, nous vous référons à notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2022, que vous pouvez consulter sur SEDAR (www.sedar.com).

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

3.1 Transport aérien

3.1.1 Stratégie de flotte de Transat

Transat est constamment à l'affût des nouvelles tendances afin de desservir ses deux marchés loisirs, soit les destinations soleil au départ du Canada et le programme transatlantique que nous commercialisons au départ du Canada et de l'Europe, auxquels s'ajoutent des vols domestiques et transfrontaliers, le tout au meilleur prix et à bord des meilleurs aéronefs disponibles. À cet effet, Air Transat, société aérienne de Transat, compte sur une flotte mixte d'aéronefs de type Airbus comprenant des aéronefs long-courrier (A330 et A321LR) et moyen-courrier (A321ceo).

Au 31 octobre 2022, la flotte exploitée par Air Transat comprend trente-deux (32) aéronefs, y compris vingt-quatre (24) aéronefs long-courrier, dont douze (12) A330 et douze (12) A321LR, et huit (8) aéronefs moyen-courrier, dont sept (7) A321ceo, un (1) B737 (qui n'opère plus de vols commerciaux et sera restitué en décembre).

LONG-COURRIER				
Aéronefs par type	Hiver 2021	Été 2021	Hiver 2022	Été 2022
A330	16	16	12	12
A321LR	6	10	10	12
Total flotte long-courrier :	22	26	22	24

MOYEN-COURRIER				
Aéronefs par type	Hiver 2021	Été 2021	Hiver 2022	Été 2022
A321ceo	7	7	7	7
B737-800	1	1	1	1
Total flotte moyen-courrier :	8	8	8	8

En 2017 et en 2018, Transat a conclu une entente avec AerCap en vue de la location, pour un terme de douze ans, de dix-sept Airbus A321LR neufs, dont douze ont été livrés à ce jour. Les Airbus A321LR constituent la nouvelle version à long rayon d'action (LR) de l'Airbus A321neo (*New Engine Option*) dans le segment des aéronefs mono couloir. En plus des A330 pouvant être déployés sur les destinations soleil à forte demande, les A321LR, combinés aux A321ceo, peuvent desservir les destinations soleil comme le Mexique, les Caraïbes et la Floride. Les A321LR, combinés aux A330, peuvent également être déployés sur les liaisons transatlantiques, ce qui en fait un aéronef dont l'utilisation est maximisée à longueur d'année sur l'ensemble du réseau des destinations de Transat. Le gabarit de l'A321LR assure à Transat une grande flexibilité sur le plan de la commercialisation et de la fréquence des vols, tandis que sa faible consommation de carburant permet de maintenir un coût par siège bas tout en diminuant l'empreinte carbone de la société aérienne. Les avantages associés au A321LR en font l'aéronef de prédilection pour Transat, particulièrement dans un contexte de reprise du volume des activités d'avant la pandémie. Les long-courriers d'Air Transat quant à eux continueront à être principalement déployés sur le programme transatlantique et sur les destinations soleil à forte demande. La Société compte aujourd'hui douze (12) A321LR dans sa flotte et prévoit en principe recevoir les cinq (5) derniers de la commande initiale auprès d'Aercap d'ici le début de l'année 2024.

Depuis le début de la pandémie de COVID-19, Transat a travaillé avec ses partenaires et fournisseurs commerciaux, mais surtout avec ses bailleurs d'aéronefs, afin de reporter les paiements de location des aéronefs, de restructurer les baux d'aéronefs et d'ajuster la taille de sa flotte pour s'adapter à la demande réduite pendant la durée de la pandémie et à la baisse de la demande de services de transport ayant suivi la COVID-19.

Au 31 octobre 2021, Air Transat a ainsi remis deux B737-800 (en sus des deux qu'elle avait remis en fin d'exercice 2020) et quatre A330 (dont trois A330-300 et un A330-200, le tout dans le cadre de négociations visant le retour anticipé de ces aéronefs à leurs bailleurs respectifs ou à l'expiration naturelle des baux concernés.

Au 31 octobre 2022, Air Transat a de plus remis quatre A330-200, dont trois par anticipation et un dans le cadre d'une restructuration de son bail, de sorte que la flotte d'A330 est tombée à douze aéronefs A330, dont onze A330-200 et un A330-300. Par ailleurs, la remise anticipée des aéronefs B737-800 cadre avec la transition d'Air Transat vers une flotte entièrement composée d'Airbus et le dernier B737-800, qui n'a pas été opéré commercialement depuis le début de la pandémie, sera retourné en décembre 2022. Enfin, au cours des exercices 2020 à 2021, Transat a aussi conclu plusieurs ententes visant à restructurer certains baux d'aéronefs. Ces restructurations consistent en une réduction de loyers pour certaines périodes en contrepartie d'une prolongation des baux et s'accompagnent dans certains cas de reports de loyers. Transat a aussi conclu des ententes assorties d'une facturation à l'heure de vol à l'égard de quatre aéronefs A330-200 de sa flotte, ententes qui lui ont permis d'accroître sa flexibilité pendant que la COVID-19 continuait d'avoir une incidence défavorable sur l'industrie aérienne et qui se sont ajoutées à quatre aéronefs bénéficiant déjà de conditions similaires avant la pandémie.

Avec l'introduction des A321LR et la décision de la Société de graduellement abandonner les aéronefs B737 au profit des aéronefs de type A321 et de réduire sa flotte d'A330, Air Transat s'est orientée vers deux types d'aéronefs, soit l'A330 et l'A321. En septembre 2022, Air Transat a par ailleurs conclu un accord avec Air Lease Corporation pour la location à long terme de quatre (4) nouveaux Airbus A321XLR. La livraison de trois (3)

A321XLR à Air Transat est confirmée à partir de la fin de 2025 jusqu'en 2026. L'entente comprend également une option pour un aéronef A321XLR supplémentaire dont la livraison est prévue en 2027. Avec les aéronefs A321LR, les A321XLR constituent la pierre angulaire du plan stratégique 2022-2026 de Transat puisqu'ils permettent de desservir les destinations européennes en été tout en étant utilisé à l'hiver pour les destinations Europe, Sud et celles des États-Unis. Ces aéronefs permettent aussi des rotations d'appareils optimisées combinant des vols courts entre deux rotations sur l'Europe (jusqu'à 17 heures de vol par jour) grâce à une taille plus adaptée aux marchés courts et à un temps de rotation au sol optimisé.

Au cours de l'hiver 2023, il est prévu qu'Air Transat ajoute à sa flotte deux aéronefs usagés, soit un A330-300 et un A321-200. Par ailleurs, pour pallier certains retards anticipés dans les livraisons des A321LR et couvrir ses besoins commerciaux durant les saisons de l'hiver et de l'été 2023, Transat aura recours à des locations d'aéronefs à court terme. Ainsi, sous réserve des approbations réglementaires applicables, Air Transat louera auprès de la compagnie aérienne Smartlynx un aéronef de type A321ceo et deux aéronefs de type B737-8MAX durant l'hiver 2023 et deux A330 durant l'été 2023, le tout avec équipages.

Transat poursuit la réalisation de son plan stratégique 2022-2026, avec la conclusion en novembre 2022 d'un accord visant deux (2) A321LR additionnels auprès de SMBC Aviation Capital Limited, lesquels aéronefs sont attendus au cours du premier trimestre de l'année 2024.

En juillet 2022, Transports Canada a approuvé l'utilisation du programme d'affectation indifférenciée sur plusieurs types d'appareils (le « MFF » ou « *Mixed Fleet Flying* ») pour les A321 et A330. Au même titre que la réduction du nombre de types d'appareils de notre flotte, il s'agit d'une étape majeure dans le processus de réorganisation de nos opérations, comme prévu dans notre plan stratégique 2022-2026. Ce programme d'affectation indifférenciée sur plusieurs types d'appareils permet l'utilisation d'un avion de base et de ses variantes par des membres d'équipage de conduite, au niveau des activités de formation ou de vérification. En d'autres termes, il autorise les pilotes accrédités à opérer sur les A321 et A330 sans distinction, ainsi qu'à mutualiser les activités de formation et de vérification qui leur sont exigées pour ces appareils grâce aux similitudes du poste de pilotage, ainsi que de la philosophie opérationnelle commune des appareils et de l'architecture du système propre à Airbus. Même s'il reste encore plusieurs étapes à franchir avant le déploiement du MFF pour l'opération de notre flotte, ce programme permettra ultimement à Air Transat de réduire ses coûts, notamment de maintenance et de formation, et amènera une certaine flexibilité dans la gestion des rotations des équipages, ce qui simplifiera considérablement nos opérations.

Toutes ces initiatives témoignent 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 programme transatlantique que sur les destinations soleil. À l'avenir, Air Transat souhaite continuer 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.

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

Nous avons desservi environ 3 216 599 passagers au cours de l'exercice 2022, comparativement à 235 000 passagers au cours de l'exercice 2021, et à 2 280 000 passagers au cours de l'exercice 2020. La diminution drastique du nombre de passagers pendant l'exercice 2021 est attribuable à une activité aérienne réduite pour les mêmes raisons qu'en 2020 (Transat avait alors été contrainte de suspendre ses vols une première fois entre le 1er avril et le 23 juillet 2020, inclusivement, en raison de la pandémie et la reprise ultérieure des opérations a été au strict minimum en raison des diverses fermetures de frontières et des règles de quarantaine en place, ce qui a affecté le nombre de passagers à la baisse par rapport au volume prépandémie), ainsi qu'en raison de

la deuxième suspension de nos vols entre le 29 janvier et le 29 juillet 2021, inclusivement (celle-ci découlant principalement du variant Omicron, qui a fortement affecté l'hiver 2021).

Ainsi, durant l'hiver 2021, Air Transat a offert des vols uniquement au départ de Montréal, Toronto et Vancouver (vols domestiques uniquement dans le cas de Vancouver) et a desservi sept destinations soleil (Cancún, Holguín, Montego Bay, Port-au-Prince, Puerto Plata, Puerto Vallarta et Varadero) dans cinq pays (Mexique, Cuba, République dominicaine, Jamaïque et Haïti), comparativement à 33 destinations soleil dans 12 pays au cours de l'hiver 2020 et avant le début de la pandémie. Durant l'été 2021 et depuis la reprise de ses opérations, Air Transat a opéré des vols domestiques et desservi cinq destinations européennes (Paris, Lisbonne, Londres (Gatwick), Porto et Manchester) dans trois pays (France, Royaume-Uni et Portugal), comparativement à 25 destinations européennes dans 12 pays à l'été 2019, qui a précédé la pandémie.

Au cours de la saison hivernale 2022, dont la lancée a été freinée par le variant Omicron, Air Transat a opéré des vols vers près de 35 destinations à travers les Caraïbes, le Mexique, l'Amérique centrale et le Sud, les États-Unis (dont deux nouvelles liaisons sans escale de Montréal vers Miami et Fort Myers) et l'Europe. Des vols directs ont été offerts au départ de quatre villes canadiennes, soit Montréal, Québec, Toronto et Halifax vers les destinations Sud et les États-Unis. En ce qui concerne l'Europe, des vols directs ont été offerts vers la France, le Portugal, le Royaume-Uni et l'Espagne. Afin de multiplier les opportunités de correspondance vers l'international, Air Transat a également opéré des vols domestiques entre Montréal, Québec, Toronto et Vancouver.

Durant l'été 2022, Air Transat a rétabli la majorité de ses liaisons aériennes. Au départ de Montréal, Air Transat a offert des vols vers 19 destinations européennes en service direct dont, en grande nouveauté, Amsterdam. Elle a opéré des vols sans escale vers Athènes, Bâle-Mulhouse, Barcelone, Bruxelles, Lisbonne, Londres, Madrid, Malaga, Paris, Porto, Rome et Venise ainsi que vers les provinces françaises, dont Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes, Nice et Toulouse et sa liaison quotidienne vers Paris a atteint jusqu'à 14 vols par semaine au courant de l'été. En partance de Québec, Air Transat fut le seul transporteur aérien à proposer un service sans escale vers deux capitales européennes, vers Paris et, pour la première fois et en exclusivité, Londres. Depuis Toronto, ce sont 15 villes européennes qui ont été desservies par Air Transat cet été. Les liaisons vers Amsterdam, Athènes, Barcelone, Dublin, Lamezia, Paris, Rome, Venise et Zagreb ont été rétablies, en plus des vols déjà offerts vers Faro, Glasgow, Lisbonne, Londres, Manchester et Porto. Par ailleurs, en raison de la demande soutenue pour le sud du Portugal, Air Transat exploitera désormais ses vols vers Faro tout au long de l'année. Air Transat a opéré des vols vers la Californie pour la première fois de son histoire en desservant San Francisco et Los Angeles au départ de Montréal, en plus des liaisons vers la Floride ayant été opérées de Montréal, Québec et Toronto qui seront désormais offertes tout au long de l'année. Air Transat a également opéré des vols domestiques ainsi qu'une vaste sélection de destinations soleil les plus populaires au Mexique et dans les Caraïbes au départ de Montréal, Québec et Toronto. En mai 2022, Air Transat a par ailleurs mis en place une entente de partage de codes bilatérale (*codeshare*) avec WestJet pour des passagers en correspondance à Toronto et Montréal vers l'Europe, sur un nombre limité de routes de Transat et de WestJet. Ainsi, au départ de Montréal ce sont huit routes transatlantiques de Transat qui connectent avec quatre routes domestiques de WestJet, tandis qu'au départ de Toronto ce sont quatre routes transatlantiques de Transat qui connectent avec dix-sept routes domestiques et transfrontalières de WestJet. Pour plus d'information sur les diverses ententes de partage de codes bilatérale (*codeshare*) nous vous referons à la section intitulé « Ententes de partages de code et interligne virtuel » de notre rapport de gestion.

Sur le plan de la configuration de cabine, parmi les 12 aéronefs A330-200 d'Air Transat, sept d'entre eux comptent 332 sièges et cinq 345 sièges. L'unique A330-300 qui demeure dans la flotte d'Air Transat a 346 sièges. Les douze (12) A321LR actuellement en opération chez Air Transat comptent chacun 199 sièges. Tous les aéronefs A330 et A321LR de la flotte d'Air Transat comportent 12 sièges en classe Club. Sur les sept A321ceo d'Air Transat, six sont configurés à 198 sièges et un à 199 sièges. Sur le plan de l'expérience client, tous les A330 et les A321LR sont équipés d'un système d'éclairage d'ambiance dans toute la cabine, ainsi que d'un système de divertissement à bord avec écrans intégrés aux sièges.

3.1.2 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 compagnie aérienne, de vérifications détaillées, de collecte de données, d'analyse, d'enquête et d'implantation de mesures correctives et préventives.

La présidente d'Air Transat, qui cumule les fonctions de présidente et cheffe de la direction de Transat, a été nommée gestionnaire supérieure responsable d'Air Transat auprès de Transports Canada le 3 juin 2022. Les activités reliées au système de gestion de la sécurité sont déléguées à la directrice principale, sécurité, qualité et sûreté, qui rend compte de la performance du système au gestionnaire supérieur responsable et au chef des opérations aériennes, qui s'est joint à la Société le 1er juin 2022.

En décembre 2021, Air Transat a de nouveau renouvelé sa certification IOSA (*IATA Operational Safety Audit*). Tous les deux ans, Air Transat démontre sa conformité au programme IOSA, qui comprend environ 950 exigences strictes dans les secteurs de la gestion de la sécurité et de la qualité, de la formation, dans le contrôle des opérations aériennes, de cabine et de régulation des vols, au niveau de l'entretien, des opérations au sol, du transport de cargo et de la sûreté opérationnelle. Par cette certification, Air Transat démontre son engagement envers les plus hauts critères de qualité et de sécurité.

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.

3.1.3 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 constituent une préoccupation majeure pour Transat étant donné la faiblesse des marges dans notre industrie. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux fluctuations de prix du carburant, la Société peut choisir de conclure des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. La politique de la Société à cet égard permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburant projetés des douze mois à venir. Cette limite est un maximum, mais n'est pas impérative. Il n'y a par ailleurs aucune limite de couverture minimale mensuelle. La stratégie de couverture de la Société est régulièrement revue et adaptée, au besoin, aux conditions du marché. Ainsi, au 31 octobre 2022, considérant les précédentes incertitudes entourant la pandémie, la Société a progressivement couvert ses besoins projetés des douze mois à venir afin d'atteindre un taux de couverture de 24 %, comparativement à 41 % au 31 octobre 2019 (année de référence).

Pour en savoir plus sur le carburant d'aviation durable à l'égard du SAF+, nous vous référons à la section 3.9.4 de cette Notice annuelle.

3.2. Voyageurs

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

Par ailleurs, Trafictours de Mexico S.A. de C.V., Turissimo Caribe Excursiones Dominican Republic, C. por A. et Caribbean Transportation inc. agissent comme voyagistes réceptifs au Mexique, à la Barbade, en République dominicaine et en Jamaïque.

Chacun de ces voyagistes 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.

3.2.1 Produits de Transat Tours Canada inc.

Transat Tours Canada inc. (« Transat Tours ») distribue ses produits dans les marchés loisirs situés en Amérique du Nord, en Amérique centrale, en Amérique du Sud et en Europe. Nous offrons deux principales catégories de produits afin de répondre aux besoins des clients, soit des forfaits vacances au départ du Canada et des sièges dans tous les marchés desservis par Air Transat. Par ailleurs, Transat Tours offre également des sièges en provenance et à destination de différentes villes canadiennes pour son marché domestique. Tous ces produits sont essentiellement vendus en ligne, selon le cas par Transat Tours ou Air Transat, et par l'intermédiaire des réseaux d'agences de voyages.

Dans la catégorie forfaits, Transat Tours offre cinq collections exclusives : Collection Solo, Collection Famille, Collection Hors du Bureau, Collection Détente et Collection Grand Luxe. Chacune des collections comporte une sélection d'hôtels et d'avantages adaptés à divers types de consommateurs. Transat offre également des Forfaits Duo à Cuba et en Colombie, qui combinent deux régions en un seul voyage.

La Société a annoncé le 29 janvier 2021 la suspension complète de tous les vols réguliers d'Air Transat, affectant ainsi les activités de Transat Tours, et le rapatriement de ses clients au Canada à la suite de la demande du gouvernement canadien de ne pas effectuer de voyages vers le Mexique et les Caraïbes en raison de l'imposition de nouvelles mesures de quarantaine et de test de dépistage de la COVID-19. Cette suspension fut effective jusqu'à la reprise de ses activités le 30 juillet 2021, date à laquelle Air Transat a effectué ses premiers vols commerciaux après six mois d'inactivité. La Société a repris alors graduellement ses opérations en offrant un programme de vols estival au départ de Québec, Montréal et Toronto vers cinq destinations européennes (Lisbonne, Londres, Manchester, Paris et Porto), cinq destinations Sud (Cancún, Holguin, Port-au-Prince, Puerto Plata et Punta Cana), deux aux États-Unis (Fort Lauderdale et Orlando) ainsi qu'un programme de vols intérieurs (entre Calgary, Montréal, Québec, Toronto et Vancouver).

Depuis, Transat a pu étoffer progressivement le programme de ses vols et opérer dès l'Hiver 2021-2022 : huit destinations européennes, 22 destinations Sud, cinq aux États-Unis ainsi qu'un programme intérieur entre Montréal et Toronto. Lors de la saison d'Été 2022, les vols opérés ont couvert : 25 destinations européennes, 14 destinations Sud, cinq aux États-Unis ainsi que des vols intérieurs (entre Montréal, Québec, Toronto, Vancouver et Calgary).

3.2.2 Produits de The Airline Seat Company Limited

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

Canadian Affair est le plus important voyagiste du Royaume-Uni à destination unique vers le Canada et ses activités (vols seulement) sont axées sur le programme de vol d'Air Transat. Celle-ci offre des vacances sur mesure au Canada, distribuant directement au consommateur, et plus récemment par l'intermédiaire d'agences de voyages du Royaume-Uni. Canadian Affair se concentre sur ses activités de voyagiste, vendant des forfaits voyages au Canada assortis de vols soit d'Air Transat ou d'un autre transporteur aérien, par l'entremise de son centre d'appels et en ligne via www.canadianaffair.com. Travaillant en étroite collaboration avec ses

fournisseurs et des voyageurs réceptifs, Canadian Air continue d'élargir sa gamme de produits pour y intégrer davantage de circuits selon une formule de forfaits, ce qui permet aux clients de choisir judicieusement leurs vacances au Canada. Au cours des cinq dernières années, Canadian Air a été élu meilleur voyageur canadien aux British Travel Awards. Elle a également reçu récemment le prix du "Tour opérateur de l'année - petite taille" décerné par un média professionnel de premier plan, TTG.

En ce qui concerne la marque Air Transat, une équipe de vente dédiée s'occupe de stimuler les ventes liées au commerce interentreprises et une équipe de marketing s'occupe de stimuler les ventes liées au commerce électronique de détail, s'assurant ainsi que les messages soient pertinents, opportuns et appropriés pour le marché local, tout en travaillant en étroite collaboration avec Transat afin d'assurer la cohérence des marques. Les sites Web de la compagnie aérienne, www.airtransat.co.uk et www.airtransat.ie, ont fait l'objet d'une promotion plus importante au Royaume-Uni et en Irlande, étant donné que les consommateurs anglais et irlandais ont l'habitude de consulter les sites Web des compagnies aériennes, étant convaincus qu'ils y trouveront les meilleurs prix. Les ventes directes en ligne au Royaume-Uni représentent environ 75 % des ventes totales de vols secs au Royaume-Uni.

Les ventes liées au commerce électronique de détail ont représenté 75 % du chiffre d'affaires d'Air Transat au Royaume-Uni (Air Transat 60 % et Canadian Air 15 %), l'autre 25 % étant constitué des ventes réalisées via les agences de voyages. Air Transat a conclu des partenariats solides avec le secteur du tourisme (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 interentreprises.

3.2.3 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 à la suite de la vente de la filiale Transat France à TUI AG en octobre 2016. À cet effet, ACF veille à la représentation commerciale d'Air Transat pour les vols au départ de la France mais également au départ de la Belgique, des Pays-Bas et de la Suisse et ce, sur les marchés français, belges, suisses, hollandais et allemands.

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

3.2.4 Produits de Trafictours Canada inc.

Trafictours Canada inc. et ses filiales (« TraficTours ») situées au Mexique, en République dominicaine, à la Barbade et en Jamaïque, sont détenues à 100 % par Transat A.T. inc.

TraficTours est un voyageur réceptif et offre des services à destination au Mexique et dans les Caraïbes, principalement dans les destinations balnéaires telles que Cancún, Riviera Maya, Puerto Vallarta, Riviera Nayarit, Los Cabos, Punta Cana, Puerto Plata, La Romana, Samana et Montego Bay.

Les services offerts par TraficTours consistent principalement au transport des passagers depuis et vers les principaux aéroports internationaux jusqu'aux différents hôtels. TraficTours dispose également de représentants parlant plusieurs langues dans tous les hôtels aux différentes destinations, assurant le service à la clientèle ainsi que la vente de circuits touristiques et d'activités afin d'améliorer l'expérience globale des vacanciers. TraficTours a également obtenu de nombreuses concessions dans les halls d'hôtels, travaillant en étroite collaboration avec ceux-ci, afin de fournir tous types de services aux vacanciers.

Avant la pandémie de COVID-19, TraficTours transportait plus d'un million de passagers par an à travers les destinations. Le nombre actuel de passagers transportés augmente graduellement depuis la reprise des voyages d'agrément et devrait atteindre à nouveau la barre du million au cours des prochaines années.

3.2.5 Activités hôtelières

Au cours des dernières années, Transat avait entrepris le démarrage d'une nouvelle activité via la création d'une division hôtelière en 2018. Cette division s'était portée acquéreur de deux terrains à Puerto Morelos au Mexique à la fin de 2018 en vue d'y construire un hôtel balnéaire.

En 2019, dans le cadre de la convention d'arrangement avec Air Canada datée du 27 juin 2019, la Société avait convenu de restreindre ses engagements et dépenses en lien avec l'exécution de sa stratégie hôtelière au cours de la période menant à la clôture de la transaction. Ainsi, la Société s'était concentrée sur les divers éléments se rattachant aux étapes de la pré-construction, plus précisément l'obtention des permis de construction et environnementaux ainsi que l'avancement des plans architecturaux, le tout de manière à pouvoir redémarrer le projet. En parallèle, la Société a mis en place une filiale de gestion aux États-Unis, a commencé à établir l'équipe de direction et a défini la marque et le type de produit du futur complexe hôtelier.

Cependant, en mai 2021, la Société a décidé de cesser les activités de la division hôtelière et ainsi d'abandonner son développement étant donné la modification de ses objectifs stratégiques. Durant l'exercice 2022, sous réserve et considérant les conditions de marché, la Société a retenu les services d'un courtier pour examiner l'opportunité et, le cas échéant, d'effectuer la vente de ses terrains à Puerto Morelos afin d'augmenter son niveau de liquidités.

3.2.5.1 Marival Armony (auparavant Rancho Banderas)

Le 3 avril 2017, Transat a fait l'acquisition, auprès d'un tiers, d'une participation de 50 % dans l'Hôtel Rancho Banderas, situé à Punta de Mita au Mexique. Par l'intermédiaire d'une filiale en propriété exclusive, Transat est coactionnaire avec une filiale de Gesmex dans Desarrollo Transimar, S.A. de C.V. (« Desarrollo Transimar »). Gesmex était également un actionnaire de TraficTours avant l'acquisition par la Société de la participation détenue par Gesmex le 31 mai 2021. Après un agrandissement réalisé en 2018, l'hôtel comprend maintenant 268 chambres. Dans le cadre de cette opération, Transat et Gesmex, ainsi que leurs filiales respectives, ont conclu une convention entre actionnaires, laquelle prévoit une clause de rachat advenant le cas où un changement de contrôle subviendrait, tel que défini dans la convention. En vertu de cette convention, les parties s'octroient mutuellement le droit de vendre ou de racheter, selon le cas, la totalité de leur participation dans Desarrollo Transimar. Les parties ont convenu que le prix d'exercice du droit de vendre ou de racheter la participation de l'autre partie dans Desarrollo Transimar sera la juste valeur marchande de cette participation.

3.3. Agences de voyages et distribution

Au Canada, la Société distribue une partie de ses produits par l'intermédiaire de son propre réseau de détaillants détenus en propriété exclusive, franchisés ou affiliés. La Société est le plus important distributeur au détail de produits de voyages vacances au Canada, où elle compte 258 points de vente, dont 31 sont détenus en propriété exclusive, 125 sont des franchises et 102 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, la Société a lancé un nouveau concept d'agence de voyages sous la bannière Voyages Transat. À ce jour, 28 de ses agences en propriété exclusive exercent leurs activités sous ce nom.

La Société a également développé et mis en œuvre un programme d'agents externes, qui permet d'étendre la portée de ses agences en propriété exclusive sous la bannière Voyages Transat/Transat Travel. Ce programme a été bonifié en 2020 afin de permettre aux agents externes qui se joignent à son réseau d'opérer sous leur propre marque.

La Société exploite son réseau d'agences de voyages au Canada sous l'égide d'une seule entité d'exploitation, ce qui lui permet de tirer profit d'une administration commune pour l'ensemble de ses agences en propriété exclusive partout au pays et de combiner son pouvoir d'achat.

3.4. Nos employés

Au 31 octobre 2022, Transat et ses filiales comptaient 4 035 employés actifs, dont 3 526 au Canada, et le nombre moyen d'employés actifs pour l'exercice 2022 s'élevait à environ 3 281.

À compter du 15 mars 2020, Transat et ses filiales ont eu recours aux mises à pied temporaires pour faire face à la diminution brutale des activités de la Société due à la pandémie de la COVID-19. À deux reprises du 1er avril au 22 juillet 2020 et du 30 janvier au 29 juillet 2021, la Société a suspendu complètement ses opérations aériennes. Pendant cette période, Transat a fait usage du programme de Subvention Salariale d'Urgence du Canada pour permettre à ses employés d'être placés en congé avec solde réduit plutôt qu'en mise à pied temporaire jusqu'à ce que le gouvernement fédéral mette fin au programme le 28 août 2021. Cela a permis de rappeler au travail une grande majorité des employés à partir de la moitié de 2021 et pendant l'année suivante, dont une partie importante a accepté le rappel. Depuis septembre 2022, Transat ne compte plus aucun employé en mise à pied.

Les effectifs ont crû régulièrement par la suite, au fur et à mesure que les activités retrouvaient un niveau proche de celui de 2019. Dans le même temps, Transat a progressivement remis en application et bonifié ses programmes de développement à destination des employés, et a également réévalué les avantages offerts afin de conserver son attractivité sur le marché de l'emploi, notamment pour ce qui concerne les vacances et les avantages voyages offerts aux nouveaux employés.

À la suite de la fin du télétravail obligatoire imposé dans le cadre de la pandémie pour le personnel de bureau le 15 novembre 2021, Transat a mis en œuvre une politique de télétravail actualisée, dont le principe est la liberté de choix pour le personnel dont les fonctions n'imposent pas la présence sur le lieu de travail. Les employés éligibles peuvent ainsi choisir de travailler de n'importe quel endroit au Canada, une présence dans les locaux ne pouvant leur être imposée qu'un maximum de huit jours par année. Cette politique vise à renforcer la satisfaction du personnel, d'élargir le bassin de recrutement et de renforcer le positionnement de Transat en tant qu'employeur de choix. Dans le même temps, elle travaille à aménager ses locaux et à adapter ses façons de faire afin d'encourager les employés à se rencontrer en personne sur une base volontaire dans les bureaux à intervalles réguliers.

L'effort tout particulier mis pendant la pandémie sur la communication avec les employés s'est poursuivi par la suite, notamment par le biais de vidéoconférences tenues régulièrement avec l'ensemble du personnel par des membres de la direction et sur une grande attention mise sur la possibilité pour l'ensemble du personnel de poser des questions à la direction et d'obtenir rapidement des réponses.

Au cours du dernier semestre 2021, nous avons relancé la plateforme de mesure de l'engagement en temps réel qui avait cours chez Transat depuis 2017, mais qui avait été suspendue en raison de la pandémie. Par le biais de sondages réguliers et de partage de commentaires, cette plateforme donne à l'entreprise et à ses gestionnaires le moyen de suivre de près l'évolution du climat et du moral des employés de la Société. Depuis la remise en fonction de cette plateforme, les résultats d'engagement ont été constamment égaux ou supérieurs à ce qu'ils étaient avant la pandémie.

Une description détaillée de nos régimes de rémunération à court et long terme se trouve dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction se rapportant à l'assemblée annuelle des actionnaires qui aura lieu le 9 mars 2023 (ainsi que dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction datée du 27 avril 2022, au besoin) qui peut être consultée sur SEDAR <http://www.sedar.com/>.

Environ 70 % des employés canadiens de Transat sont syndiqués et font l'objet de cinq conventions collectives. 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 2022, la convention collective avec les pilotes de ligne a été prolongée jusqu'au 30 juin 2025 et celle des employés de maintenance jusqu'au 30 avril 2027.

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

Employés	Filiale de transat	Association	Statut de la convention collective
Membres d'équipage (pilotes)	Air Transat	Association des pilotes de ligne (ALPA)	Convention collective en vigueur jusqu'au 30 avril 2025
Agents de bord	Air Transat	Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP)	Convention collective en vigueur du 1 ^{er} novembre 2021 au 31 octobre 2022 - renouvellement à venir
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 - renouvellement en cours de négociation
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 - renouvellement en cours de négociation
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 2022 au 30 avril 2027.

3.5. Concurrence

Transat est confrontée à la concurrence sur plusieurs fronts, notamment à titre de transporteur aérien, de voyagistes et d'agences de voyages (traditionnelles ou en ligne).

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

3.5.1 Voyagistes

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

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

3.5.1.1 Canada

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

principales villes des marchés visés), soit vendus directement aux consommateurs par l'intermédiaire de sites de réservation en ligne.

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

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

3.5.1.2 Le Royaume-Uni

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

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

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

3.5.2 Agences de voyages et distribution

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

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

Comme dans le cas des voyageurs, les faibles marges bénéficiaires obligent les agences de voyages à rechercher des volumes plus élevés et de plus grandes parts de marché. En ce qui concerne l'intégration, l'une de nos

priorités demeure d'étendre notre réseau de distribution sur nos trois principaux marchés géographiques : Canada, transatlantique et soleil.

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

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

3.5.3 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, sur le choix de liaisons (disponibilité de vols directs), sur le confort du vol (sièges, service à bord, etc.) sur l'adaptation de l'offre aux besoins, classes, offre spéciale (familles, jeunes, professionnels, etc.) et sur le programme de fidélité. 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 historiques (« legacy carriers ») qui proposent un service complet, que ce soit par leur réseau diversifié comme par la gamme de produits, ciblant l'ensemble des segments de clientèle. Ces compagnies structurent une partie importante de leur réseau autour d'un nombre limité de plaques tournantes (Hub) et se caractérisent par la proposition d'un service de qualité envers la clientèle affaires ainsi que la participation à des alliances bien établies. Plusieurs compagnies historiques ont développé des filiales, que ce soit pour le trafic régional comme pour faire face à l'essor des compagnies à bas prix; (ii) les transporteurs à bas prix qui se caractérisent par la simplicité de leur modèle d'affaires en faisant des concessions sur la qualité de service (horaires proposés, aéroports desservis, confort à bord) et en proposant des services à la carte payants (bagage enregistré, nourriture à bord, etc.) afin de proposer le prix le plus attractif pour le consommateur. Ces compagnies se sont développées principalement sur des distances moyen-courrier, bien qu'il y a de nouveaux entrants qui n'ont pas encore fait leurs preuves sur le long-courrier; (iii) les transporteurs spécialisés dans les voyages loisirs, comme notre transporteur Air Transat, qui concentrent leurs activités presque exclusivement sur le marché des voyages loisirs au moyen d'une combinaison de vols réguliers et nolisés (dans le cas d'Air Transat, ce sont majoritairement des vols réguliers, sauf pour quelques destinations spécifiques qui sont opérées en vols nolisés) et appuient une partie importante de leur force commerciale par la commercialisation de forfaits; (iv) les sociétés aériennes régionales qui exploitent des vols court-courriers et fournissent du trafic d'apport aux transporteurs de réseau aux principales plaques tournantes.

Les transporteurs de réseau commercialisent et distribuent leurs services aux consommateurs par l'entremise de services de réservation internes, de systèmes mondiaux de distribution et d'internet. Les transporteurs à bas prix vendent la plupart de leurs sièges sur internet. Les transporteurs spécialisés dans les voyages d'agrément nolisent une part de leur capacité en faveur de voyagistes et de grossistes qui, à leur tour, les incorporent à des forfaits qu'ils vendent aux consommateurs surtout par l'entremise du réseau de distribution formé des agences de voyages. Les voyagistes négocient des tarifs pour louer des blocs de chambres d'hôtel et

concluent d'autres arrangements visant à rendre le prix des forfaits vacances plus attrayant pour le consommateur que s'il s'était occupé lui-même de ses réservations.

Les transporteurs de réseau augmentent le nombre de destinations qu'ils offrent à l'aide d'outils de commercialisation comme le partage de codes et l'établissement de coentreprises aériennes. Ils sont parfois membres de quelques-unes des diverses alliances mondiales et coentreprises entre transporteurs qui se sont formées au cours de la dernière décennie. En général, les transporteurs à bas prix et ceux spécialisés dans les voyages d'agrément offrent principalement des vols « point à point ».

Les transporteurs de réseau, les transporteurs à bas prix et les transporteurs spécialisés dans les voyages d'agrément sont de plus en plus en concurrence sur le marché des voyages loisirs 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 3.8.2.2 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.

De plus, certains transporteurs à bas coûts ont fait leur entrée dans le marché canadien durant la pandémie tels que Flair et Lynx Air (anciennement Enerjet). Il s'agit de compagnies appuyées par des fonds étrangers, qui ont annoncé des plans de développement très importants au Canada, avec une stratégie de développement concentrée sur le marché domestique et transfrontalier, en plus de quelques destinations Sud majeures.

Les concurrents de Transat comprennent notamment Air Canada, WestJet, Swoop, Sunwing, Air France, KLM, (British Airways, Aer Lingus, Corsair, Brussels Airlines, TAP Portugal, Lufthansa, American Airlines, Flair Airlines, Lynx Air, Canada Jetlines et OWG (Nolinor).

3.6. Propriété intellectuelle

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

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

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

3.7. Tendances

Reprise du trafic

La reprise du tourisme international dépend de plusieurs facteurs, dont l'économie générale et la santé financière des voyageurs. Elle fut graduelle en cours d'année grâce à la stabilisation de la situation pandémique et à la levée des restrictions aux frontières. L'ensemble de l'écosystème aérien a déployé de nombreux efforts pour relancer à grande vitesse leurs activités opérationnelles. L'opération s'est cependant déroulée dans une situation unique, et sans précédent, de reprise du trafic. Les voyageurs ont démontré un fort engouement et étaient pour plusieurs impatients de renouer avec le voyage après deux années difficiles. Par conséquent, les intervenants du secteur ont dû faire face à de nombreux défis dans un contexte incluant encore de l'incertitude.

Le début de l'année a été marqué par l'émergence du variant Omicron, qui a, à son tour, ébranlé les activités de l'industrie. Plusieurs transporteurs aériens ont dû réduire une fois de plus leurs programmes d'hiver, devant encore jongler avec la mouvance des mesures restrictives imposées par les gouvernements.

Une fois la vague Omicron passée, l'écosystème aérien a dû faire face à un nouveau lot de défis reliés au contexte opérationnel mondial, qui était particulièrement ardu dans la dernière année: aéroports saturés, retards dans la maintenance et les livraisons d'avions, formation et requalification des effectifs, entre autres. Après un printemps et un été passés à remettre en place les différents maillons de l'écosystème aérien, une normalisation des opérations se présente à l'horizon.

En juillet 2022, le trafic de passagers en Amérique du Nord avait augmenté de 48 % depuis le pic d'omicon en janvier de la même année. Toujours au bilan de juillet 2022, le marché canadien a atteint près de 83 % de son niveau de juillet 2019, comparativement à 78 % deux mois plus tôt en mai.

La trajectoire de la reprise a varié d'un pays à l'autre, en grande partie à cause d'un ensemble disparate de restrictions aux voyages, plus strictes dans certains pays que dans d'autres. Ce fut le cas pour les réservations de voyages au Canada qui sont restées relativement faibles en 2021, principalement en raison des restrictions plus strictes imposées aux frontières et pour les voyageurs internationaux.

Le secteur est maintenant confronté à de nouveaux défis, notamment les prix élevés de l'énergie, l'inflation et les menaces économiques, ainsi que la pénurie de main-d'œuvre qui demeure. En effet, de nouvelles inquiétudes liées à l'inflation et à un possible ralentissement économique se font ressentir en fin d'année alors que les banques centrales du monde entier ont relevé leurs taux d'intérêts directeurs en succession rapide. De plus, les faibles taux de chômage et la rareté de main d'œuvre demeurent. À ces derniers s'ajoutent d'autres éléments géopolitiques qui pourraient influencer sur le marché, comme le conflit en Ukraine et l'appréciation du dollar américain.

Somme toute, l'industrie mondiale du transport aérien a continué à faire preuve d'une grande résilience et agilité tout au long du grand choc historique de la pandémie en s'adaptant aux mesures non coordonnées constamment changeantes et souvent difficiles à mettre en œuvre. C'est dans ce contexte que l'IATA prévoit que l'industrie atteindra à nouveau les niveaux de trafic de 2019 en 2024¹.

¹ IATA, Rapport trimestriel du transport aérien, T3 2022

Tendances passagers

Le trafic mondial de passagers a continué de grimper en 2022 et se situe en octobre à 81 % des niveaux pré-pandémiques, avec une croissance de 55 % par rapport à l'année précédente². Au début mai 2022, l'écart entre les réservations pour 2022 et celles pour 2021 (en proportion des niveaux de 2019) était de 70 points au Canada³.

La tendance des réservations de dernière minute s'enracine, les passagers percevant encore un certain degré d'incertitude face aux contextes pandémique et économique. Au début d'octobre 2022, plus de 88 % des réservations sont pour des voyages dans les prochains mois et seulement 12 % des réservations concernent des voyages au-delà de janvier 2023⁴.

De récents sondages destinés aux consommateurs confirment que les contextes géopolitique et macroéconomique, ainsi que les défis découlant de la pénurie de main d'œuvre quant aux compétences et la qualité du service, ont surpassé la COVID-19 en tant qu'inquiétude principale face au voyage.

Somme toute, 2022 se conclut sur une note de reprise certaine des activités en courant d'année, tant au niveau du trafic aérien que de la demande des voyageurs, mais plusieurs mois seront encore requis à l'écosystème aérien pour retrouver un niveau d'opération similaire à celui d'avant la pandémie.

3.8. 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 loisirs. Par conséquent, nous exerçons nos activités dans un environnement hautement réglementé à tous les niveaux, aussi bien au niveau des transporteurs aériens qu'à celui des voyageurs et des agences de voyages. 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.

3.8.1 Voyageurs et agences de voyages

3.8.1.1 Canada

Généralités

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

² IATA, Rapport trimestriel du transport aérien, T3 2022

³ IATA, <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/challenging-passenger-demand-surge-amid-wider-recovery/>

⁴ IATA, Rapport trimestriel du transport aérien, T3 2022

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.

Québec

Le Québec est la seule province où le fonds d'indemnisation (le Fonds d'indemnisation des clients des agents de voyages ou « FICAV ») est constitué de contributions de clients.

Avant la pandémie, lorsque la valeur du FICAV était égale ou supérieure à 125 M \$, les clients des agents de voyages bénéficiaient d'une remise de la contribution au fonds et la protection était alors gratuite. La perception des contributions devait reprendre, selon le calcul prévu au règlement, si le montant en surplus cumulé au 31 mars de chaque année diminuait sous le seuil du 75 M \$. Du 1^{er} janvier 2019 au 31 octobre 2021, les agents de voyages n'avaient plus à percevoir la contribution au fonds d'indemnisation de leurs clients. Ainsi, les clients des agents de voyages profitaient du fonds gratuitement. Les clients peuvent faire une réclamation directement au FICAV s'ils ne reçoivent pas les services pour lesquels ils ont payés en cas d'inexécution des obligations d'un fournisseur de services ou en raison d'une cause qui leur est étrangère. Le montant total des indemnités payables par événement ne peut dépasser 60 % du surplus cumulé au FICAV au 31 mars précédent, sans être inférieur à 30 M \$.

En raison de la pandémie de la COVID-19, le FICAV a reçu plus de 44 000 réclamations dont 9 177 ont été payées en date du 20 septembre 2022 à même le FICAV. Craignant la réduction de la valeur du FICAV, le gouvernement a jugé nécessaire de remettre en place la perception des contributions. Ainsi, depuis le 1^{er} novembre 2021, en vertu du Règlement sur certaines mesures temporaires relatives au Fonds d'indemnisation des clients des agents de voyages entré en vigueur le 14 octobre 2021 (le « Règlement sur certaines mesures temporaires »), la contribution au fonds a été réinstaurée à la hauteur de 0,35 % des services touristiques achetés et ce, jusqu'à la fin de l'année 2023. La situation sera réévaluée à ce moment-là. Par ailleurs, le Règlement sur certaines mesures temporaires a rehaussé à 75 % le plafond d'indemnisation par événement. De plus, le seuil inférieur de 30 M \$ susmentionné ne s'applique pas jusqu'au 31 décembre 2023.

Outre ce qui précède, le *Règlement sur certaines mesures temporaires relatives au paiement des droits exigibles* à l'égard d'un permis d'agent de voyages, d'un certificat de conseiller en voyages et d'un certificat de gérant d'agence de voyages vise à exempter du paiement des droits les agents de voyages, les conseillers en voyages et les gérants d'agence de voyages à compter du 1^{er} mars 2021 jusqu'au 28 février 2023.

Ontario

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

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

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

montant maximal pouvant être remboursé pour l'inexécution d'une obligation de fournir des services de voyage est plafonné à 7,0 M \$ pour l'ensemble des réclamations découlant d'un événement ou d'un événement majeur.

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

En Ontario, des mesures spéciales visant les voyagistes et les agents de voyages ont été adoptées en raison de la pandémie. Très rapidement à la fin mars 2020, le Règlement de l'Ontario 26/05 a été amendé en vertu de la Loi de 2002 sur le secteur du voyage a été amendé, afin d'alléger le fardeau des agences et tours opérateurs inscrits en Ontario, et afin d'améliorer la protection de certains voyageurs affectés par la pandémie. Sans les éliminer, les obligations de vérification financière de certains déclarants en fonction de leur chiffre d'affaires annuel ont été allégées. Les seuils de fonds de roulement ont été supprimés, pour imposer une obligation de maintenir un fonds de roulement positif, à la place. Les crédits-voyages ont été avalisés et encadrés. Plus précisément, lorsque des clients ne recevaient pas les services de voyages qu'ils avaient achetés, les agences ou les tours opérateurs inscrits en Ontario devaient leur fournir un remboursement, des services de voyages comparables acceptables, OU un crédit-voyage. Malgré cela, si l'omission du fournisseur de fournir des services de voyages était liée au coronavirus (COVID-19) à compter du 30 mars 2020, et ce, jusqu'au 31 mars 2024, les agences et tours opérateurs qui ont vendu ces services, pourront choisir de ne fournir à leurs clients que des crédits-voyages, à condition que ces crédits 1) soient d'une valeur au moins équivalente à la valeur des services non fournis, 2) soient d'une durée minimale d'un an à compter de la date de leur remise au client, et que 3) ils puissent servir à acheter des services de voyages qui peuvent avoir lieu au-delà de cette durée d'un an. L'Ontario a également élargi la couverture du fonds d'indemnisation aux réclamations des consommateurs concernant les crédits-voyages qui ne seraient pas honorés par des agences et tours opérateurs inscrits en Ontario pour des raisons en lien avec la COVID-19 et ce, jusqu'au 31 mars 2024.

Afin de soutenir les agents de voyages et les grossistes, TICO a offert une dispense temporaire quant aux frais. En vertu de cette dispense, les agents de voyages et les grossistes n'avaient pas à payer leurs frais annuels de renouvellement d'inscription ni les paiements du Fonds d'indemnisation du secteur du voyage (« Formulaire 1 ») dus au TICO entre le 1er avril 2020 et le 31 mars 2023. Cette dispense cessera de prendre effet le 1er avril 2023.

Colombie-Britannique

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

En Colombie-Britannique, le mode de fonctionnement du plafond de remboursement demeure d'autant plus incertain, que l'on n'a pas mis fin au congé de contribution prévu par la loi en faveur des détenteurs de permis. Il n'y a eu aucune augmentation des droits payables l'an dernier. Ainsi donc, les divers droits payables seront augmentés de 4 % annuellement à partir du 1^{er} janvier 2022 et ce, jusqu'au 1^{er} janvier 2024 inclusivement.

3.8.1.1.1 Prix annoncé des services de voyage

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

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

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

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

3.8.1.1.2 Lois applicables aux activités de franchisage

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

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

3.8.1.2 Royaume-Uni

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

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

3.8.2 Transporteurs aériens

3.8.2.1 Cadre réglementaire international

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

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

La Convention de Chicago a également mis sur pied l'Organisation de l'aviation civile internationale (« l'OACI »), agence spécialisée des Nations Unies, dont l'objectif est de favoriser la planification et le développement du transport aérien international. Sous les auspices de l'OACI, les règles établissant les normes minimales d'exploitation sont généralement convenues de façon multilatérale. Un des traités ayant des conséquences

importantes pour Transat est l'accord historique intervenu entre le Canada et l'Union européenne en novembre 2008 et entré en vigueur le 16 décembre 2009. Cet accord énonce les règles régissant les services de transport aérien entre le Canada et les 27 États membres de l'Union européenne (« UE »), et libéralisera progressivement l'accès aux marchés. Durant la première phase, les sociétés aériennes canadiennes peuvent exploiter des vols à partir de n'importe quel point au Canada vers n'importe quelle destination des 27 États souverains de la zone UE, sans aucune restriction. Pour leur part, les transporteurs aériens communautaires (quelle que soit leur nationalité) jouiront de droits réciproques à partir de n'importe quel point de l'UE vers n'importe quelle destination au Canada. Les phases de libéralisation suivantes seront subordonnées à l'assouplissement des règles portant sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens canadiens par des étrangers et auront pour effet de faciliter l'accès aux marchés de pays tiers.

Le 5 novembre 2003, la *Convention de Montréal de 1999 sur l'indemnisation des victimes d'accidents* (la « *Convention de Montréal* ») est entrée en vigueur. Cette entente multilatérale modernise les règles concernant la responsabilité à l'égard des passagers, des bagages et du cargo applicables au transport aérien international, initialement établies en 1929 par la Convention de Varsovie et modifiées au fil des ans (collectivement désignées 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. Notons que cette réglementation a été introduite dans le droit interne britannique malgré son départ de l'UE.

3.8.2.2 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.

Les vols d'Air Transat sont de manière générale exploités en vertu de licences de service aérien régulier (domestique, transfrontalier et international). En fait, Air Transat détient des licences émises par l'Office l'autorisant à exploiter des vols aériens réguliers domestiques et entre le Canada et les pays suivants: l'UE (représentant ses 27 États membres actuels), la Suisse, le Royaume-Uni de Grande Bretagne, l'Irlande du Nord, la Turquie, Israël, les États-Unis, le Mexique, Cuba, la Jamaïque, les Bahamas, la Barbade, le Panama, le Costa Rica, le Nicaragua, El Salvador, la Colombie, Antigua-et-Barbuda, Sainte-Lucie, les Antilles françaises néerlandaises, Curaçao, la République dominicaine et Haïti. Ces services sont soumis aux règles établies en vertu des accords bilatéraux de transport aérien conclus entre le Canada et ces pays ainsi que les autorités supranationales.

Le 23 mai 2018, la *Loi sur la modernisation des transports* a été adoptée par le Parlement du Canada. Les principaux éléments de cette loi qui ont eu des répercussions directes sur la Société sont les suivants :

(i) l'établissement d'un nouveau régime de droits des passagers aériens qui impose aux transporteurs aériens des obligations légales à l'égard de la gestion des retards sur l'aire de trafic et des indemnités dans les cas de refus d'embarquement ou de retards ou d'annulation de vols, ainsi qu'un devoir de diligence, de même que des normes de responsabilité en matière de transport des bagages qui ne sont pas présentement visées par des conventions internationales existantes, le tout tel qu'élaboré dans le *Règlement sur la protection des passagers aériens* (« RPPA »), lequel est entré en vigueur le 15 juillet 2019. Le 3 juillet 2021, l'Office a publié le *Règlement modifiant le Règlement sur la protection des passagers aériens* (« Règlement Modificatif ») qui vise principalement à modifier les obligations des transporteurs aériens en cas de retard, de refus d'embarquement et d'annulation dus à des situations indépendantes de leur volonté. Depuis le 8 septembre 2022, de nouvelles obligations en matière de remboursement des passagers ont été ajoutées par l'Office au Règlement modificatif;

(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, en certaines circonstances, de 25 % à 49 % sujet aux restrictions qui y sont énumérées (se reporter à la section 7.1 Contrainte en matière de propriété d'actions);

(iii) l'établissement par le ministre fédéral des Transports d'un processus d'approbation en vertu de lois sur la concurrence pour la constitution de coentreprises aériennes. Le 18 juin 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 reçu la sanction royale. 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.

Air Transat se conforme aux dispositions qui lui sont applicables du Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées (« RTAPH ») qui est entré en vigueur le 25 juin 2020. Selon les dispositions du RTAPH, la Société doit principalement; (i) s'assurer que ses aéronefs sont accessibles en se conformant à des exigences techniques spécifiques; (ii) répondre aux besoins des voyageurs handicapés en matière de communication; (iii) fournir des services accessibles; et (iv) rendre le contrôle frontalier et le contrôle de sûreté plus accessibles.

Le 14 juin 2022, le gouvernement canadien a déposé le projet de loi C-26, *Loi concernant la cybersécurité* (le « projet de loi C-26 »), qui introduira à terme d'importantes exigences en matière de cybersécurité, lesquelles seront applicables à certaines industries fédérales. Notamment, le projet de loi C-26 s'appliquerait aux exploitants du secteur des transports. En vertu de cette loi, le gouvernement canadien pourrait désigner certains systèmes et services comme étant essentiels à la sécurité nationale et exiger la mise en place de programme de cybersécurité précis assortis d'obligations additionnelles en matière de divulgation. Ces changements auront peu d'impact sur les pratiques de Transat étant donné qu'elle a déjà mis sur pied un programme extrêmement robuste.

Air Transat, tout comme Transat Tours, est assujettie à la législation canadienne et étrangère sur la protection des renseignements personnels en ce qui concerne la collecte, l'utilisation, la communication et la protection des données sur les passagers et les employés. Au Canada, la loi fédérale canadienne sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé, la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* (Canada) (la « LPRPDE »), régit la collecte, l'utilisation et la communication des renseignements personnels dans le cadre d'activités commerciales d'une entreprise sous réglementation fédérale comme Air Transat. 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 (voir le cas du Québec ci-dessous). La LPRPDE exige le consentement éclairé, tacite ou exprès, 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 LPRPDE.

Notons que lorsqu'elle exerce ses activités au Québec, Transat Tours est plutôt assujettie à l'application de la *Loi sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé* (« LPRP »), telle que modifiée par la Loi modernisant des dispositions législatives en matière de protections des renseignements personnels. La LPRP exige le consentement éclairé, tacite ou exprès, 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 LPRP. Les politiques de Transat Tours sur la confidentialité respectent ou surpassent les exigences de la LPRP.

À la suite de l'adoption de la *Loi modernisant des dispositions législatives en matière de protection des renseignements personnels*, de nouvelles exigences ont été et seront introduites à la LPRP jusqu'en septembre 2023. Ainsi, depuis septembre 2022, un responsable de la protection des renseignements personnels a été nommé en vertu de cette loi et il nous est désormais nécessaire de procéder au signalement des incidents de confidentialité. Une fois de plus, ces changements ont eu peu d'impact sur les pratiques de Transat étant donné qu'elle a déjà nommé un délégué à la protection de la vie privée et que des obligations de divulgation existent déjà en vertu d'autres lois de protection de la vie privée.

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.

3.8.2.3 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.

3.8.2.4 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.

3.8.2.5 Règlements environnementaux

La sensibilisation accrue de la Société au changement climatique a entraîné une augmentation de l'attention réglementaire accordée à l'industrie aéronautique. Des législations visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre ont été adoptées dans diverses juridictions. Il s'agit notamment de taxes sur le carbone, de systèmes d'échange de droits d'émission, d'exigences de réduction de l'intensité carbone des carburants. Voir la section 3.9.4.1 pour plus d'informations sur les règlements relatifs aux émissions à effet de serre affectant Transat.

3.9. Responsabilité d'entreprise

Transat est engagée à déployer ses activités de manière durable pour ses clients, ses employés et les communautés qui l'entourent ici et à destination. La stratégie de responsabilité d'entreprise de la Société repose sur les trois objectifs suivants :

- A. mettre en place des pratiques responsables;
- B. assurer le bien-être de ses employés et des communautés;
- C. protéger l'environnement en misant sur la lutte aux changements climatiques.

3.9.1 Pratiques responsables

Gouvernance et la divulgation

La gouvernance en matière de responsabilité d'entreprise (RE) est administrée à l'intérieur du cadre de contrôles internes et des processus de gestion des risques de Transat. Elle consiste à assurer que ses activités sont menées en toute intégrité et transparence. En 2022, Transat a créé une nouvelle vice-présidence en responsabilité d'entreprise afin de renforcer son engagement en matière de RE et pour mieux appuyer les objectifs prioritaires de Transat, incluant la réduction de ses émissions de carbone.

Depuis 2021, le comité de gestion des risques et de la responsabilité d'entreprise (CGRRE) reçoit une mise à jour régulière concernant les progrès de l'entreprise concernant les objectifs et la stratégie en matière de

changement climatique et de responsabilité d'entreprise. Cette démarche a pour but de gérer en amont les impacts que devrait engendrer le réchauffement climatique sur de nombreux aspects de ses activités.

En mai 2022, Transat a publié son deuxième rapport annuel de divulgation lié au climat dans le cadre du prêt du CUGE (Crédit d'urgence pour les grands employeurs) obtenu auprès de la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada. Aligné sur les recommandations du groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques (GIFCC), ce rapport contient une évaluation détaillée des risques et opportunités liés au climat à court, moyen et long terme.

Transat veille à ce que la communication de l'information concernant Transat à l'intention des investisseurs, des médias et du public soit faite en temps opportun, soit factuelle et vraie et soit largement diffusée, le tout conformément à l'ensemble des lois et des règlements applicables.

Éthique et chaîne d'approvisionnement

Transat croit fermement que les comportements définis par son Code d'éthique favorisent un milieu de travail sain et des pratiques commerciales loyales, tout en renforçant la confiance de nos parties prenantes et la réputation de Transat. Ses employés renouvellent de manière régulière leur engagement à en respecter ces règles encadrant leur conduite au quotidien et leurs relations avec autrui. Ce Code constitue également un outil d'aide à la décision pour l'ensemble du personnel. Les membres du conseil d'administration sont également tenus de se conformer au Code d'éthique, de même qu'à la Charte des attentes à l'égard des administrateurs, chacun mettant de l'avant des pratiques exemplaires et une conduite commerciale éthique.

L'engagement de Transat envers des pratiques commerciales éthiques s'étend aussi à sa chaîne d'approvisionnement. Cela est illustré par sa Politique d'approvisionnement responsable et son Code de conduite des pratiques durables pour les prestataires touristiques et leurs partenaires. De plus, en 2022, Transat a renouvelé sa certification Travelife, laquelle reconnaît les meilleures pratiques en matière de développement durable dans l'industrie du tourisme.

3.9.2 Bien-être des employés et des communautés

Transat s'engage à maximiser le développement et le bien-être de ses employés et à favoriser un milieu de travail engageant et respectueux. De plus, la Société est en cours de développement d'une stratégie de diversité, équité et inclusion.

Transat croit dans la générosité et à l'importance de s'engager dans sa communauté. La Société s'investit notamment en aide humanitaire tant à l'échelle locale qu'internationale, envers la cause de la protection de l'enfance, ainsi que dans le développement de la culture, de la santé et de l'éducation. Transat organise annuellement depuis 2009 une campagne de charité en milieu de travail au profit de deux organismes : Centraide Canada et SOS Village d'Enfants.

Un autre volet s'est ajouté aux engagements philanthropiques de Transat cette année, soit la mise en place d'un partenariat avec 4Ukraine.ca pour aider des Ukrainiens déplacés par la guerre à se relocaliser au Canada, en offrant des places disponibles aux ressortissants ukrainiens sur ses vols au départ d'Europe vers le Canada. Les efforts de Transat pour aider les Ukrainiens touchés par le conflit en cours ont aussi inclus une campagne de collecte de fonds auprès des employés et clients pour soutenir SOS Villages d'Enfants dans cette région du monde.

3.9.3 Protection de l'environnement

Transat s'efforce de diminuer les conséquences négatives de ses activités sur l'environnement et met en œuvre de nombreuses initiatives visant à réduire l'empreinte carbone de ses opérations aériennes et ses bâtiments,

ainsi qu'à réduire la génération de déchets. Parmi les réalisations notables, soulignons le développement d'un programme de recyclage des avions en fin de vie, l'installation d'un mur solaire au siège social d'Air Transat à Dorval, l'installation de bornes de recharge de véhicules électriques gratuites pour ses employés et l'introduction de programmes de compostage.

Transat dispose de plusieurs processus pour s'assurer qu'elle se conforme, à tous égards importants, aux dispositions des lois et règlements environnementaux applicables à ses activités. La politique environnementale de Transat énonce ses principaux engagements environnementaux, notamment le respect de la réglementation en matière de protection de l'environnement, la réduction de son empreinte carbone, l'approvisionnement responsable, la réduction des déchets, et la protection de la biodiversité. La politique est appuyée par la mise en œuvre d'un système de gestion de l'environnement, correspond aux normes ISO14001 : 2015.

Le système de gestion de l'environnement prévoit un processus trimestriel de révision juridique par lequel toute nouvelle réglementation environnementale concernant Transat est identifiée et intégrée dans ses processus. Le comité de gestion des risques et de gouvernance d'entreprise du conseil d'administration effectue chaque année une évaluation des risques et examine les politiques et procédures de l'entreprise en matière d'environnement.

3.9.4 Changement climatique

Gouvernements et industrie

L'industrie aérienne poursuit des objectifs ambitieux en matière de lutte aux changements climatiques. Le 7 octobre 2022, lors de la 41e Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les États membres de l'OACI ont adopté un objectif collectif mondial à long terme (LTAG) de zéro émission nette de carbone d'ici 2050. Cet accord historique s'aligne à la fois aux objectifs de l'Accord de Paris de limiter le réchauffement planétaire à 1,5°C et sur la résolution adoptée par les compagnies aériennes lors de la 77e Assemblée générale annuelle de l'IATA en octobre 2021.

L'Assemblée a également renforcé son engagement envers les exigences de compensation pour l'aviation internationale (CORSIA) et a augmenté son ambition en acceptant de stabiliser les émissions de l'aviation internationale sur une nouvelle base de référence à partir de 2024, définie à 85 % du niveau de 2019.

Les États présents à l'Assemblée de l'OACI ont également souligné l'importance de mettre en œuvre un cadre politique mondial efficace pour soutenir l'aviation durable et ont soutenu le nouveau programme d'assistance de l'OACI (ACT-SAF) pour accélérer la disponibilité et l'utilisation de carburant d'aviation durable (SAF), lequel jouera un rôle majeur dans la réduction de l'impact environnemental de l'aviation et qui demande un appui des gouvernements pour en accélérer leur production et leur déploiement.

En collaboration avec ses partenaires fédéraux et du secteur de l'aviation, Transports Canada a renouvelé le plan d'action climatique de l'aviation du Canada (2022-2030), lequel vise la carboneutralité d'ici 2050 et fixe un objectif ambitieux de 10 % pour l'utilisation de carburant d'aviation durable d'ici 2030 afin de faire savoir clairement que le Canada et le secteur de l'aviation reconnaissent la nécessité de SAF pour atteindre son objectif.

Des investissements dans les nouvelles technologies aéronautiques, notamment en matière de propulsion alternative (électrique et hydrogène), seront aussi nécessaires pour atteindre la zéro émission nette. Les aéronefs ont une durée de vie de plus de 25 ans avant d'être remplacés et les carburants d'aviation d'aujourd'hui possèdent des caractéristiques uniques qui en font un moyen de propulsion incomparable avec les batteries, l'hydrogène ou d'autres solutions. L'industrie aéronautique n'a jamais cessé d'innover, toutefois, le développement de nouvelles technologies pour les aéronefs et les moteurs est complexe, long et coûteux, et

les modes de propulsion alternatifs ne seront pas disponibles avant 2030-2035 pour les vols court-courriers et 2050 pour les vols long-courriers. Dans une moindre mesure, l'amélioration continue de l'infrastructure et de l'efficacité opérationnelle, en particulier la gestion du trafic aérien, permettra d'autres gains en matière de réduction de carbone.

Transat

Transat est alignée avec les objectifs de l'industrie, afin d'atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2019 et zéro émission nette en 2050. Un comité transversal de décarbonation a été mis en place au sein de l'entreprise afin de développer le plan d'action climatique, incluant l'identification de cibles de réduction d'émissions de carbone et des cibles d'approvisionnement en SAF. Ce plan d'action s'appuiera sur la stratégie de modernisation de la flotte et le programme d'économie de carburant.

Depuis un bon nombre d'années, Transat prend des mesures pour réduire ses émissions de carbone aériennes. Instauré en 2004, son programme de gestion de carburant permet d'améliorer l'efficacité énergétique de ses opérations aériennes au sol et en vol. Le renouvellement de sa flotte, amorcé en 2019 avec l'arrivée du premier Airbus A321LR, se poursuit et aide à réduire les impacts environnementaux de ses activités aériennes. Cet appareil affiche le plus bas niveau de consommation de carburant et d'émissions de gaz à effet de serre (CO₂ and NOX) de sa catégorie. Ainsi, en comparaison avec la génération précédente d'appareils, cet appareil consomme 15 % moins de carburant et réduit de 50 %⁵ les émissions de NOX qui contribuent au smog et aux pluies acides, sans compter qu'il génère 50 % moins de bruit en cabine et dans les collectivités.

Transat considère le carburant d'aviation durable comme un élément clé dans l'atteinte de ses objectifs de réduction d'émissions carbone. Elle reconnaît l'importance d'appuyer le développement des carburants durables au Canada et d'en assurer un approvisionnement à long terme pour ses opérations aériennes. Partenaire de la première heure du Consortium SAF+, Air Transat a conclu en novembre 2021 une entente commerciale portant jusqu'à 90 % du SAF, qui sera produit par le Consortium SAF+ dans sa première usine de Montréal au cours des quinze premières années d'opération. L'accord, qui prévoit également un soutien au développement du projet, confirme la volonté de Transat à concrétiser son engagement à lutter contre le changement climatique en devenant la première compagnie aérienne au Canada à réserver un volume important de SAF.

Le Consortium SAF+ vise à mettre sur le marché, d'ici 2025-2026, un kérosène synthétique (électro-carburant) dont l'empreinte carbone est réduite de 80 % par rapport au kérosène fossile en capturant 120 000 tonnes de CO₂ par an. Sa technologie consiste à produire un combustible liquide synthétique en capturant et en combinant le CO₂ provenant de sources industrielles à de l'hydrogène vert produit au Québec. S'il existe plusieurs types de carburants durables, Transat considère l'électro-carburant comme étant une voie particulièrement prometteuse puisqu'il n'entre pas en compétition avec d'autres usages pour sa matière première.

L'entente de commercialisation entre Air Transat et le Consortium SAF+, permet à Air Transat de sécuriser, une fois mise en production, un approvisionnement à long terme de carburant d'aviation durable. Cependant, l'échéancier du projet est conditionnel à l'avancement du projet par SAF+. Bien que les accords de commercialisation de SAF soient courants en Europe et aux États-Unis, à notre connaissance, Air Transat a été la première compagnie aérienne canadienne à conclure une telle entente.

⁵ <https://aircraft.airbus.com/en/aircraft/a320-the-most-successful-aircraft-family-ever/a320neo>

3.9.4.1 Règlements relatifs aux émissions de gaz à effet de serre

Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (« CORSIA »)

Le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation ou « CORSIA ») a été adopté par l'Organisation de l'aviation civile internationale en 2016. En vertu du CORSIA, toute croissance des émissions au-delà du niveau de l'année de référence applicable devra être compensée par les compagnies aériennes par l'achat de crédits compensatoires ou par l'utilisation de biocarburants durables.

Ce régime deviendra obligatoire pour tous les pays à l'exception des États les moins développés du monde, d'ici 2027. Le Canada est l'un des nombreux pays qui participeront à la phase volontaire (2021-2023). Transport Canada tient compte de la mise en application du CORSIA via le Règlement de l'aviation canadien (le « RAC »). Conformément au règlement, Air Transat soumet un rapport annuel d'émissions vérifiées à Transports Canada. La référence pour les calculs annuels de compensation devait initialement correspondre à la moyenne des émissions du secteur 2019 et 2020; à la suite de la pandémie, la référence a été modifiée et correspond maintenant à 85 % des émissions du secteur au cours de l'année 2019. Ce changement entraînera une pression financière et un fardeau supplémentaire pour les compagnies aériennes.

Les compagnies aériennes commenceront à s'acquitter de leurs obligations au titre de CORSIA lorsque l'industrie aéronautique, dans son ensemble, retrouvera et dépassera ses niveaux d'émissions de 2019. En raison de la diminution du nombre des vols causée par la pandémie, Air Transat ne prévoit pas devoir acheter des compensations pour les premières années du régime. L'établissement des coûts liés à cette obligation dépendra des pays participants, de la croissance sur les liaisons admissibles et du type de compensations carbone éligibles.

Système d'échange de quotas d'émission en Europe

Air Transat, est assujettie au règlement concernant l'application à l'aviation du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (« SEQUE-UE ») et du Royaume-Uni (« UK - ETS »). Ce système n'inclut que les vols intra-AEE (Association économique européenne) dans le cadre du SEQUE-UE et intrabritanniques dans le cadre du UK-ETS. Ces systèmes obligent la surveillance, la vérification et la déclaration des émissions provenant des vols assujettis. Les coûts associés à ces systèmes ne sont actuellement pas significatifs pour Air Transat puisqu'ils représentent un très faible pourcentage de l'ensemble de ses liaisons.

Cependant, dans le cadre de l'Accord vert (« Green Deal »), l'UE a publié le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » (« Fit for 55 Package ») qui prévoit une réduction de 55 % des émissions d'ici à 2030 par rapport à 2005. Le paquet est un ensemble de propositions visant à réviser et à actualiser la législation de l'UE ainsi qu'à mettre en place de nouvelles initiatives pour veiller à ce que les politiques de l'UE soient conformes aux objectifs climatiques convenus par le Conseil et le Parlement européen.

Trois propositions pourraient avoir un impact significatif sur l'aviation :

1. La révision du SEQUE-UE pour supprimer progressivement les quotas gratuits distribués aux exploitants d'aéronefs (moins 25 % en 2024, 50 % en 2025, 75 % en 2026 et 100 % à partir de 2027) et la réduction du plafond d'émissions de 4,2 % par année; le SEQUE-UE continuerait de s'appliquer à tous les vols intra-AEE ainsi qu'aux vols vers le Royaume-Uni et la Suisse.



2. La disposition ReFuelEU pour l'aviation imposerait des exigences croissantes en matière d'utilisation de carburant d'aviation durable (« SAF »), notamment une part minimale de carburéacteur synthétique :

2 % à partir de 2025.

5 % à partir de 2030, avec un minimum de 0,7 % d'e-kérosène;

20 % à partir de 2035, avec un minimum de 5 % d'e-kérosène;

32 % à partir de 2040, avec un minimum de 8 % d'e-kérosène;

38 % à partir de 2045, avec un minimum de 11 % d'e-kérosène; et

63 % à partir de 2050, avec un minimum de 28 % d'e-kérosène.

3. La directive sur la taxation de l'énergie mettrait fin aux exonérations fiscales actuelles sur le carburant d'aviation, établies dans le cadre de la convention de Chicago. À partir de 2023, la taxe commencerait à zéro et augmenterait de façon linéaire sur 10 ans pour atteindre 10,75 euros/GJ. Cela augmenterait considérablement le coût du kérosène acheté en Europe.

Ces propositions sont en cours d'examen par l'UE. Si elles étaient mises en œuvre dans leur forme actuelle, elles auraient un effet important sur les activités d'Air Transat en augmentant considérablement les coûts d'exploitation et potentiellement en réduisant la demande de vols européens.

Loi Canadienne sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre

Pour respecter ses engagements en vertu de l'Accord de Paris, le gouvernement canadien a fixé un prix minimum pour le carbone dans le cadre de la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*. Le prix minimum fédéral a débuté à 20 \$ par tonne d'équivalent CO₂ en 2019. Il est passé à 40 \$ en 2021, s'établira à 50 \$ en 2022 et augmentera par la suite de 15 \$ par an pour atteindre 170 \$ en 2030. Il faut noter qu'uniquement l'aviation domestique est soumise à cette loi. Certaines provinces, comme la Colombie-Britannique, ont déjà commencé à taxer le carburant sur les vols intraprovinciaux. Étant donné qu'Air Transat n'a presque pas de vols intraprovinciaux, cela n'aura pas d'impact économique important pour nous. Le Gouvernement du Canada reconnaît dans le plan d'action d'aviation canadien, le besoin de travailler davantage pour établir une politique cohérente afin de traiter les émissions interprovinciales de l'aviation. Dans le futur, le gouvernement canadien pourrait décider de mettre en place un système d'échange de quotas d'émission pour les vols domestiques, ce qui aurait un impact sur nos coûts.

Normes en matière de carburants propres

Le Règlement canadien sur les combustibles propres est un élément important du plan climatique du Canada visant à réduire les émissions, à accélérer l'utilisation de technologies et de combustibles propres et à favoriser des emplois durables à long terme dans une économie diversifiée. La version du règlement publiée le 6 juillet 2022 exclut le carburant d'aviation.

Un nombre croissant de pays, tels que la Norvège, la Suède, l'Allemagne, l'UE, les Pays-Bas et le Royaume-Uni ont, ou prévoient, l'obligation d'utiliser un mélange de SAF dans les années à venir. Une telle décision gouvernementale posera un défi de taille, car ces types de carburants sont très peu disponibles pour le secteur de l'aviation et coûtent nettement plus cher que le carburant conventionnel.

Divulgateion climatique

En 2021, les autorités canadiennes en valeurs mobilières (ACVM) ont publié pour consultation le projet de Règlement 51-107 sur l'information liée aux questions climatiques (Règlement 51-107).

L'objectif déclaré du projet est la normalisation de la déclaration par les émetteurs de l'information liée au changement climatique afin d'obtenir une meilleure comparabilité des risques et des occasions liés au changement climatique des émetteurs canadiens. Les ACVM révisent actuellement ce règlement, en fonction de l'évolution dans le domaine à l'international. Plus précisément, la *Securities and Exchange Commission* (SEC) des États-Unis a proposé la modification de certains règlements en vue d'obliger les personnes inscrites à fournir certaines informations liées au climat dans leurs déclarations d'inscription et rapports annuels. L'*International Sustainability Standards Board* (ISSB) travaille quant à lui sur des standards en divulgation climatique.

3.9.5 Protection des données et cybersécurité

La cybersécurité est une priorité pour Transat afin d'accompagner la transformation numérique de l'entreprise, l'optimisation des services fournis à nos clients et le respect des réglementations. Sous la direction du responsable de la sécurité des systèmes d'information, nos équipes et nos partenaires mettent en œuvre et supervisent le programme de cybersécurité composé de politiques, de normes, de standards et de contrôles qui visent à gérer les risques relatifs à la confidentialité, l'intégrité et la disponibilité des données, des applications et des systèmes.

En particulier, Transat accorde une très grande importance à la protection et à la confidentialité des renseignements personnels de ses clients, de ses employés et de ses partenaires d'affaires. Depuis 2018, nous appliquons le *Règlement général sur la protection des données* (RGPD) de l'Union européenne à l'ensemble de nos activités, y compris au Canada, alors que celui-ci est plus exigeant que la *Loi canadienne sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* (LPRPDE). Tel que l'exige le règlement européen, nous avons nommé un délégué à la protection des données, lequel est appuyé par une équipe dédiée à la cybersécurité. Veuillez vous référer à la section 3.8.2.2 pour de plus amples détails concernant la protection et la confidentialité des données personnelles des clients, employés et partenaires d'affaires de la Société.

Le programme de cybersécurité a pour objectif de renforcer et de moderniser en continu nos processus et nos mesures de sécurité informatiques. De plus, Transat a mis en place une équipe composée d'experts et un plan d'intervention en cas de brèches de sécurité pour nous aider à encadrer notre action et à réduire les préjudices si cette situation se présentait.

Enfin, nos employés sont notre meilleure ligne de défense contre la cybercriminalité et nous mettons tout en œuvre pour qu'ils acquièrent les bons réflexes face à des tentatives frauduleuses telles que l'hameçonnage. C'est pourquoi nous demandons à tout le personnel de suivre une formation obligatoire et régulière sur la cybersécurité et la protection des renseignements sur la vie privée, complétée par des campagnes mensuelles d'hameçonnage.

3.10 Facteurs de risque

Nous sommes soumis à un certain nombre de risques et d'autres facteurs qui pourraient avoir une incidence sur la demande à l'égard de nos produits, certains étant liés ou inhérents à l'industrie du voyage en général. À cet égard, veuillez vous reporter à la section intitulée « Risques et incertitudes » de notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2022, que vous pouvez consulter sur SEDAR (www.sedar.com).

4. HISTORIQUE SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES

Des renseignements sur les activités et les autres événements importants survenus au cours des trois derniers exercices figurent dans les tableaux ci-bas.

EXERCICE 2022

Le 18 octobre 2022, Air Transat et Porter Airlines, deux des plus importantes compagnies aériennes au Canada, ont annoncé la mise en œuvre de leur entente de partage de code préalablement annoncée le 8 mars 2022. Cette dernière permet désormais de combiner les vols domestiques de Porter Airlines depuis et vers Halifax (YHZ) et Toronto (YTZ) à certains vols offerts par Air Transat depuis et vers Montréal (YUL).

Le 11 octobre 2022, Air Transat a annoncé l'ajout des vols de Viva Air à sa plateforme d'interligne virtuel. Cela permettra désormais aux voyageurs de combiner certains vols d'Air Transat et de Viva Air afin de s'envoler en toute simplicité via Carthagène à destination de Cali, Medellin, Bogota, Cucuta, Pereira, Neiva et Pasto.

Le 5 octobre 2022, Air Transat a annoncé l'adoption d'un nouveau positionnement de marque et la signature ***Le voyage nous transporte***.

Le 26 septembre 2022, Air Transat a été élue meilleure compagnie aérienne de loisirs en Amérique du Nord aux World Airline Awards 2022 de Skytrax.

Le 8 septembre 2022, Air Lease Corporation (NYSE : AL) a annoncé un accord avec Air Transat pour la location à long terme de quatre nouveaux Airbus A321XLR. La livraison de trois nouveaux appareils à la compagnie aérienne est confirmée à partir de la fin de 2025 jusqu'en 2026, selon le carnet de commandes d'ALC auprès d'Airbus. L'entente comprend également une option pour un appareil A321XLR supplémentaire qui sera livré en 2027.

Le 6 septembre 2022, Nuvei Corporation (« Nuvei ») (Nasdaq : NVEI) (TSX : NVEI), la plateforme de paiement de demain, a annoncé un partenariat avec Air Transat, lequel offrira aux clients d'Air Transat une expérience de paiement fluide et intuitive tout

en permettant à la compagnie aérienne d'accélérer ses revenus grâce à une optimisation de son taux d'approbation et une capacité de gestion de la fraude. Grâce à ce partenariat, Air Transat a sécurisé des capacités d'acquisition de cartes avec un traitement de paiement amélioré dans 39 marchés à l'échelle mondiale.

Le 29 juillet 2022, la Société a annoncé qu'elle a conclu un accord avec la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada (CFUEC), une société d'État fédérale, qui lui permettra d'accéder à des liquidités supplémentaires de 100 millions \$. Dans le cadre de la mise en place de ce financement additionnel, via le Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE), Transat a convenu avec tous les prêteurs du report à avril 2024 des maturités d'avril 2023, ainsi que du report d'octobre 2022 à octobre 2023 de la date à laquelle la Société doit se conformer à certaines clauses financières.

Ces liquidités s'ajoutent au premier financement obtenu le 29 avril 2021 au montant de 700 millions \$ par l'intermédiaire du CUGE pour aider la Société à surmonter les effets de la pandémie. Le 10 mars 2022, Transat avait également obtenu 43,3 millions \$ supplémentaires au titre du remboursement des voyageurs et avait négocié des reports favorables de 20 mois sur certains termes clés de l'accord de financement non garanti CUGE.

Le 20 juillet 2022, Air Transat a annoncé l'ajout d'AEGEAN, la plus importante compagnie aérienne de Grèce, à sa plateforme innovatrice connectair par Air Transat pour enrichir son service d'interligne virtuel. Celle-ci permet désormais aux voyageurs de combiner les vols d'Air Transat avec ceux d'AEGEAN afin de s'envoler en toute simplicité au départ ou à destination de 53 destinations en Europe et au Moyen-Orient incluant Héraklion, Larnaca, Le Caire, Mykonos, Thessalonique et Tel-Aviv.

Le 3 juin 2022, Air Transat a annoncé un partenariat avec 4Ukraine.ca pour aider des Ukrainiens déplacés par la guerre à se relocaliser au Canada. Air Transat offrira des places disponibles aux ressortissants ukrainiens sur ses vols au départ de Paris et de Londres principalement vers Montréal ou Toronto. 4Ukraine.ca prendra en charge les taxes et les frais d'aéroport.

Le 25 mai 2022, Air Transat a annoncé la bonification de son offre exclusive d'interligne virtuel grâce à l'ajout d'Air North, la compagnie aérienne du Yukon, sur sa plateforme innovatrice connectair par Air Transat. Celle-ci permet désormais aux voyageurs de combiner les vols d'Air Transat avec ceux d'Air North, offrant ainsi aux voyageurs de s'envoler en toute simplicité au départ ou à destination d'Edmonton, Kelowna, Victoria, Yellowknife et Whitehorse.

Le 28 avril 2022, Air Transat et WestJet ont annoncé le lancement de l'entente convenue de leur partage de code transatlantique. Le code de WestJet, « WS », a été apposé pour l'achat de certains vols exploités par Air Transat à destination ou en provenance de la France, de l'Italie, de l'Espagne, du Portugal, de la Suisse et de la Croatie. Des correspondances à Montréal et à Toronto sont dorénavant possibles pour des vols à partir du 17 mai 2022. Le 4 mai 2022, le code d'Air Transat, « TS », sera apposé sur certains vols du réseau de WestJet. Ainsi, à partir de cette date, Air Transat proposera elle aussi des itinéraires reliant des vols exploités par WestJet à certaines de ses destinations européennes attrayantes.

Le 23 février 2022, la Société a annoncé la nomination de Marc-Philippe Lumpé, au poste de chef des opérations aériennes. Ce dernier a pris en charge l'ensemble des opérations aériennes de la Société, en remplacement de Jean-François Lemay, qui était à la tête d'Air Transat depuis 2013.

Le 23 novembre 2021, Air Transat a annoncé le lancement de son nouveau service connectair par Air Transat. Grâce à cette plateforme d'interligne virtuel, les voyageurs peuvent dès maintenant combiner les vols d'Air Transat avec les vols de compagnies aériennes partenaires telles qu'EasyJet et Avianca, compagnie aérienne colombienne, afin de voyager vers encore plus de destinations en

Europe, en Afrique du Nord, au Moyen-Orient, ainsi qu'en Amérique centrale et du Sud. La Société souhaite que d'autres partenaires additionnels se joignent progressivement à la plateforme pour bonifier l'offre de destinations.

Le 19 novembre 2021, Air Transat et WestJet ont convenu de mettre en œuvre un partage de code qui permettra bientôt aux clients de réserver un voyage transatlantique combinant les deux transporteurs sur un seul billet et d'enregistrer leurs bagages jusqu'à leur destination finale. Cette collaboration offrira un plus grand choix aux consommateurs en permettant des correspondances transatlantiques en partage de code qui vont au-delà de ce que les transporteurs offrent avec leurs propres vols.

Le 2 novembre 2021, Air Transat et le consortium SAF+ (le « Consortium SAF+ ») ont annoncé une entente commerciale portant sur 90 % de la production d'électro-carburant durable produite par Consortium SAF+ dans sa première usine au cours des quinze premières années d'opération. L'accord, qui prévoit également un soutien au développement du projet, confirme la volonté d'Air Transat de diminuer son empreinte environnementale et de poursuivre son engagement contre le changement climatique en devenant la première compagnie aérienne au Canada à réserver un volume important d'électro-carburant pour une longue période.

Le Consortium SAF+ avait précédemment annoncé une des premières productions d'électro-carburant en Amérique du Nord. Le Consortium SAF+ a pour objectif de mettre sur le marché, d'ici 2025-2026, un kérosène synthétique (électro-carburant) dont l'empreinte carbone est réduite de 80 % par rapport au kérosène fossile en capturant 120 000 tonnes de CO₂ par an. La technologie du Consortium SAF+ consiste à produire un combustible liquide synthétique en capturant et en combinant le CO₂ provenant de sources industrielles à de l'hydrogène vert produit au Québec. La Société considère l'électro-carburant comme étant un des carburants durables particulièrement promoteurs puisqu'ils n'entrent pas en compétition avec d'autres usages pour sa matière première.

EXERCICE 2021

Le 7 octobre 2021, Transat a annoncé la nomination de Patrick Bui au poste de Chef de la direction financière. M. Bui a débuté ses fonctions le 15 novembre 2021.

Le 28 septembre 2021, Air Transat a remporté à nouveau le titre de Meilleure compagnie aérienne de loisirs au monde pour la quatrième fois.

Le 30 juillet 2021, Air Transat a effectué ses premiers vols commerciaux après six mois d'inactivité en raison des restrictions de voyage causées par la COVID-19.

Le 30 juin 2021, Transat s'est classée au 21^e rang du palmarès annuel des 50 grandes entreprises citoyennes du Canada, établi par la firme de recherche Corporate Knights. Elle est la seule entreprise de son secteur à figurer à ce classement, qui reconnaît les organisations qui s'illustrent sur les plans de la gouvernance et de la gestion des ressources humaines, naturelles et financières.

Le 23 juin 2021, la Société a annoncé le départ de Denis Pétrin, Vice-président, finances et administration et Chef de la direction financière, lequel a quitté l'entreprise le 9 juillet 2021, et la nomination de Jacques Simoneau à titre de Vice-président, finances et administration et Chef de la direction financière par intérim.

Le 21 juin 2021, la Société a annoncé que les discussions avec M. Pierre Karl Péladeau concernant une possible acquisition de la totalité des actions de Transat par l'entremise de sa société Gestion MTRHP inc. ont pris fin.

Le 1^{er} juin 2021, Transat, actionnaire à 70 % de TraficTours Canada inc. (« TraficTours »), a annoncé qu'elle a acquis le 31 mai 2021 la participation de 30 % détenue par l'actionnaire minoritaire dans le voyageur réceptif, à la suite d'un commun accord entre les deux parties.

Le 26 mai 2021, la Société a annoncé la mise en œuvre du plan de relève de M. Jean-Marc Eustache, qui a pris sa retraite et a passé les rênes de la Société à Mme Annick Guérard.

Le 29 avril 2021, Transat a annoncé un accord de financement conclu avec la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada (« CFUEC ») lui permettant d'offrir un remboursement aux voyageurs dont le départ était prévu à compter du 1^{er} février 2020, pour lequel un crédit voyage avait été émis en raison de la COVID-19.

Le 29 avril 2021, Transat a annoncé qu'elle avait conclu un accord avec le gouvernement du Canada qui lui permet d'emprunter des liquidités supplémentaires maximales de 700 millions \$ par l'intermédiaire du CUGE.

Le 2 avril 2021, la Société a annoncé que l'arrangement prévu avec Air Canada (l'« Arrangement ») aux termes de la Deuxième convention d'arrangement a été résilié d'un commun accord par Transat et Air Canada, avec effet immédiat. Les parties sont parvenues à cet accord après avoir été informées par la Commission européenne que celle-ci n'approuverait pas la transaction.

Dans le cadre de la résiliation de la Deuxième convention d'arrangement, Air Canada a convenu de verser à la Société un paiement de résiliation de 12,5 millions \$ et d'abandonner son droit à des frais de résiliation de 10 millions \$ dans le cas d'une acquisition de Transat par un tiers dans les douze mois suivants la fin de la Deuxième convention d'arrangement.

Le 18 février 2021, la Société a annoncé qu'elle avait repoussé de trois mois l'échéance de sa facilité de prêt à court terme subordonnée de 250 millions \$.

Cette facilité avait été mise en place le 10 octobre 2020, avec Exportation et Développement Canada et la Banque Nationale du Canada, agissant comme principal arrangeur.

Le 11 février 2021, Transat a annoncé que le gouvernement canadien avait approuvé l'Arrangement avec Air Canada visé à la Deuxième convention d'arrangement.

Le 29 janvier 2021, Transat a annoncé la suspension complète temporaire de tous ses vols réguliers et a lancé une opération de rapatriement de ses clients à la demande du gouvernement canadien et à la suite de l'imposition de nouvelles mesures de quarantaine et de test de dépistage de la COVID-19.

Le 26 janvier 2021, Air Transat a été reconnue meilleure compagnie aérienne vacances au monde. Elle occupe le 22^e rang au classement des meilleurs employeurs au Canada de Forbes.

Le 18 décembre 2020, la Société a annoncé que la Cour supérieure du Québec avait émis une ordonnance définitive approuvant l'Arrangement avec Air Canada. L'Arrangement a également été approuvé par 91,05 % des voix exprimées par les actionnaires présents en personne ou par procuration à l'assemblée extraordinaire de Transat qui a eu lieu le 15 décembre 2020. L'Arrangement demeurait alors assujéti aux approbations des autorités de réglementation applicables, y compris les approbations en vertu de la *Loi sur les transports au Canada et du Règlement (CE) no 139/2004 du Conseil de l'Union européenne*, ainsi qu'à certaines conditions usuelles et autres conditions de clôture.

Le 15 décembre 2020, Transat a annoncé qu'une forte majorité des actionnaires avaient voté en faveur de la résolution spéciale approuvant l'Arrangement visé à la Deuxième convention d'arrangement et aux termes duquel Air Canada devait faire l'acquisition de la totalité des actions à droit de vote variable de catégorie A et des actions à droit de vote de catégorie B émises et en circulation de Transat, au prix de 5,00 \$ l'action, payable au gré du porteur en espèces ou en actions d'Air Canada ou une combinaison des deux.

Le 9 décembre 2020, Transat a fait un don important de denrées alimentaires à Centraide du Grand Montréal, qui les a confiées au Réseau alimentaire de l'Est de Montréal pour la Grande Boucle Solidaire. Au total, quelque 500 000 articles (repas, collations, boissons, etc.), représentant plus d'une centaine de palettes, ont été distribués. En raison de la réduction jusqu'au printemps 2021 du programme de vols de sa filiale Air Transat, la Société avait choisi de faire don de ces produits

alimentaires, dont la valeur est estimée à 600 000 \$, dans la grande région de Montréal.

EXERCICE 2020

Le 16 octobre 2020, Transat s'est classée au 57^e rang au classement annuel des meilleurs employeurs au monde du magazine Forbes, ce qui l'a placée en cinquième position au Canada, toutes catégories confondues.

Le 10 octobre 2020, la Société a annoncé qu'elle avait révisé la convention d'arrangement avec Air Canada datée du 27 juin 2019, tel qu'amendé le 9 octobre 2020, pour tenir compte de la situation actuelle des marchés et de l'économie et de l'effet désastreux de la pandémie de COVID-19 sur les secteurs mondiaux du transport aérien, des voyages et du tourisme. Aux termes de la convention exécutoire conclue, qui a été approuvée à l'unanimité par le conseil d'administration de Transat, Air Canada devait faire l'acquisition de toutes les actions émises et en circulation de Transat, au prix de 5,00 \$ l'action, payable au gré du porteur en espèces ou en actions d'Air Canada, ou une combinaison des deux, pour ensuite former une société regroupée d'envergure mondiale basée à Montréal. Le prix d'achat représentait une prime de 31,6 % sur le prix moyen pondéré en fonction du volume (PMPV) sur 20 jours des actions de Transat le 8 octobre 2020.

Transat a également annoncé au même moment la mise en place d'une nouvelle facilité de prêt à court terme de 250 millions \$.

Le 25 septembre 2020, Transat a annoncé que sa clientèle pouvait bénéficier d'un Certificat d'assurance Soins médicaux d'urgence lié à la COVID-19. Offert par l'intermédiaire de Manuvie, ce régime d'assurance a été conçu pour couvrir les frais médicaux d'urgence et de quarantaine à destination en plus d'offrir de l'assistance si la COVID-19 est contractée pendant le voyage.

Le 23 juillet 2020, Air Transat a effectué ses premiers vols commerciaux lors de la reprise de ses activités aériennes après quatre mois d'inactivité. Il s'agissait de trois vols internationaux (Montréal-Toulouse, Montréal-Paris et Toronto-Londres) et de

trois vols nationaux (Montréal-Toronto, Toronto-Montréal et Toronto-Vancouver).

Le 17 juillet 2020, Air Transat a effectué ses deux premiers vols de livraison propulsés par un mélange kérosène contenant 10 % de carburant d'aviation durable (SAF), une première pour Air Transat.

Le 8 juillet 2020, la Société et le Consortium SAF+ ont annoncé la signature du premier accord de commercialisation de carburant d'aviation durable (SAF) au Canada. La Société considère l'accord comme d'un moment historique pour l'industrie aéronautique canadienne puisque c'était à la connaissance de la Société la première fois qu'une compagnie aérienne commerciale canadienne acceptait de travailler conjointement avec un développeur de carburant propre pour réduire son empreinte environnementale.

Le 16 avril 2020, la Société a annoncé son intention de se prévaloir du programme de subvention salariale d'urgence du Canada et de proposer le retour à l'emploi à ses 4 000 employés qui étaient alors en mise à pied temporaire.

Le 2 avril 2020, la Société a remis un don de plus de 44 000 masques et 301 000 gants au ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec afin d'appuyer les efforts de lutte contre la pandémie de COVID-19.

Le 27 mars 2020, la Société, en collaboration avec le Gouvernement du Canada, a annoncé le déploiement de vols spéciaux à Haïti et au Honduras, ainsi que des vols supplémentaires dédiés au rapatriement des voyageurs dans leur pays d'origine au Salvador et au Guatemala.

Le 25 mars 2020, la Société a annoncé le déploiement de deux vols spéciaux en collaboration avec le gouvernement du Canada. Ces vols se sont ajoutés à ceux déjà prévus aux opérations de la compagnie aérienne et ont permis à des Canadiens coincés au Salvador et au Guatemala de rentrer au pays.

Le 23 mars 2020, Transat a annoncé avoir mis à pied temporairement environ 70 % de ses effectifs au Canada. Le dernier vol d'Air Transat avant

interruption complète de ses opérations était prévu pour le 1^{er} avril suivant.

Le 18 mars 2020, Transat a annoncé la suspension progressive des vols d'Air Transat jusqu'au 30 avril suivant. Cette décision faisait suite à l'annonce du gouvernement canadien d'interdire l'entrée de ressortissants étrangers sur le territoire, ainsi qu'à des décisions similaires de plusieurs autres pays où l'entreprise opère.

Le 10 mars 2020, Air Transat a été nommée meilleure compagnie aérienne vacances au monde en 2019 par Skytrax. Elle s'est classée première dans la catégorie Grande entreprise - Transport aux Prix BIP Recherche-Institut de la confiance dans les organisations (ICO).

Le 29 janvier 2020, Air Transat, qui avait été reconnue la meilleure compagnie aérienne vacances au monde en 2019, s'est hissée au 8^e rang au classement annuel des meilleurs employeurs au Canada du magazine Forbes, un bond de 43 places par rapport à l'année précédente. Au Québec, elle a gagné 10 places en accédant à la 3^e position.

Le 19 décembre 2019, la Société a lancé un tout nouveau service entre Vancouver et le Costa Rica, qui comprend un vol direct vers San José, puis un deuxième segment de vol jusqu'à l'aéroport de Liberia.

Le 13 novembre 2019, la Société a reçu l'attestation Performance + du programme ICI on recycle + pour une période de trois ans. Créée en 2003 par RECYC-QUÉBEC, cette reconnaissance officielle du Gouvernement du Québec vise à souligner les efforts des industries, commerces et institutions (ICI) qui ont mis en place des mesures pour assurer la gestion responsable de leurs matières résiduelles. Le niveau Performance +, le 3^e de 4, signifie que Transat a atteint une excellente performance dans la mise en valeur de ses matières résiduelles.

Le 4 novembre 2019, la Société a annoncé avoir lancé la veille son service sans escale entre Montréal et La Nouvelle-Orléans. Transat devenait ainsi la seule compagnie aérienne à assurer une liaison directe entre l'Aéroport international Montréal-Trudeau et l'Aéroport international Louis-Armstrong de La Nouvelle-Orléans.

Pour plus d'informations, nous vous reportons à la rubrique « Activité principale, vision et stratégie » du rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2022 que vous pouvez consulter sur SEDAR (www.sedar.com).

5. DIVIDENDES

Transat n'a pas déclaré ni versé de dividendes aux détenteurs d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote au cours des trois derniers exercices afin de conserver des liquidités pour, entre autres, faire face aux défis découlant de la conjoncture économique et poursuivre la mise en oeuvre de son plan stratégique. 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

Pour une description plus détaillée des activités de la Société, de sa vision, de sa stratégie, une revue de ses objectifs et des réalisations pour 2022, sa capacité de réaliser ses objectifs et finalement, quant à ses opérations de financement dans la dernière année nous vous referons à notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2022, que vous pouvez consulter sur SEDAR (www.sedar.com).

7. STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL-ACTIONS

7.1 Contraintes en matière de propriété d'actions

Actions à droit de vote variable de catégorie A

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

- d'abord, le cas échéant, il y aura une réduction des droits de vote de tout non-Canadien individuel (y compris un non-Canadien autorisé à fournir un service aérien) dont les votes totalisent plus de 25 % des votes, et ce, de manière à ce que ledit porteur non-Canadien ne puisse jamais être porteur de plus de 25 % (ou tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix exprimées à une assemblée;
- ensuite, le cas échéant, et une fois que la répartition au prorata telle que décrite ci-haut est effectuée, une réduction proportionnelle supplémentaire sera effectuée des droits de vote

de tous les porteurs d'actions de catégorie A non-Canadiens autorisés à fournir un service aérien, et ce, de manière à ce que lesdits porteurs non-Canadiens ne puissent jamais être porteurs de votes totalisant plus de 25 % (ou tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix exprimées, toutes catégories confondues, à une assemblée;

- enfin, le cas échéant, et une fois que les deux répartitions au prorata décrites ci-haut ont été effectuées, une réduction proportionnelle sera effectuée des droits de vote de tous les porteurs d'actions de catégorie A, et ce, de manière à ce que tous les porteurs non-Canadiens d'actions de catégorie A ne puissent jamais être porteurs de votes totalisant plus de 49 % (ou tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix exprimées, toutes catégories confondues, à une assemblée.

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

Actions à droit de vote de catégorie B

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

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. Description générale de notre capital social

En date de la présente notice annuelle, le capital social de Transat se compose d'un nombre illimité d'actions à droit de vote et d'actions à droit de vote variable. Au 31 octobre 2022, 1 428 479 actions à droit de vote variable et 36 583 665 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.

7.3.1 Actions à droit de vote variable de catégorie A

7.3.1.1 Droits de vote

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

Les détenteurs d'actions à droit de vote variable ont droit à une voix par action à droit de vote variable détenue, à moins que l'un ou l'autre des seuils indiqués aux sous-paragraphes 7.3.1.1.1, 7.3.1.1.2 et 7.3.1.1.3, selon le cas, soit autrement dépassé à tout moment, auquel cas le nombre de votes rattachés à une action à droit de vote variable diminuera, tel qu'il est décrit ci-dessous dans le présent paragraphe 7.3.1.1.

7.3.1.1.1 Porteur non canadien :

Si à tout moment :

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

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

7.3.1.1.2 Porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien

Si à tout moment :

- (i) un ou plusieurs porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien, collectivement détiennent, individuellement ou avec toute autre personne du même groupe, un nombre d'actions à droit de vote variable en circulation qui, en pourcentage du total de l'ensemble des actions votantes en circulation, après l'application de la diminution proportionnelle et automatique du nombre de votes rattachés à toutes les actions à droit de vote variable détenues par un porteur non canadien et par toute personne du même groupe que lui conformément au sous-paragraphe 7.3.1.1.1 (le cas échéant, selon ce qui peut être exigé aux termes de celui-ci), est supérieur à 25 %

(ou à tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société); ou

- (ii) le total des voix qui seraient exprimées par les porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien et par les personnes du même groupe qu'eux ou pour leur compte, lors d'une assemblée était, après l'application de la diminution proportionnelle et automatique du nombre de votes rattachés à toutes les actions à droit de vote variable détenues par un porteur non canadien et par toute personne du même groupe que lui conformément au sous-paragraphe 7.3.1.1.1 (le cas échéant, selon ce qui peut être exigé aux termes de celui-ci), supérieur à 25 % (ou à tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix exprimées à une telle assemblée;

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

7.3.1.1.3 Renseignements généraux sur les droits de vote

Si à tout moment :

- (i) le nombre d'actions à droit de vote variable en circulation en pourcentage du total de l'ensemble des actions votantes en circulation après l'application de la diminution proportionnelle et automatique du nombre de votes rattachés à toutes les actions à droit de vote variable détenues par un porteur non canadien et par toute personne du même groupe que lui conformément au sous-paragraphe 7.3.1.1.1 et après l'application de la diminution proportionnelle et automatique du nombre de votes rattachés à toutes les actions à droit de vote variable détenues par des porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien et par des personnes du même groupe qu'eux conformément au sous-paragraphe 7.3.1.1.2 (dans chaque cas, le cas échéant, selon ce qui peut être exigé aux termes de ces sous-paragraphe), est supérieur à 49 % (ou à tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société); ou
- (ii) le total des voix qui seraient exprimées par les porteurs d'actions à droit de vote variable ou pour leur compte lors d'une assemblée était, après l'application de la diminution proportionnelle et automatique du nombre de votes rattachés à toutes les actions à droit de vote variable détenues par un porteur non canadien et par toute personne du même groupe que lui conformément au sous-paragraphe 7.3.1.1.1 et après l'application de la diminution proportionnelle et automatique du nombre de votes rattachés à toutes les actions à droit de vote variable détenues par des porteurs non-Canadiens autorisés à fournir un service aérien et par des personnes du même groupe qu'eux conformément au sous-paragraphe 7.3.1.1.2 (dans chaque cas, le cas échéant, selon ce qui peut être exigé aux termes de ces sous-paragraphe), supérieur à 49 % (ou à tout autre

pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou un règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix exprimées à une telle assemblée;

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

7.3.1.2 Dividendes

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

7.3.1.3 Division ou regroupement

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

7.3.1.4 Liquidation ou dissolution

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

7.3.1.5 Conversion

7.3.1.5.1 Automatique

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

- (i) cette action à droit de vote variable est ou devient détenue et contrôlée par un Canadien; ou
- (ii) les dispositions de la LTC ayant trait aux restrictions relatives à la propriété étrangère sont abrogées sans être remplacées par d'autres dispositions semblables.

7.3.1.5.2 En cas d'offre d'achat

En cas d'offre d'achat visant les actions à droit de vote, qui doit, en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables ou des règles d'une bourse à laquelle ces actions sont inscrites, être présentée à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d'actions à droit de vote dans une province du Canada à laquelle ces règles s'appliquent, chaque action à droit de vote variable pourra être convertie au gré du porteur en une action à droit de vote visée par l'offre à tout moment pendant la durée de l'offre et jusqu'au lendemain du jour prescrit par les lois sur les valeurs mobilières applicables où l'initiateur doit prendre en livraison contre paiement les actions visées par l'offre. Les actions à droit de vote variable ne pourront être converties en actions à droit de vote que pour être déposées en réponse à l'offre, étant entendu qu'elles sont censées n'être converties pour aucune autre fin notamment en ce qui a trait à l'exercice des droits de vote qui leur sont rattachés, lesquels sont présumés demeurer assujettis au paragraphe 6.3.1.1 nonobstant la conversion. L'agent des transferts déposera les actions à droit de vote issues de la conversion pour le compte de l'actionnaire.

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

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

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

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

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

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

- (i) en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables ou aux termes des règles d'une bourse à la cote de laquelle les actions à droit de vote sont inscrites, il n'est pas obligatoire de présenter l'offre d'achat visant les actions à droit de vote à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d'actions à droit de vote qui demeurent dans une province où s'appliquent ces dispositions, c'est-à-dire que l'offre est une offre publique d'achat visée par une dispense au sens des lois sur les valeurs mobilières mentionnées ci-dessus;
- (ii) une offre d'achat visant les actions à droit de vote variable est présentée en même temps qu'une offre visant les actions à droit de vote et les deux offres sont identiques quant à la considération offerte par action, au pourcentage des actions en circulation visé et à tous égards importants,

notamment quant au respect des conditions qui s'y rattachent. L'offre d'achat visant les actions à droit de vote variable doit n'être assortie d'aucune condition, exception faite du droit de l'initiateur de ne pas prendre livraison et payer les actions à droit de vote variable déposées en réponse à l'offre si aucune action n'est achetée dans le cadre de l'offre d'achat simultanée visant les actions à droit de vote;

- (iii) les porteurs de plus de soixante-six et deux tiers pour cent (66 2/3 %) des actions à droit de vote alors en circulation (compte non tenu des actions détenues immédiatement avant le lancement de l'offre par l'initiateur et tout allié) certifient à l'agent des transferts et au secrétaire de la Société qu'ils ne déposeront pas d'actions en réponse à l'offre visant les actions à droit de vote.

7.3.1.6 Contraintes en matière de propriété

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

7.3.2 Actions à droit de vote de catégorie B

7.3.2.1 Droits de vote

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

7.3.2.2 Dividendes et distributions

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

7.3.2.3 Division ou regroupement

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

7.3.2.4 Liquidation ou dissolution

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

7.3.2.5 Conversion

7.3.2.5.1 Automatique

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

7.3.2.5.2 En cas d'offre d'achat

En cas d'offre d'achat visant les actions à droit de vote variable, qui doit, en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables ou des règles d'une bourse à laquelle ces actions sont inscrites, être présentée à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d'actions à droit de vote variable, chaque action à droit de vote pourra être convertie au gré du porteur en une action à droit de vote variable visée par l'offre à tout moment pendant la durée de l'offre et jusqu'au lendemain du jour prescrit par les lois sur les valeurs mobilières applicables où l'initiateur doit prendre en livraison contre paiement les actions visées par l'offre. Les actions à droit de vote ne pourront être converties en actions à droit de vote variable que pour être déposées en réponse à l'offre étant entendu qu'elles sont censées n'être converties pour aucune autre fin notamment en ce qui a trait à l'exercice des droits de vote qui leur sont rattachés, lesquels sont présumés demeurer assujettis au paragraphe 7.3.2.1 nonobstant la conversion. L'agent des transferts déposera les actions à droit de vote variable issues de la conversion pour le compte de l'actionnaire.

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

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

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

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

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

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

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

7.3.2.6 Contraintes en matière de propriété

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

7.3.3 Actions privilégiées

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

8. MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

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

Le tableau qui suit présente la variation du cours et volume des opérations des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote transigées et inscrites sous le symbole « TRZ », pour chaque mois de l'exercice terminé le 31 octobre 2022.

TRANSAT A.T. INC. « TRZ »			
Mois	Haut	Bas	Volume
Octobre 2022	2,84 \$	2,50 \$	1 515 289
Septembre 2022	3,14 \$	2,72 \$	1 776 106
Août 2022	3,76 \$	3,01 \$	1 758 838
Juillet 2022	3,60 \$	3,10 \$	1 820 907
Juin 2022	4,30 \$	3,50 \$	2 005 115
Mai 2022	4,62 \$	4,01 \$	2 742 676
Avril 2022	5,15 \$	4,50 \$	4 563 949
Mars 2022	5,41 \$	4,17 \$	8 858 904
Février 2022	5,39 \$	4,43 \$	7 744 058
Janvier 2022	4,79 \$	4,00 \$	4 678 633
Décembre 2021	4,69 \$	3,74 \$	7 288 496
Novembre 2021	5,88 \$	4,27 \$	9 786 441

Le 31 octobre 2022, le cours de clôture à la Bourse de Toronto des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote était de 2,60 \$ par action.

Ventes antérieures

Le 29 avril 2021, la Société a procédé à une émission de 13 000 000 bons de souscription qui ne sont pas inscrits ou cotés en bourse. Chaque bon de souscription peut être exercé pour une action de catégorie B à un prix de 4,50 \$ par action.

Le 29 juillet 2022, la Société a procédé à une émission de 4 687 500 bons de souscription qui ne sont pas inscrits ou cotés en bourse. Chaque bon de souscription peut être exercé pour une action de catégorie B à un prix de 3,20 \$ par action.

Pour plus de détails nous vous référons à la note 15 des états financiers qui se trouve dans notre rapport annuel.

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	Retraite prévue ⁽¹⁾	Actions avec droit de vote détenues en propriété ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou une emprise ⁽²⁾	Unités d'actions différées (uad) ⁽²⁾
Annick Guérard <i>Québec, Canada</i>	Présidente et cheffe de la direction	mai 2021	s/o	72 339	0
Raymond Bachand ⁽¹⁾ <i>Québec, Canada</i>	Président du Conseil et Conseiller stratégique, Norton Rose Fulbright	mars 2014	2023	0	73 746
Lucie Chabot <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	octobre 2015	2028	6 290	28 155
Valérie Chort <i>Ontario, Canada</i>	Vice présidente, Citoyenneté et développement durable de RBC	avril 2022	2035	0	9 366
Daniel Desjardins <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	janvier 2022	2031	5 500	13 878
Susan Kudzman <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	mars 2014	2026	0	62 245
Stephane Lefebvre <i>Québec, Canada</i>	Président et chef de la direction du Cirque du Soleil	avril 2022	2035	0	7 207
Ian Rae <i>Québec, Canada</i>	Fondateur et président-directeur général, CloudOps Inc.	octobre 2018	2031	0	18 667
Philippe Sureau ⁽¹⁾ <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	février 1987	2022	323 209	35 545

Nom de l'administrateur, province et pays de résidence	Principale occupation	Administrateur depuis	Retraite prévue ⁽¹⁾	Actions avec droit de vote détenues en propriété ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou une emprise ⁽²⁾	Unités d'actions différées (uad) ⁽²⁾
Julie Tremblay <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	janvier 2022	2035	0	12 836

- (1) Selon la Politique en matière de diversité au sein du conseil d'administration et des hauts dirigeants et des mécanismes de renouvellement du conseil approuvée par le conseil d'administration le 8 décembre 2021, un administrateur, sauf le cas échéant la (le) président(e) et chef(fe) de la direction, doit remettre sa démission lorsqu'il atteint l'âge de 75 ans ou lorsqu'il a siégé à titre d'administrateur au Conseil pour une période de 12 ans, cette démission prenant effet lors de l'assemblée annuelle suivante. Malgré ce qui précède, le Conseil pourra décider qu'en raison de circonstances exceptionnelles, il est dans l'intérêt de la Société qu'un administrateur ayant atteint l'une ou l'autre de cette limite puisse de nouveau se porter candidat pour un mandat additionnel.
- (2) Le nombre d'actions ou d'unités d'actions différées indiqué est arrêté au 31 octobre 2022 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 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 :

- Mme Lucie Chabot a été vice-présidente et chef de la direction financière de SAIL Plein Air inc. de 2014 à 2018, et elle a été est présidente du conseil d'administration de CDMV de 2017 à 2021. Mme Chabot est membre du conseil d'administration et présidente du comité d'audit d'Albecour inc. depuis mai 2019 et elle siège sur le conseil d'administration ainsi que sur le comité d'audit de Quincaillerie Richelieu ltée depuis avril 2022. Elle a également été membre du conseil d'administration et présidente du comité d'audit et membre du comité de gouvernance de Tourisme Montréal de mai 2019 à juin 2022;
- M. Daniel Desjardins a été vice-président principal, Affaires juridiques et secrétaire chez Bombardier Inc. jusqu'en décembre 2019. À ce titre, il était responsable des affaires juridiques, de la conformité, de l'audit interne, de l'assurance et de la gestion des risques pour l'ensemble de l'entreprise. De 2018 à janvier 2021, il a été président du conseil d'administration de Bombardier Transport. M. Desjardins est membre du conseil d'administration du Fonds de revenu Noranda ainsi que membre du comité d'audit et du comité indépendant du conseil de celui-ci. Il est également président du comité de gouvernance et des ressources humaines du Fonds de revenu Noranda.
- Mme Susan Kudzman est actuaire et elle a été vice-présidente exécutive et chef de la gestion des risques et Affaires corporatives à la Banque Laurentienne du Canada jusqu'en 2018. Mme Kudzman est actuellement présidente du conseil d'administration de Pages Jaunes ltée, membre du conseil d'administration et présidente du comité d'audit et de risque de Médavie et elle siège également sur le conseil d'administration de PSP comme membre des comités d'investissement, ressources humaines et gouvernance.
- M. Stéphane Lefebvre a été nommé président et chef de la direction du Cirque du Soleil en décembre 2021, une entreprise mondiale de divertissement, et a occupé plusieurs postes de haute direction auprès de celle-ci depuis 2016, notamment ceux de chef de l'exploitation et de chef des finances. M.

Lefebvre est membre du conseil d'administration de C2 Montréal, un organisme à but non lucratif depuis 2017 et membre du conseil d'administration de Financial Executives International (FEI) Canada, chapitre du Québec.

- Mme Julie Tremblay a été présidente et chef de la direction du Groupe TVA inc. et du Groupe Québec Média, une unité commerciale de Québec Média inc., chef de file des médias de télédiffusion, de production cinématographique et audiovisuelle, d'information, de publication de magazines et de livres de juillet 2014 jusqu'à sa retraite en octobre 2017. Entre 1989 et 2014, elle a occupé divers postes de direction au sein de Québecor inc., chef de file canadien des télécommunications, du divertissement, des médias d'information et de la culture. Mme Tremblay est administratrice, membre du comité de mise en candidature et de gouvernance, et membre du comité de rémunération de Haivision Systems Inc. (TSX : HAI), un fournisseur mondial de solutions vidéo sur protocole IP, et ce, depuis janvier 2021. Elle est également administratrice de deux sociétés privées soit Attraction Media inc., un chef de file du divertissement et des médias au Québec, où elle occupe le poste de présidente du conseil d'administration et de membre du comité de ressources humaines et de gouvernance, et ce, depuis décembre 2020, ainsi que de LG2, la plus grande agence de création indépendante au Canada, et ce, depuis novembre 2022.
- M. Philippe Sureau a été conseiller au président de Transat de novembre 2009 à octobre 2014. Depuis 2018, il est président du conseil de Tourisme Montréal.

Vous trouverez une description détaillée de tous les autres conseils d'administration auxquels siègent les administrateurs de la Société dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction se rapportant à l'assemblée annuelle des actionnaires qui aura lieu le 9 mars 2023 (ou, le cas échéant, dans notre plus récente circulaire de sollicitation de procurations par la direction pour l'assemblée qui a eu lieu le 27 avril 2022) que vous pourrez consulter sur SEDAR (www.sedar.com).

Le conseil d'administration de Transat a créé des 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 2022 sont énumérés dans le tableau suivant :

	Comité exécutif	Comité d'audit	Comité des ressources humaines et de la rémunération	Comité de gestion des risques et de la responsabilité l'entreprise	Comité de gouvernance et nominations
Président	Annick Guérard	Lucie Chabot	Susan Kudzman	Daniel Desjardins	Raymond Bachand
Membres	Raymond Bachand Lucie Chabot Daniel Desjardins Susan Kudzman	Raymond Bachand Daniel Desjardins Stéphane Lefebvre	Ian Rae Philippe Sureau Julie Tremblay	Valérie Chort Susan Kudzman Ian Rae	Lucie Chabot Valérie Chort Julie Tremblay

Pour plus d'informations, nous vous reportons à la section 15 de la présente notice annuelle.

9.2 Notre haute direction

Membres actuels

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

Au 31 octobre 2022, les administrateurs et membres de la haute direction de la Société détiennent en tant que groupe 865 994 actions à droit de vote (composé de 862 194 actions à droit de vote et 3,800 actions à droit de vote variable), lesquelles représentent 2,28 % du nombre total d'actions à droit de vote et d'actions à droit de vote variable émises et en circulation (2,36 % des actions à droit de vote en circulation et environ 0,2660 % des actions à droit de vote variable 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⁾
Annick Guérard <i>Québec, Canada</i>	2002	Présidente et cheffe de la direction de Transat	72 339
Joseph Adamo <i>Québec, Canada</i>	2011	Président de Transat Distribution Canada inc. et chef de la direction, ventes et marketing, de Transat Tours Canada inc.	48 025
Michèle Barre <i>Québec, Canada</i>	2017	Vice-présidente, programme, gestion du revenu et tarification	3 800
Patrick Bui <i>Québec, Canada</i>	2021	Chef de la direction financière de Transat	0
Bernard Bussières <i>Québec, Canada</i>	2001	Chef des affaires juridiques et des relations gouvernementales et secrétaire corporatif de Transat	83 322
Debbie Cabana <i>Québec, Canada</i>	2011	Directrice, Bureau de la présidente et cheffe de la direction de Transat	0
Christophe Hennebelle <i>Québec, Canada</i>	2009	Chef, ressources humaines, responsabilité d'entreprise et communications de Transat	36 116
Bruno Leclaire <i>Québec, Canada</i>	2014	Chef de la direction des systèmes d'information et des solutions numériques de Transat	25 748
Marc Philippe Lumpé <i>Québec, Canada</i>	2022	Chef des opérations aériennes de Transat	0

- (1) Le nombre d'actions indiqué est arrêté au 31 octobre 2022 et est fondé sur les déclarations des membres de notre haute direction. Il est précisé que le nombre d'actions mentionné ne comprend pas, le cas échéant, les actions achetées en cours d'année par les membres de la haute direction aux termes du Régime d'achat d'actions au bénéfice de tous les employés ou cadres de Transat ou attribuées en début d'année aux termes du Programme d'incitation à l'actionnariat permanent pour la haute direction de Transat. De plus, il ne comprend pas les actions avec droit de vote assujetties à des conditions d'acquisition tel que plus amplement décrit à la rubrique et au tableau « Propriété des titres » de la Circulaire.

À l'exception de M. Bruno Leclaire qui, au cours des cinq dernières années, a exercé l'occupation principale indiquée en regard de son nom, les autres membres de la haute direction ont occupé les fonctions suivantes auprès de la Société :

- M. Joseph Adamo a été vice-président et chef de la distribution de Transat Tours Canada inc. de mai 2017 à avril 2021 et auparavant vice-président, marketing et commerce électronique de novembre 2011 à octobre 2014. Il est aussi président de Transat Distribution Canada depuis octobre 2016. Auparavant, il a été président et directeur général de Transat Distribution Canada inc. de juin 2016 à juillet 2019 et directeur général de juin 2013 à mai 2017.
- Mme Michèle Barre a joint les rangs de Transat en 2017 à titre de vice-présidente, programme, gestion du revenu et tarification. Son principal mandat est d'assurer la croissance des revenus et le développement du réseau.
- M. Patrick Bui a joint les rangs de Transat en 2021 à titre de chef de la direction financière.
- M. Bernard Bussièrès a occupé le poste de vice-président, affaires juridiques et secrétaire corporatif de Transat de mars 2001 à avril 2021. M. Bussièrès occupe le poste de chef des affaires juridiques et des relations gouvernementales et secrétaire corporatif de Transat depuis le 27 avril 2021.
- Mme Debbie Cabana a été nommée directrice du Bureau de la présidente et cheffe de la direction à la fin de l'année 2021. Mme Cabana s'est jointe à l'équipe des communications et affaires publiques de Transat dix ans auparavant en œuvrant notamment à titre de porte-parole de l'entreprise et responsable des relations avec les médias. Elle a été par la suite promue à la direction des relations publiques de la Société, où elle a été responsable de la gestion des enjeux réputationnels, de la visibilité des marques Transat et Air Transat et du marketing d'influence.
- Mme Annick Guérard a joint Transat en 2011, et a occupé divers postes de direction au sein de l'entreprise, dont notamment celui de cheffe de l'exploitation de novembre 2017 à mai 2021 où elle dirigeait l'ensemble des opérations et activités commerciales de la Société. Elle occupe le poste de présidente et cheffe de la direction depuis le 25 mai 2021.
- M. Christophe Hennebelle a occupé le poste de vice-président, ressources humaines et affaires publiques de Transat de juin 2016 à avril 2022 et a également occupé plusieurs postes de direction auprès de celle-ci depuis 2009. M. Hennebelle occupe le poste de chef, ressources humaines, responsabilité d'entreprise et communication de Transat depuis 27 avril 2022.
- M. Marc Philippe Lumpé a joint les rangs de Transat en 2022 à titre de chef des opérations aériennes.

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;

sauf M. Stéphane Lefebvre, qui a occupé le poste d'administrateur du Cirque du Soleil, société ayant demandé la protection en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (« LACC ») au Canada le 24 juillet 2020 et du chapitre 15 aux États-Unis le 30 juin 2020, en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19. Une opération d'acquisition par les créanciers garantis existants a été approuvée par la Cour supérieure du Québec le 26 octobre 2020. Le 24 novembre 2020, la Société a annoncé la clôture de l'opération de vente avec ses créanciers garantis et son affranchissement du régime de protection de la LACC et du chapitre 15.

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

Les personnes suivantes: (i) les administrateurs ou membre de la haute direction de la Société, (ii) les actionnaires de la Société, qui, à la connaissance de cette dernière, ont la propriété véritable, de plus de 10 % de toute catégorie d'actions de la Société ou exercent une emprise sur de tels titres, (iii) les personnes qui ont des liens avec les personnes visées en (i) et en (ii) ou qui font partie du même groupe qu'elles n'ont ou n'ont eu aucun intérêt, direct ou indirect, dans toute opération conclue au cours des trois derniers exercices ou de l'exercice courant qui a eu ou dont on peut raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur la Société.

11. POURSUITES JUDICIAIRES

Dans le cours normal des affaires, la Société est exposée à diverses réclamations et actions. Ces litiges sont souvent entourés de nombreuses incertitudes, et l'issue de chacun desdits litiges est imprévisible. Selon la direction, les réclamations et actions sont suffisamment provisionnées ou couvertes par des polices d'assurance, et leur règlement ne devrait pas avoir d'effet défavorable notable sur la situation financière de la Société, 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 visant spécifiquement les administrateurs et les dirigeants, et non la Société. De plus, la Société détient une assurance responsabilité professionnelle et civile générale pour les poursuites reliées à des dommages non-corporels ou corporels subis. La Société s'est toujours défendue vigoureusement et entend continuer de le faire.

Depuis la pandémie de la COVID-19, la Société a fait l'objet d'un certain nombre de demandes d'autorisation d'exercer une action collective en lien avec le remboursement des dépôts clients pour les billets d'avion et des forfaits qui ont dû être annulés. Quoique certaines d'entre elles n'ont pas encore été résolues de manière définitive, la Société a procédé au remboursement de la presque totalité des clients, notamment depuis le mois d'avril 2021, grâce à la facilité de crédit non garantie liée aux crédits voyage. Ainsi, les demandes d'autorisation d'exercer une action collective encore en cours pourraient devenir sans objet. Nonobstant ce qui précède, la Société continuera à se défendre vigoureusement dans le cadre de ces dossiers. S'il advenait que la Société doive verser un montant en lien avec les actions collectives, l'effet défavorable du règlement serait comptabilisé à l'état consolidé des résultats et pourrait avoir un effet défavorable sur la trésorerie.

11.1 Autres

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

Par ailleurs, au cours des exercices passés, les autorités fiscales avaient remis en question la déductibilité fiscale des pertes que la Société avait déclarées concernant ses placements dans les PCAA (Papier commercial adossé à des actifs). Relativement à cette situation, la Société avait versé, en 2015, un montant total de 15,1 millions \$ aux autorités fiscales et s'était opposée aux avis de cotisation reçus. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2022, la Société et les autorités fiscales se sont entendues sur le traitement fiscal relativement à la déductibilité fiscale des pertes liées aux PCAA. Ainsi, en vertu de cette entente de règlement, en plus de récupérer le montant de 15,1 millions \$ versé en 2015, la Société a comptabilisé une récupération d'impôts sur le résultat additionnelle de 5,3 millions \$ ainsi que des intérêts de 2,1 millions \$. Au 31 octobre 2022, le solde d'impôts

sur le résultat à recevoir inclut un montant de 4,9 millions \$ relativement à cette entente de règlement alors que le solde des débiteurs inclut un montant de 1,9 million \$ relativement aux intérêts courus à recevoir.

12. 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 Compagnie Trust TSX, 1190, avenue des Canadiens-de-Montréal, bureau 1700, Montréal (Québec) H3B 0G7. Leurs bureaux de tenue des registres sont situés à Toronto, Montréal, Calgary et Vancouver.

13. INTÉRÊTS DES EXPERTS

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. est l'auditeur indépendant qui a préparé le rapport de l'auditeur indépendant aux actionnaires relativement aux états financiers consolidés de la Société pour les exercices terminés le 31 octobre 2022 et le 31 octobre 2021, qui figurent dans le rapport annuel 2022 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.

14. CONTRATS IMPORTANTS

Le 29 avril 2021, la Société a conclu un accord important avec le gouvernement du Canada, qui lui permet d'emprunter un montant de 312,0 millions \$ dont les tirages peuvent être effectués jusqu'au 29 octobre 2022 sous forme de facilité de crédit non renouvelable et non garantie qui vient à échéance le 29 avril 2026. Cet accord a été conclu par l'intermédiaire du CUGE et fait partie des liquidités supplémentaires maximales jusqu'à 700,0 millions \$ obtenues par la Société auprès de la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada.

Pour de plus amples détails concernant cet accord, veuillez vous référer à notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2022, que vous pouvez consulter sur SEDAR (www.sedar.com).

15. NOMINATION D'UN PRÉSIDENT DU CONSEIL ET INFORMATION RELATIVE AU COMITÉ D'AUDIT

15.1 Nomination d'un président du Conseil

M. Raymond Bachand agit à titre de président du conseil depuis le 27 mai 2021.

Il incombe notamment au président du conseil d'établir l'ordre du jour des réunions du conseil d'administration de concert avec la présidente et cheffe de la direction. Le président du conseil convoque et préside les réunions des administrateurs ainsi que préside les séances 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.

15.2. Charte du comité d'audit

La plus récente version de la charte du comité d'audit de Transat a été approuvée à la réunion dudit comité du 8 mars 2022. Le conseil d'administration de Transat a adopté et ratifié la charte du comité d'audit le 9 mars 2022. La charte du comité d'audit est reproduite à l'annexe A 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. Les membres du comité d'audit sont M. Raymond Bachand, Mme Lucie Chabot (présidente du comité), M. Daniel Desjardins et M. Stéphane Lefebvre.

15.4. Compétences financières

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 fondateur de l'Institut du Québec depuis février 2014, et en est le président exécutif du conseil depuis septembre 2020. Il a été 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 d'octobre 2014 à avril 2021. Il a été président de la Conférence économique de l'industrie touristique québécoise de septembre 2020 à décembre 2021 et a également été président du conseil de Tourisme Montréal de juin 2014 à juin 2018. M. Raymond Bachand s'est vu remettre la médaille d'officier de l'Ordre du Canada le 17 novembre 2022.

Lucie Chabot. Mme Lucie Chabot est une administratrice de sociétés. Depuis avril 2020, elle siège également à titre de membre du conseil d'administration et membre du comité d'audit de la Quincaillerie Richelieu Ltée, un importateur, fabricant et distributeur de classe mondiale de quincaillerie spécialisée et de produits complémentaires. De plus, depuis mai 2019, elle siège à titre de membre du conseil d'administration et présidente du comité d'audit de Albecour inc., société dans l'industrie de l'aluminerie et filiale d'Investissement Québec. De mai 2019 à mai 2022, Mme Chabot a siégé sur le conseil d'administration et présidente du comité d'audit et de gouvernance de Tourisme Montréal, un organisme montréalais chargé de la promotion touristique de la ville de Montréal. De 2014 à 2018, Mme Lucie Chabot fut vice-présidente et chef de la direction financière de SAIL Plein Air inc., un important détaillant canadien d'équipement de sports et de plein air, et à ce titre responsable des services comptables et financiers, des ressources humaines et des technologies de l'information. Elle était auparavant présidente de Distribution Vinearius inc., un distributeur d'accessoires de vin qu'elle a fondé. Elle a également œuvré chez Intertrade Systems inc. de 2004 à 2007 en tant que directrice générale « Opérations et services gérés », après avoir été vice-présidente finances et ressources humaines. Elle a été co-actionnaire du Groupe Conseil Strator inc. durant une dizaine d'années, une entreprise de consultation dans le domaine du détail, de la distribution et des services dont le client principal était la Caisse de dépôt et

placement du Québec. À ce titre, elle a été impliquée dans plusieurs dossiers tels que Motovan, The Hockey Company, Chapter's et Rona, ce qui lui a permis de mieux comprendre les objectifs des institutions financières, leur analyse du risque, les rendements recherchés et la façon de structurer des transactions importantes. De 1986 à 1994, elle a œuvré à titre de directrice et vice-présidente finances du leader canadien de la vente au détail d'articles de sports et de vêtements Sports Experts inc. Elle a débuté sa carrière chez Clarkson Gordon (EY) à titre de vérificatrice en 1981 et s'est jointe au groupe Provigo en 1984. Mme Chabot est diplômée de l'Université Laval et membre de l'Ordre des comptables agréés du Québec. Elle a été inscrite au tableau d'honneur de l'Institut Canadien des comptables agréés, s'étant classée au 11^e 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.

Daniel Desjardins, Ad.E. M. Desjardins est administrateur indépendant. Il est membre du conseil d'administration du Fonds de revenu Noranda ainsi que membre du comité d'audit et du comité indépendant du conseil de celui-ci. Il est également président du comité de gouvernance et des ressources humaines du Fonds de revenu Noranda. M. Desjardins, avocat en droit des affaires et dirigeant chevronné, compte une vaste expérience du droit des affaires, de la conformité et de la gestion du risque, en plus d'avoir œuvré pendant des dizaines d'années dans le domaine du financement et des fusions et acquisitions complexes. Pendant plus de 20 ans, soit jusqu'en décembre 2019, M. Desjardins a été vice-président principal, Affaires juridiques et secrétaire chez Bombardier Inc. À ce titre, il était responsable des affaires juridiques, de la conformité, de l'audit interne, de l'assurance et de la gestion des risques pour l'ensemble de l'entreprise. De 2018 à janvier 2021, il a été président du conseil d'administration de Bombardier Transport. Avant son arrivée chez Bombardier, M. Desjardins a passé 15 ans comme associé dans un cabinet d'avocats de Québec. Il a fait ses premiers pas dans le monde professionnel à la Banque Nationale du Canada. M. Desjardins est président du conseil de la fiducie des dirigeants juridiques pour la diversité depuis 2014 et il est président du conseil d'administration du Musée Pointe-à-Callière. M. Desjardins a obtenu de nombreuses reconnaissances professionnelles et été nommé deux fois l'un des 25 avocats les plus influents au Canada. En 2017, le Barreau du Québec lui a décerné la distinction « Avocat émérite » qui souligne l'excellence de sa carrière professionnelle. M. Desjardins est titulaire d'une licence en droit de l'Université de Montréal et d'une maîtrise en droit de l'Université McGill.

Stéphane Lefebvre. M. Lefebvre est président et chef de la direction du Cirque du Soleil depuis décembre 2021, une entreprise mondiale de divertissement, et a occupé plusieurs postes de haute direction auprès de celle-ci depuis 2016, notamment ceux de chef de l'exploitation et de chef des finances. Il a été responsable, entre autres, de la supervision des finances, des technologies de l'information, de l'approvisionnement mondial et de la gestion des risques du groupe de divertissement du Cirque du Soleil et du déploiement du capital dans ses domaines de croissance stratégiques. M. Lefebvre possède plus de 30 ans d'expérience en repositionnement stratégique et en gestion du changement, ayant dirigé plusieurs initiatives de grande envergure, notamment des redressements, des acquisitions, des intégrations, des restructurations et des financements. Il possède également une expérience quant aux marchés financiers canadiens et américains et à la gouvernance d'entreprise. M. Lefebvre était auparavant chef de la direction financière chez CAE Inc, un fabricant canadien de technologies de simulation, de technologies de modélisation et de services de formation destinés aux compagnies aériennes, aux aviateurs, aux spécialistes de la santé et aux clients du secteur de la défense, où il a travaillé pendant 20 ans. M. Lefebvre a commencé sa carrière en tant que comptable agréé chez Price Waterhouse, travaillant d'abord dans le domaine de l'audit, puis en tant que consultant, plus particulièrement dans des dossiers de fusion/acquisition et d'insolvabilité. Il détient un Baccalauréat en administration des affaires de l'École des Hautes Études Commerciales de Montréal et est membre de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Canada.

15.5. Procédures de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à l'audit

Conformément aux dispositions du *Règlement 52-110 sur le comité d'audit* et dans l'optique de nos démarches pour maintenir des normes élevées de gouvernance d'entreprise, nous avons établi une politique de dénonciation et des procédures de signalement qui permettent aux employés de Transat de soumettre de façon

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

15.6. Politique relative à la préapprobation des services d'audit et des services autres que d'audit

Le comité d'audit de Transat possède une politique relative à la pré-approbation des services d'audit et des services autres que d'audit. Le comité de gestion des risques et de la responsabilité d'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.

15.7. Honoraires pour les services des auditeurs externes

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

Pour les exercices terminés les 31 octobre 2022 et 31 octobre 2021, 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 :

	2022	2021
Honoraires d'audit ¹	1 535 000 \$	1 135 000 \$
Honoraires pour services liés à l'audit ²	365 000 \$	496 000 \$
Honoraires pour services de fiscalité ³	147 000 \$	145 000 \$
Autres honoraires ⁴	—	—
TOTAL	2 047 000 \$	1 776 000 \$

- (1) Les honoraires d'audit comprennent les honoraires pour les services professionnels fournis par les auditeurs externes à l'occasion de l'audit des états financiers de la Société ou les services qui sont normalement fournis par les auditeurs externes à l'occasion de dépôts ou de missions prévus par la loi et la réglementation. Ces honoraires comprennent également les honoraires pour les services rendus relativement à l'interprétation des normes de présentation de l'information comptable et financière.
- (2) Les honoraires pour services liés à l'audit comprennent les honoraires pour les services de certification et les services connexes qui sont habituellement exécutés par l'auditeur externe. Ces services incluent les consultations comptables liées aux acquisitions, aux audits particuliers et aux contrôles préalables.

- (3) Les honoraires pour services de fiscalité comprennent les honoraires pour les services d'aide à la planification fiscale (restructuration des activités et activités abandonnées), les opinions en matière de fiscalité et la préparation et l'examen des déclarations de revenus et autres déclarations fiscales.
- (4) Cette catégorie d'honoraires comprendrait normalement les services professionnels rendus par les auditeurs externes de la Société qui ne sont pas présentés sous les rubriques « honoraires d'audit », « honoraires pour services liés à l'audit » et « honoraires pour services de fiscalité ». Aucun service de cette nature n'a été rendu à la Société pour les exercices terminés le 31 octobre 2022 et le 31 octobre 2021.

16. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Nos états financiers comparatifs et notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2022, qui contiennent d'autres renseignements financiers. Des renseignements additionnels, y compris des renseignements portant sur la rémunération des administrateurs et dirigeants et sur les prêts qui leur ont été consentis, sur les principaux porteurs des titres de Transat et sur les titres pouvant être émis en vertu des régimes de rémunération à base d'actions, seront présentés dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction pour l'assemblée annuelle des actionnaires qui aura lieu le 9 mars 2023 ou, le cas échéant, dans notre plus récente circulaire de sollicitation de procurations par la direction pour l'assemblée qui a eu lieu le 27 avril 2022).

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

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

Constitution

Le conseil d'administration a constitué un comité d'audit (le « **comité d'audit** ») formé uniquement d'administrateurs indépendants, c'est-à-dire, qui n'ont pas de relation importante, directe ou indirecte, avec la Société⁶, 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 des risques et de la responsabilité d'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.

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

⁶. 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 de la présidente et cheffe de la direction et du 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 remplacement⁷.

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 financière⁸.

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;

⁷. En vertu des règles prévues au *Règlement 51-102 sur les obligations d'information continue*.

⁸. 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 chef de la direction financière et par la présidente et cheffe 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 chef de la direction financière et par la présidente et cheffe 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 chef de la direction financière; d'étudier, s'il y a lieu, le passif éventuel de la Société et de ses filiales, les acquisitions et les dispositions d'actifs, les éléments de risques qui pourraient influencer sur les résultats financiers ou la structure financière de l'entreprise, le rachat d'actions et les instruments dérivés; et de revoir le niveau des provisions inscrites aux comptes de la Société et évaluer si elles sont raisonnables;
- XVII. de veiller à identifier et à évaluer, en collaboration avec le comité de gestion des risques et de la responsabilité d'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 la présidente et cheffe de la direction, le 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'audit⁹;

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.

⁹. 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.

