



TRANSAT A.T. INC.

**NOTICE ANNUELLE
EXERCICE TERMINÉ LE 31 OCTOBRE 2013**



Le 11 DÉCEMBRE 2013

TABLE DES MATIÈRES

1. STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ	5
1.1 Nom et constitution.....	5
1.2 Liens intersociétés.....	5
2. DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS	8
2.1 Le secteur des voyages vacances.....	8
2.2 Activité principale, vision et stratégie.....	8
2.3 Revue des objectifs et des réalisations 2013.....	10
2.4 Le plan Transat.....	11
2.5 Historique des trois derniers exercices.....	11
2.6 Nos activités en Amérique.....	13
2.7 Nos activités en Europe.....	15
3. DESCRIPTION DE NOS ACTIVITÉS	16
3.1 Voyageurs.....	17
3.2 Agences de voyages et distribution.....	21
3.3 Transport aérien.....	22
3.4 Nos employés.....	24
3.5 Concurrence.....	25
3.6 Propriété intellectuelle.....	30
3.7 Tendances.....	31
3.8 Le contexte réglementaire dans lequel nous exerçons nos activités.....	31
3.9 Facteurs de risque.....	40
4. DIVIDENDES ET OFFRE PUBLIQUE DE RACHAT	40
4.1 Dividendes.....	40
4.2 Offre publique de rachat dans le cours normal des activités.....	40
5. RAPPORT DE GESTION	40
6. STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL-ACTIONS	40
6.1 Contraintes en matière de propriété d'actions.....	40
6.2 Information et rapports.....	42
6.3 Régime de droits des actionnaires de Transat.....	42
6.4 Description générale de notre capital social.....	43

7. MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	47
8. NOS ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION.....	48
8.1 Réorganisation interne	48
8.2 Contrats importants	49
8.3 Nos administrateurs.....	49
8.4 Notre haute direction	51
8.5 Interdictions d'opérations ou faillites.....	53
8.6 Amendes ou sanctions	54
8.7 Faillites personnelles	54
9. POURSUITES JUDICIAIRES.....	54
10. AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	54
11. INTÉRÊTS DES EXPERTS.....	54
12. CONTRATS IMPORTANTS	55
13. INFORMATION PROSPECTIVE.....	55
14. NOMINATION D'UN ADMINISTRATEUR EN CHEF UNIQUE ET INFORMATION RELATIVE AU COMITÉ D'AUDIT	56
14.1 Nomination d'un administrateur en chef unique	56
14.2 Charte du comité d'audit.....	56
14.3 Composition de notre comité d'audit	56
14.4 Procédures de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à l'audit.....	58
14.5 Politique relative à la pré-approbation des services d'audit et des services autres que d'audit	58
14.6 Honoraires pour les services des auditeurs externes.....	59
15. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	59
ANNEXE I – CHARTE DU COMITÉ D'AUDIT DE TRANSAT A.T. INC.....	60

Dans la présente 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 2013, soit la date de la fin de notre année financière. Voici la liste des marques de commerce, dont certaines sont déposées, et des dessins que nous utilisons et auxquels nous référons dans la présente notice annuelle : l'étoile ainsi que la mosaïque figurant sur la page couverture de la présente notice annuelle, Air Transat, ACE, Amplitravel, Bennett Voyages, Cameleon, Canadian Affair, Club Voyages, Euro Charter, Exitnow.ca, Jonview Canada, Lookéa, Lookéko, Look Voyages, Voyages Marlin, Merika Tours, Nolitours, Transat Découvertes/Transat Discoveries, Tourgreece, Trafictours, Transat, Transat Holidays/Vacances Transat, Transat Holidays USA, TravelPlus, Tripcentral.ca, Turissimo, Vacances Tours Mont-Royal, TMR Holidays, TMR et Dessin et Voyages en Liberté. Les autres marques, dessins, dénominations sociales, noms commerciaux et noms de domaine mentionnés dans la présente notice annuelle appartiennent à leurs propriétaires.

1. STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ

1.1 NOM ET CONSTITUTION

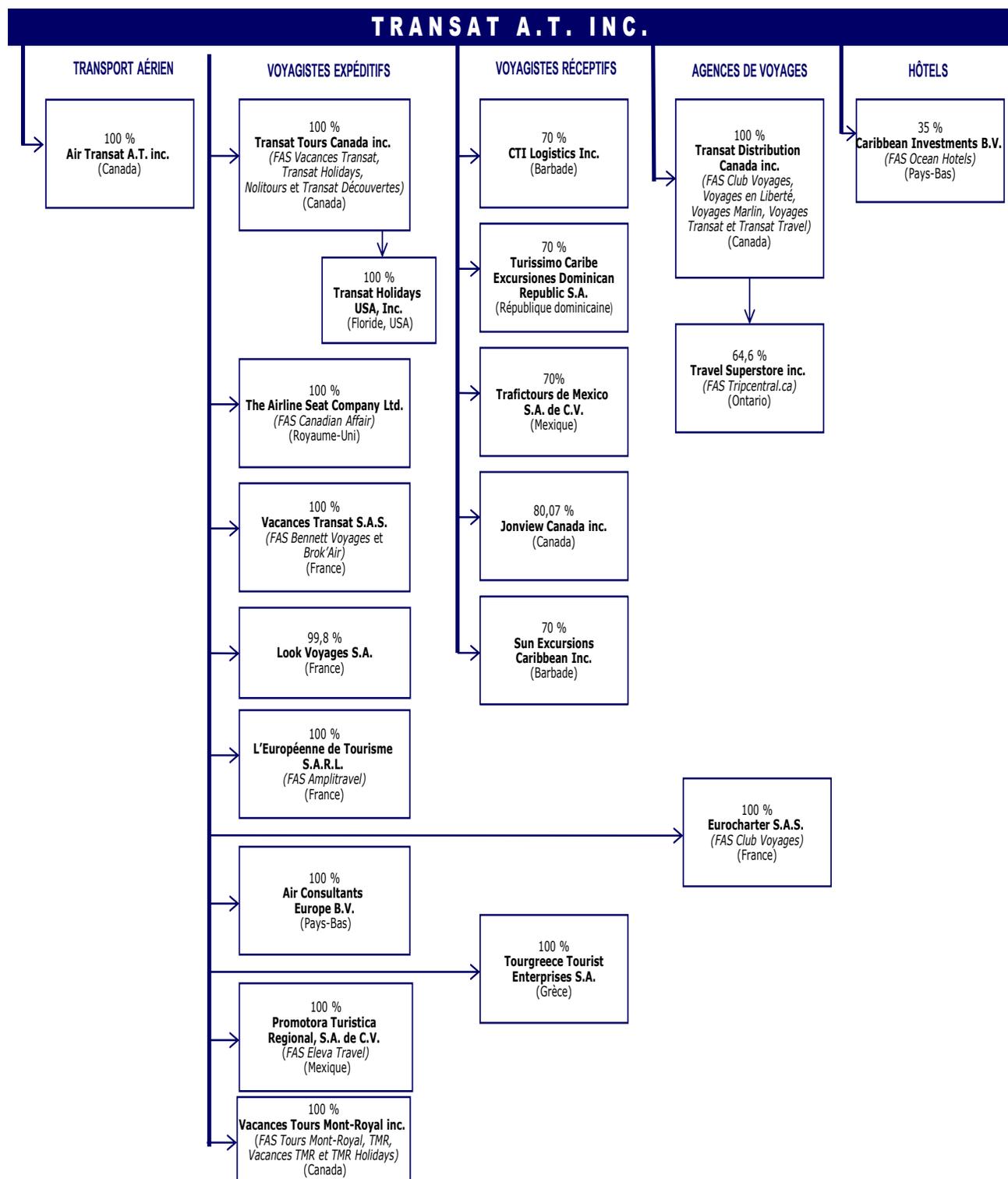
Transat A.T. inc. (ci-après « **Transat** ») a été constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, L.R.C. 1985 ch. C-44 (la « **Loi canadienne sur les sociétés par actions** ») par un certificat de constitution daté du 13 février 1987. Depuis sa constitution, Transat a, par certificats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

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

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

1.2 LIENS INTERSOCIÉTÉS

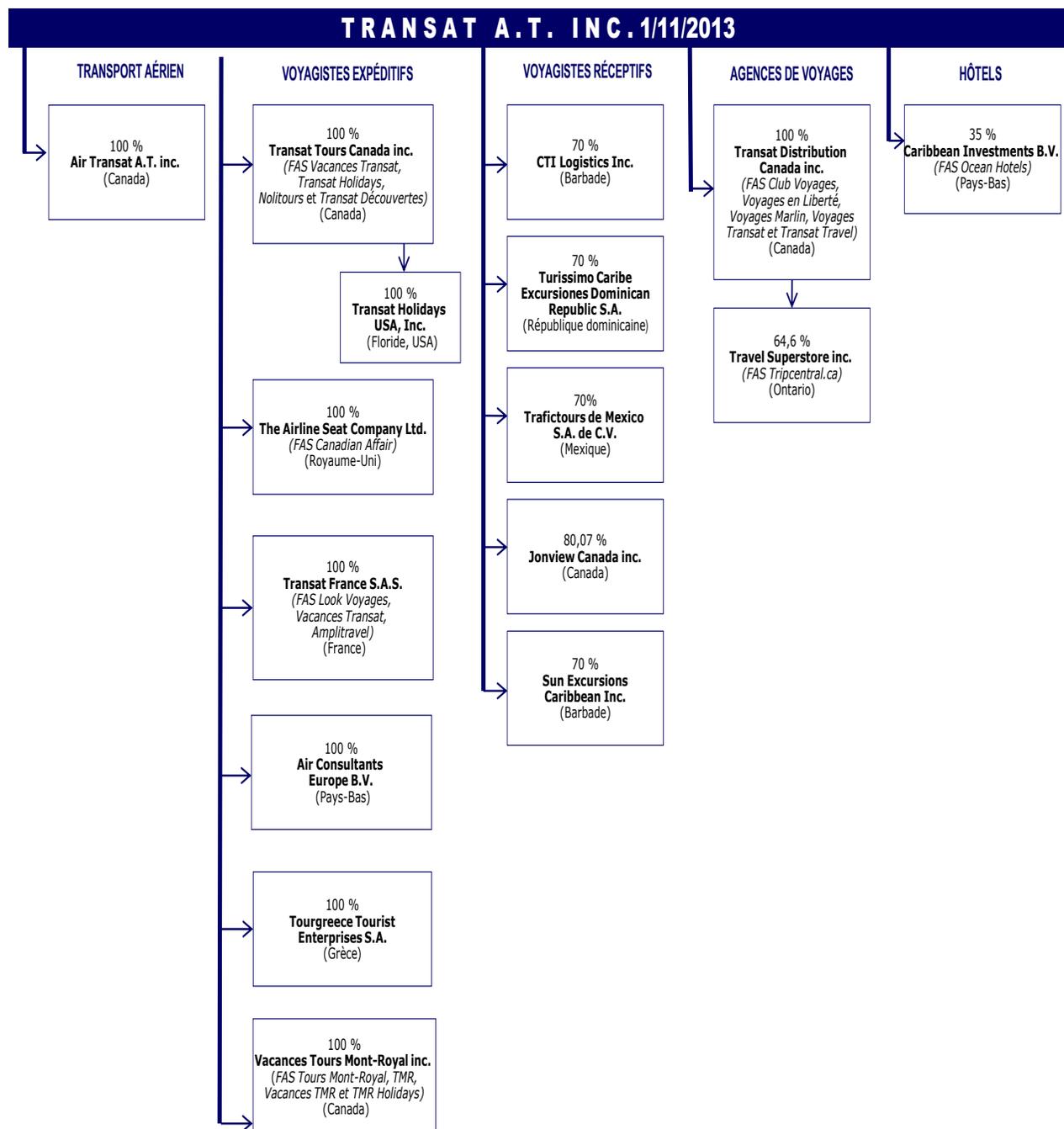
L'organigramme suivant illustre la structure de la Société. Nous avons omis certaines filiales, dont chacune ne représente pas plus de 10 % de notre actif consolidé ni plus de 10 % de nos ventes et revenus d'exploitation consolidés, et dont l'ensemble ne représente pas plus de 20 % de notre actif consolidé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



NOTE : FAS : faisant affaire sous

Transat France a conclu le 23 août 2013 quatre projets de traités de fusion avec chacune de ses filiales françaises (Look Voyages, Vacances Transat, Euro Charter et l'Européenne de Tourisme). Aux termes de ces projets, Transat France a absorbé chacune de ses filiales avec effet en date du 1^{er} novembre 2013.

L'organigramme ci-dessous présente la structure de la Société après la réalisation des fusions susmentionnées et prend compte qu'après trois (3) ans d'opération, il a été décidé de cesser le 23 octobre 2013, de manière ordonnée, les opérations de Promotora Turistica Regional, S.A. de C.V. au Mexique opérant sous le nom d'Eleva Travel.



2. DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS

2.1 LE SECTEUR DES VOYAGES VACANCES

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

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

2.2 ACTIVITÉ PRINCIPALE, VISION ET STRATÉGIE

2.2.1 *Activité principale*

Transat fait partie des plus grands voyagistes intégrés dans le monde. Nous exerçons nos activités uniquement dans le secteur des voyages vacances, et nous commercialisons principalement nos services en Amérique et en Europe. En tant que voyageur, Transat a pour activité principale l'élaboration et la commercialisation de services de voyages vacances, sous forme de forfaits ou non. Nous agissons à la fois comme voyageur expéditif et comme voyageur réceptif en regroupant des services achetés au Canada et à l'étranger pour les revendre principalement au Canada, en France, au Royaume-Uni et dans 10 autres pays européens, directement ou par le biais d'intermédiaires, dans le cadre d'une stratégie multicanal. Transat est aussi un distributeur au détail, aussi bien en ligne que par l'entremise d'agences de voyages, dont certaines lui appartenant. Transat a recours à de nombreuses compagnies aériennes, mais s'appuie sur sa filiale Air Transat A.T. inc. (« **Air Transat** ») pour une proportion importante de ses besoins. Transat offre des services à destination au Canada, au Mexique, en République dominicaine et en Grèce. Transat détient une participation dans une entreprise hôtelière qui possède et exploite des propriétés au Mexique et en République dominicaine.

2.2.2 *Vision*

Leader du voyage vacances, Transat entend poursuivre son développement en inspirant confiance aux voyageurs et en leur proposant une expérience à la fois exceptionnelle, chaleureuse et sûre. Nos clients sont notre raison d'être et le développement responsable du tourisme est notre passion. Nous voulons élargir nos activités dans d'autres pays où nous croyons qu'il existe un fort potentiel de croissance pour un voyageur intégré, spécialisé dans les voyages vacances.

2.2.3 Stratégie

Pour concrétiser la vision qu'elle s'est donnée, la Société entend continuer de maximiser les bénéfices de l'intégration verticale, qui la distingue de plusieurs de ses concurrents; de renforcer sa position en France, où elle figure déjà parmi les plus grands voyagistes; et de pénétrer de nouveaux marchés ou d'affirmer sa présence dans des marchés où elle n'est que partiellement présente à l'heure actuelle. Quant aux nouveaux marchés éventuels, la priorité ira à des marchés où Transat est susceptible de recruter une clientèle pour ses destinations traditionnelles, afin d'augmenter son pouvoir d'achat sur lesdites destinations.

En parallèle, grâce à des investissements ciblés en technologie et à des gains d'efficacité qu'elle poursuit en modifiant sa gestion interne, Transat entend améliorer sa marge et maintenir ou accroître ses parts de marché sur tous ses marchés. La gestion des coûts demeure un élément important de la stratégie, étant donné la faiblesse des marges dans le tourisme.

En outre, Transat constate l'importance stratégique croissante des enjeux liés au développement durable dans l'industrie du voyage vacances et dans le monde du transport aérien. Ce phénomène, exacerbé par la croissance prévue du tourisme et du transport aérien, se manifeste de diverses manières, notamment les pressions réglementaires ou tarifaires liées aux émissions de gaz à effet de serre, les attentes plus grandes des clients et des investisseurs à cet égard, etc. Au vu et au su de cette tendance, et constatant qu'une entreprise de tourisme a un intérêt direct à voir l'environnement sauvegardé et les collectivités demeurer accueillantes face au phénomène touristique, Transat a entrepris d'adopter des pratiques d'avant-garde en matière de responsabilité d'entreprise et de tourisme durable. Ce faisant, la Société vise entre autres les bénéfices suivants pour elle-même : une consommation moindre de ressources, avec une diminution équivalente de coûts; une marque différenciée et un attachement plus grand de la part de ses clients, ce qui pourrait se traduire par des avantages commerciaux; une loyauté et une mobilisation plus grande de la part de ses employés.

Pour l'exercice 2014, les objectifs que Transat poursuivra sont les suivants :

- Transat est actuellement engagée dans un programme de réduction des coûts et d'amélioration de la marge, et vise en 2014 à améliorer ses résultats en hiver et à maintenir sa rentabilité en été;
- en 2014, Transat effectuera des changements dans la flotte d'Air Transat : les petits porteurs seront internalisés, sauf pour des besoins d'appoint, et nous poursuivrons l'implantation de mesures en vue d'avoir une flotte modulable selon les besoins saisonniers qui nous sont propres;
- au chapitre du produit et de l'expérience-client, les projets visant à améliorer la performance, l'efficacité et les marges seront poursuivis, notamment une remise à niveau des centres d'appels canadiens et le raffinement des collections sur les destinations soleil;
- en matière de distribution, Transat entend en 2014 raffiner sa stratégie, notamment dans le but d'accroître la proximité-client par l'entremise des technologies et des dispositifs commerciaux appropriés;
- Transat procède à une réflexion stratégique et entend, en 2014, revoir l'architecture de l'organisation en fonction des perspectives de croissance qu'elle a identifiées.

Les principaux inducteurs de performance sont notre marge avant amortissement, notre part de marché et la croissance de nos revenus. Ils sont essentiels au succès de la mise en œuvre de notre stratégie et à la réalisation des objectifs que nous nous sommes fixés.

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

ressources financières comprennent principalement notre trésorerie non détenue en fiducie ou autrement réservée et l'accès aux soldes inutilisés de nos facilités de crédit. Nos ressources non financières comprennent notre marque, notre structure, nos ressources humaines et nos relations avec nos fournisseurs. Pour plus d'informations, nous vous référons aux rubriques « Principaux indicateurs de performance » et « Capacité de réaliser les objectifs » du rapport de gestion se trouvant dans notre rapport annuel 2013, que vous pouvez consulter sur Sedar au www.sedar.com.

2.3 REVUE DES OBJECTIFS ET DES RÉALISATIONS 2013

Les principaux objectifs pour l'exercice 2013 ainsi que les réalisations se détaillent comme suit :

2.3.1 Optimiser la performance financière et la stratégie de marché de l'organisation

En 2013, la Société a réussi à améliorer de manière sensible sa performance financière, réalisant un profit à la suite de deux exercices ayant généré une perte. Outre une amélioration des conditions de marché, ce retournement de situation est attribuable dans une large mesure aux initiatives prises par la Société, qui est engagée entre autres dans l'implantation d'un plan de réduction des coûts et d'amélioration des marges. La Société a ainsi revu ses manières de faire, réduit ses coûts d'exploitation, effectué des coupures de personnel, implanté un nouveau système de réservations pour les forfaits et amélioré son produit. Le programme a généré une amélioration de 20 millions de dollars en 2012, et de 35 millions (cumulatif) en 2013. La Société a pour objectif de dégager au moins 20 millions de dollars additionnels pour chacun des exercices 2014 et 2015.

La stratégie aérienne de la Société est un élément important du programme. La Société et ses employés syndiqués d'Air Transat en sont venus à des ententes qui ont permis de transformer une partie de la rémunération fixe en rémunération variable, et ont convenu de modifications à certaines manières de faire qui ont entraîné des économies substantielles sans concessions monétaires de la part du personnel. La Société a pris la décision d'internaliser les opérations petit porteur vers les destinations soleil, qui étaient externalisées depuis leur introduction en 2003. Cette opération, qui est en cours et qui sera complétée à l'été 2014, entraînera une diminution conséquente des coûts d'exploitation, prévue dans le programme de réduction des coûts et d'amélioration de la marge évoqué ci-haut. En outre, la Société a conclu et annoncé une entente pour le renouvellement des baux de six gros porteurs, dont les modalités vont également entraîner une amélioration de la structure de coûts. En définitive, ces changements majeurs auront tous un impact favorable sur les résultats, et si les premiers effets en ont été ressentis en 2013, leur plein effet ne sera atteint qu'à partir de 2015.

2.3.2 Améliorer le produit et l'expérience-client

De manière générale, la Société offre à ses clients un produit qui présente un excellent rapport qualité-prix et son offre est taillée sur mesure pour les touristes. Ainsi, sur le marché transatlantique, Transat offre une variété inégalée de liaisons directes, à des prix concurrentiels, assorties d'une offre terrestre (circuits, hôtels, voitures, croisières, etc.) de premier ordre. En outre, sur ce marché, Transat a constitué au fil des ans des réseaux de distribution qui sont bien établis, non seulement au Canada, mais également en Europe. Les cabines de ses gros porteurs ont été modernisées, rehaussant l'offre.

Sur les destinations soleil, une partie de l'amélioration des résultats en 2013 s'explique par le resserrement stratégique des partenariats hôteliers, un affinement des segments de marché et des collections, et l'amélioration de l'expérience-client. Ainsi, les positionnements des marques ont été précisés, et les produits proposés sont en phase avec les besoins de la clientèle. Ces efforts se poursuivent et devraient entraîner des améliorations additionnelles à l'hiver 2014 et par la suite.

2.3.3 Augmenter l'efficacité de l'organisation et implanter une vision centrée sur le client et le développement durable

De nombreux changements ont été apportés dans l'organisation en 2013. De nouveaux gestionnaires ont été nommés à la tête de deux entités majeures au Canada (Transat Distribution Canada et Air Transat). En France, nos entités ont été regroupées en une seule le 1^{er} novembre 2013, mouvement qui s'est accompagné de réformes à l'interne qui toutes se traduiront par une efficacité accrue.

En matière de développement durable, la Société a poursuivi ses efforts en 2013, et notamment résumé ses réalisations en publiant son troisième rapport de responsabilité d'entreprise (www.resp.transat.com).

2.4 LE PLAN TRANSAT

C'est à l'automne 2011 que Transat a commencé une revue de l'ensemble des opérations et la mise au point d'un plan d'action portant principalement sur la réduction des coûts directs et des coûts d'exploitation, et sur l'augmentation des marges.

Transat a entre autres mis en place des changements pour simplifier ses structures organisationnelles au Canada, afin d'accélérer ses processus de décisions et leur mise en œuvre. Transat poursuit également d'autres projets déjà en cours qui visent à optimiser la gestion de ses actifs du côté aérien et à améliorer sa stratégie de produits. Le plan est davantage commenté à la rubrique « Revue des objectifs et des réalisations 2013 » ci-haut.

2.5 HISTORIQUE DES TROIS DERNIERS EXERCICES

Vous trouverez ci-après les faits saillants de l'évolution de Transat et les autres événements clés survenus au cours des trois derniers exercices. Pour plus d'informations, nous vous référons à la rubrique « Activité principale, vision et stratégie » ci-haut et aux rubriques « Acquisition d'entreprise » et « Cession d'une filiale » du rapport de gestion se trouvant dans notre rapport annuel 2013, que vous pouvez consulter sur SEDAR au www.sedar.com.

Au 31 octobre 2013, la Société disposait de plusieurs types de financements, constitués principalement de facilités de crédit à terme rotatif, de lignes d'émissions de lettres de crédit, de facilités de cautionnement et d'ententes avec des processeurs de cartes de crédit. Toujours à cette même date, la Société ne possède plus de placements dans les papiers commerciaux adossés à des actifs (« **PCAA** »).

Le 13 juin 2012, la Société, n'ayant pas besoin d'un crédit de 157,0 millions de dollars, a demandé une réduction de 100,0 millions de dollars de celui-ci. Ainsi, la Société dispose maintenant d'un crédit à terme rotatif, pour les fins de ses opérations, de 57,0 millions de dollars venant à échéance en juillet 2015 et qui peut être prolongé, ou est immédiatement exigible dans l'éventualité d'un changement de contrôle. Selon les termes de l'entente, les tirages peuvent être effectués sous la forme d'acceptations bancaires ou d'emprunts bancaires, en dollars canadiens, en dollars américains, en euros ou en livres sterling. L'entente est garantie par une hypothèque mobilière de premier rang grevant l'universalité des actifs, présents et futurs, des filiales canadiennes de la Société, sous réserve de certaines exceptions, et est aussi garantie par le nantissement de certaines valeurs mobilières des principales filiales européennes. Le crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires, au taux préférentiel de l'institution financière ou au TIOL (taux interbancaire offert à Londres), majoré d'une prime. Selon les termes de l'entente, la Société est tenue de respecter certains critères et ratios financiers. Au 31 octobre 2013, la Société respectait tous les critères et ratios financiers et la facilité de crédit n'avait pas été utilisée.

De plus, la Société a accès, pour ses opérations françaises, à des lignes de crédit non utilisées atteignant 11,5 millions d'euros (16,3 millions de dollars).

La Société dispose, aux fins d'émission de lettres de crédit, d'un crédit rotatif au montant de 60,0 millions de dollars renouvelable annuellement, pour lequel elle doit céder en nantissement de la trésorerie correspondant à 105 % du montant des lettres de crédit émises. Au 31 octobre 2013, un montant de 58,5 millions de dollars était utilisé.

La Société dispose également, aux fins d'émission de lettres de crédit pour ses opérations anglaises, d'une ligne de crédit bancaire gagée par des dépôts de 26,7 millions de pound sterling (44,7 millions de dollars), laquelle est pleinement utilisée.

Pour ses opérations françaises, la Société a aussi accès à des lignes de crédit bancaires afin d'émettre des lettres de crédit gagées par des dépôts. Au 31 octobre 2013, nous avons émis pour 1,9 millions d'euros (2,7 millions de dollars).

Également, la Société, n'ayant pas besoin de facilité de cautionnement totalisant 25,0 millions de dollars, a demandé une réduction au montant de 50,0 millions de dollars de celle-ci. Ainsi, la Société dispose maintenant d'une facilité de 35,0 millions de dollars jusqu'au 26 février 2014, laquelle est renouvelable annuellement. En vertu de cette entente, la Société peut consentir des contrats de cautionnement d'une durée maximale de trois (3) ans. Au 31 octobre 2013, un montant de 16,2 millions de dollars était utilisé aux fins de l'émission de lettres de crédit à certains des fournisseurs de Transat.

La Société dispose également, aux fins d'émission de lettres de crédit pour ses opérations françaises, d'une ligne de caution au montant de 11,2 millions d'euros (15,9 millions de dollars). Au 31 octobre 2013, un montant de 3,8 millions d'euros (5,4 millions de dollars) était utilisé.

Le 21 novembre 2011, Transat a signé une entente, amendée de temps à autre, avec son principal fournisseur de cartes de crédit au Canada qui est valide jusqu'en août 2015. Le produit des transactions est placé pendant un certain nombre de jours dans des comptes bancaires distincts autrement réservé au nom de Transat, avant d'être transféré dans le (ou « les ») compte(s) en fiducie de Transat là où la réglementation applicable le requiert. Une portion importante des ventes canadiennes de Transat est réalisée par cartes de crédit et la balance étant au comptant. De plus, ce fournisseur de traitement de cartes de crédit bénéficie également d'une lettre de crédit d'un montant préétabli pour une portion des activités qui ne sont pas couvertes par les comptes bancaires distincts.

Le 28 février 2011, Transat a annoncé la conclusion d'une entente, amendée de temps à autre, avec un deuxième fournisseur de traitement de cartes de crédit au Canada qui est valide jusqu'en février 2015. Les transactions traitées par cartes de crédit au Canada en vertu de cette entente sont assujetties à une obligation de maintenir un certain niveau de trésorerie et autres équivalents de trésorerie non affectée à la fin de chaque trimestre ainsi que des ratios financiers similaires à ceux prévus aux termes des conventions de crédit bancaires de Transat. Un manquement de la Société à ces exigences pourrait avoir des effets défavorables, dont l'obligation pour Transat de fournir à ce nouveau fournisseur de traitement de cartes de crédit une lettre de garantie d'un montant préétabli et calculé en fonction du volume en dollars des transactions traitées par cartes de crédit sur une base mensuelle par ce fournisseur.

Le 1^{er} septembre 2013, une des filiales de Transat a signé une entente avec un troisième fournisseur de traitement de cartes de crédit au Canada qui est valide jusqu'en septembre 2016 avec possibilité de proroger pour une année additionnelle sur consentement des deux parties. Ce fournisseur de traitement de cartes de crédit bénéficie d'une lettre de crédit d'un montant préétabli.

Transat a aussi, par l'entremise de sa filiale au Royaume-Uni, une entente avec un fournisseur de traitement de cartes de crédit qui peut être terminée sur préavis par chacune des parties. Ce fournisseur de traitement de cartes de crédit bénéficie d'une lettre de crédit d'un montant préétabli. De plus, la remise du produit des transactions est différée pendant un certain nombre de jours en fonction du volume en livres sterling des transactions traitées par carte de crédit et selon la saisonnalité.

Le 23 mai 2013, Transat a aussi conclu, par l'entremise de sa filiale aérienne pour des ventes effectuées à travers l'Europe sous une plateforme de distribution globale, une entente avec un fournisseur de traitement de cartes de crédit au Royaume-Uni qui peut être terminée sur préavis par chacune des parties. Le produit des transactions est déposé directement dans divers comptes bancaires au nom de Transat selon la région de la transaction.

Au 31 octobre 2010, la Société possédait pour une valeur nominale de 118,1 millions de dollars de PCAA adossés à des actifs synthétiques et traditionnels titrisés (MAV 2 admissibles et MAV 3 traditionnels). Au cours des trois dernières années, la Société a encaissé des montants totalisant 3,6 millions de dollars relativement au remboursement du capital de PCAA adossés exclusivement à des actifs traditionnels titrisés (MAV 3 traditionnels) et, plus récemment, la Société a encaissé des montants totalisant 84,8 millions de dollars à la suite de la vente de PCAA ayant une valeur nominale de 114,5 millions de dollars. Au 31 octobre 2013, la Société ne possède plus de placements dans les PCAA.

Il est rappelé qu'en 2007, le marché canadien des PCAA émis par des tiers a souffert de la crise de liquidité. À la suite de cette crise, un groupe d'institutions financières et d'autres parties ont convenu, en vertu de l'accord de Montréal, d'une période de moratoire relativement aux PCAA vendus par 23 émetteurs de conduits. Un comité pancanadien d'investisseurs a été par la suite mis sur pied pour surveiller la restructuration ordonnée de ces instruments pendant la période de moratoire.

En 2009, le comité pancanadien des investisseurs a annoncé que le plan de restructuration portant sur les PCAA émis par des tiers avait été mis en œuvre. En vertu des dispositions du plan de restructuration, les porteurs de PCAA ont vu leur papier commercial à court terme substitué par des billets à plus long terme dont l'échéance s'alignait sur celle des actifs auparavant détenus par les conduits sous-jacents. La Société détenait, initialement, un portefeuille de PCAA émis par plusieurs fiducies ayant une valeur nominale globale de 154,5 millions de dollars. À la suite de cette restructuration, ce marché a peu à peu repris, permettant à la Société de vendre progressivement ses PCAA restructurés. Les ventes successives des PCAA se sont soldées par une perte totale de 32,8 millions de dollars.

2.6 NOS ACTIVITÉS EN AMÉRIQUE

2.6.1 *Voyagistes expéditifs*

Transat Tours Canada inc. (« **Transat Tours Canada** » ou « **TTC** »), qui est au cœur de nos activités au Canada, exerce ses activités sous trois marques, soit Vacances Transat, Nolitours et Transat Découvertes (auparavant connue sous le nom de Révatours), en plus d'intégrer les activités commerciales d'Air Transat.

Le 10 juin 2010, Transat s'est implantée comme voyageur expéditif à Monterrey, Mexique, sous la marque Eleva Travel afin d'offrir des voyages d'agrément aux Mexicains. Le 23 octobre 2013, parce que cette entité n'avait pas atteint la rentabilité après quelques années d'opération, il a été décidé de cesser, de manière ordonnée, les activités d'Eleva Travel.

Le 1^{er} février 2012, la Société a acquis certains éléments d'actif du voyageur québécois Vacances Tours Mont-Royal pour une contrepartie au comptant de 5,8 millions de dollars. Vacances Tours Mont-Royal est un voyageur qui se spécialise dans la vente à des voyageurs canadiens de forfaits à Cuba, en République dominicaine, au Mexique et d'autres destinations soleil. Ce voyageur achetait environ 180 000 de ses sièges auprès d'Air Transat ou CanJet. Cette acquisition permet à la Société d'élargir la gamme de produits et de services qu'elle offre à ses clients dans des marchés où elle est déjà présente.

2.6.2 *Transport aérien*

La stratégie de Transat en matière de flotte repose sur l'exigence de réduire continuellement les coûts d'exploitation dans une industrie concurrentielle et vise à nous adapter aux besoins saisonniers du marché du tourisme tout en

offrant une expérience client supérieure, bien qu'abordable. Actuellement, Transat compte sur une flotte de gros porteurs d'Air Transat composée d'Airbus A310 et A330, alors que nos voyageurs canadiens s'appuient entièrement sur des transporteurs tiers, principalement CanJet, pour combler leur besoin de petits porteurs (Boeing 737-800).

Le 13 février 2009, TTC et CanJet Airlines, division d'I.M.P. Group Limited (« **CanJet** »), ont conclu une entente de cinq (5) ans, du 1er mai 2009 au 30 avril 2014, qui comporte deux options de renouvellement d'une année chacune. Cette entente permet à TTC d'affréter les appareils Boeing 737-800 de CanJet vers quelque 31 destinations soleil au départ de 18 villes canadiennes. Les petits porteurs de CanJet constituaient un complément aux gros porteurs d'Air Transat, ce qui nous donnait la possibilité d'élargir notre offre de services dans certaines régions que la flotte d'Air Transat n'était alors pas en mesure de desservir efficacement, en plus de nous permettre de pénétrer de nouveaux marchés et de gérer plus efficacement les périodes de pointe. En raison de sa structure de prix, cette entente avec CanJet a augmenté la compétitivité de TTC, ce qui était particulièrement important dans la conjoncture difficile du marché.

En avril 2013, Transat a annoncé sa décision d'internaliser ses petits porteurs moyen-courriers pour ses destinations soleil à partir du Canada, passant ainsi d'une flotte composée exclusivement de gros porteurs chez Air Transat à une flotte mixte comprenant des gros et des petits porteurs. L'internalisation des petits porteurs devrait apporter une contribution positive significative aux initiatives de réduction des coûts de Transat de 75 millions de dollars, ainsi que des revenus supplémentaires et des gains en efficacité de 30 millions de dollars.

Au 31 octobre 2013, la flotte exploitée par Air Transat se compose de 21 gros porteurs long-courriers, soit neuf (9) Airbus A310-300 et douze (12) Airbus A330, dont huit (8) Airbus A330-200 et quatre (4) Airbus A330-300. Tous ces appareils, à l'exception de six (6) Airbus A310-330 qui appartiennent à Air Transat, font l'objet de contrats de location-exploitation conclus avec des locateurs d'aéronefs. Conformément au plan de renouvellement de sa flotte, Air Transat a retiré de sa flotte, au cours de l'exercice 2012, trois (3) A310-300 dont les contrats de location étaient arrivés à échéance, ce qui a entraîné une réduction du nombre de ses A310-300 de douze (12) à neuf (9).

Le 24 juillet 2013, Air Transat a annoncé la signature d'un contrat de location à long terme (huit (8) ans) pour quatre (4) appareils Boeing B737-800. Cette annonce s'inscrit dans le plan de Transat visant à internaliser ses activités au moyen de petits porteurs et à déployer ce que l'on appelle une « flotte modulable » qui lui permet d'ajuster le nombre de petits et de gros porteurs à sa disposition en fonction des besoins saisonniers du marché touristique. En général, Transat a davantage besoin de petits porteurs en hiver, lorsque les voyageurs d'agrément canadiens préfèrent les destinations soleil, et a davantage besoin de gros porteurs en été, pendant la période de pointe du marché transatlantique. Les quatre appareils B737-800 débiteront leurs opérations à l'été 2014 et deviendront alors le cœur de la flotte permanente de petits porteurs d'Air Transat. Ces appareils desserviront des destinations soleil au Mexique, dans les Caraïbes et en Floride.

Dans le cadre de l'entente annoncée le 24 juillet 2013, Air Transat a également négocié avec un de ses locateurs d'aéronefs le renouvellement jusqu'à 2020 et 2021 des contrats de location de six (6) Airbus A330, y compris trois (3) A330-200, qui devaient à l'origine être retirés de la flotte en 2013 et 2014, et de trois (3) A330-300, tous à de meilleures conditions. Ces renouvellements permettront à Air Transat d'atteindre ses objectifs de réduction de coûts et, dans le cas des trois A330-200, s'avéreront plus avantageux que certaines ententes de sous-traitance en été qui avaient été précédemment envisagées.

Enfin, le 13 septembre 2013, Transat a annoncé la conclusion d'un contrat de location saisonnière pour des appareils Boeing B737-800 qui seront fournis par Transavia France, la compagnie aérienne spécialisée en voyages vacances du groupe Air France-KLM. L'entente de cinq (5) ans prévoit la location de quatre (4) de ces appareils pour l'hiver 2015 et la location saisonnière d'un appareil supplémentaire chaque année pour un maximum de huit (8) appareils pour l'hiver 2019. Les appareils, qui seront exploités par Air Transat, seront déployés vers des destinations soleil du Mexique et des Caraïbes.

Afin d'assurer, entre autres, une transition en douceur avec CanJet, il a été convenu le 7 novembre 2013 de conclure une nouvelle entente de deux (2) ans qui permet à TTC et Air Transat d'affréter un appareil Boeing 737-800 à l'année et un appareil supplémentaire Boeing 737-800 saisonnier pour les périodes d'hiver. Cette entente prendra effet le 1^{er} mai 2014 et se terminera le 30 avril 2016 et est renouvelable pour deux (2) ans.

Toutes les ententes susmentionnées s'inscrivent dans la stratégie de « flotte modulable » de Transat et permettront à Air Transat de poursuivre ses activités en comptant sur une flotte mixte composée de petits et de gros porteurs qui peut s'adapter aux besoins saisonniers, apporte plus de souplesse et améliore considérablement la structure des coûts.

Sur le plan de l'expérience client, Transat a poursuivi pendant l'exercice 2013 son programme de réaménagement et de remise à neuf de l'intérieur des cabines des A330 dans le but d'offrir à ses clients une expérience de voyage améliorée. Au 31 octobre 2013, six (6) Airbus A330 avaient été dotés de nouveaux sièges, de nouvelles toilettes, d'un nouveau système d'éclairage d'ambiance ainsi que d'un nouveau système de divertissement de bord avec écrans intégrés aux sièges, en plus d'une nouvelle configuration de 345 sièges pour les A330-200 et de 346 sièges pour les A330-300, dont douze (12) sièges en classe Club. Les autres A330 seront remis à neuf pendant l'exercice 2014 et conserveront d'ici là leur configuration actuelle de 342 sièges chacun. Pour ce qui est des A310, six (6) de ces appareils sont maintenant équipés de douze (12) nouveaux sièges en classe Club, d'un nouveau système d'éclairage d'ambiance dans toute la cabine ainsi que de sièges fraîchement recouverts et de nouvelles toilettes en classe économique. Les autres appareils A310 subiront les mêmes transformations au cours de l'exercice 2014. Nous poursuivons également nos efforts d'optimisation de la capacité, grâce à des horaires de vol plus efficaces, à une augmentation des revenus accessoires ainsi qu'à la location de nos gros porteurs à des tiers pendant l'hiver ou en basse saison.

2.6.3 Voyagistes réceptifs

En 2007, Transat a consolidé ses activités de voyageur réceptif au Mexique, en République dominicaine et à la Barbade par le truchement d'une entente avec Gesmex Corporation en vertu de laquelle Transat détient 70 % des actions de Trafictours Canada, assurant ainsi une meilleure qualité de service et des contrôles opérationnels et financiers plus efficaces. Transat détient également 100 % du réceptif Tourgreece depuis le 26 février 2010.

2.7 NOS ACTIVITÉS EN EUROPE

Transat France S.A. détient l'Européenne de Tourisme S.A.R.L. (exerçant ses activités sous le nom d'Amplitravel), Vacances Transat (France), Look Voyages et Tourgreece Tourist Entreprises S.A. Transat Europe S.A.S. détient Air Consultants Europe B.V. et The Airline Seat Company Ltd. (exerçant ses activités sous le nom de Canadian Affair).

En 2009, les services des finances, les services juridiques, les services informatiques et les services des ressources humaines de nos deux voyagistes (Vacances Transat (France) et Look Voyages) ont été consolidés sous une seule entité de gestion, Transat France. Cette structure nous permet de réaliser des gains d'efficacité et facilite le partage d'une vision commune par nos unités d'exploitation. En octobre 2010, nous avons déplacé les employés de Vacances Transat (France) d'Ivry. Depuis lors, tous les employés de Transat France sont localisés à un seul endroit.

Afin de poursuivre la consolidation des activités et des équipes, Transat France a conclu avec Look Voyages, Vacances Transat, Euro Charter et l'Européenne de Tourisme quatre projets de traités de fusion, le 23 août 2013, qui ont été soumis à l'approbation des assemblées générales des actionnaires de Transat France et de Look Voyages. La réalisation de ces opérations entraînera le transfert automatique de l'activité et du personnel de Vacances Transat, de Look Voyages, d'Euro Charter et de l'Européenne du Tourisme au sein de Transat France avec effet au 1^{er} novembre 2013. Ces opérations de fusion permettront de simplifier et de rationaliser la structure du groupe, pour conduire à une meilleure efficacité économique.

En 2009, nous avons conclu une entente avec XL Airways, qui a affrété un des appareils d'Air Transat pendant l'hiver 2010 et l'hiver 2011 afin de desservir nos voyageurs établis en France. Cette entente a été renouvelée pour les hivers 2012, 2013 et 2014. Le 19 juillet 2010, Transat a annoncé la conclusion d'une entente de trois (3) ans avec le transporteur aérien Transavia France en vue de l'affrètement d'appareils pour des vols moyen-courriers vers ses destinations du bassin méditerranéen au départ de la France. Aux termes de cette entente, Transavia France est devenue le partenaire aérien privilégié de Vacances Transat et de Look Voyages en ce qui a trait à leurs besoins d'affrètement d'appareils ou de sièges en moyen-courriers. Cette entente a été renouvelée, le 6 septembre 2013, pour une durée de cinq (5) ans.

En raison des pertes financières éprouvées depuis plusieurs années par la société Euro Charter et dans le contexte économique difficile qui sévit dans le secteur du tourisme, la société Euro Charter a amorcé au cours de l'exercice 2009 la mise en œuvre d'une profonde réorganisation de ses activités afin de redresser sa situation financière et lui permettre de sauvegarder sa compétitivité. C'est ainsi que les mesures suivantes, entreprises au cours de l'exercice 2009, se sont poursuivies en 2010 : (i) constitution d'un groupe de 38 agences du réseau de Euro Charter sous l'enseigne « Look Voyages »; (ii) vente de 21 agences du réseau Euro Charter dont le positionnement ne cadrerait pas ou plus avec la stratégie de développement d'Euro Charter; et (iii) fermeture de cinq agences. En 2012, Euro Charter a ouvert trois nouvelles agences (une à Lyon et deux dans la région de l'Ouest), mais a fermé son agence Opéra à Paris en raison de ses piètres résultats financiers. En 2013, Euro Charter a décidé d'ouvrir une nouvelle agence à Paris, à proximité de la Bastille. Cette agence a avant tout été conçue comme une vitrine des produits du groupe, un lieu d'échange et de convivialité, connectée avec des écrans plats et des ordinateurs portables.

Le 20 novembre 2009, Transat a annoncé qu'elle élargissait sa portée en matière de distribution en France grâce à une nouvelle entente commerciale entre sa division Transat France et AFAT Sélectour Voyages, le plus grand réseau d'agences de voyages de l'Hexagone. Ce réseau, né en 2010 de la fusion des réseaux AFAT et Sélectour, représente 1 170 agences et une facturation totale d'environ 3,0 milliards d'euros. En mai 2010, les 40 agences de voyages Look Voyages sont devenues affiliées au réseau AFAT Sélectour. En 2013, Transat a renouvelé son entente avec AFAT Sélectour Voyages. Transat a également conclu un nouvel accord avec Thomas Cook qui constitue le deuxième plus gros réseau d'agences de voyages en France. Aux termes duquel le référencement de Look Voyages par Thomas Cook a été renouvelé et Thomas Cook a accepté de référencer Vacances Transat qui n'était plus référencée depuis la fin de l'exercice 2008.

En juin 2012, Look Voyages a élargi la distribution de produits de tourisme sur son site lookvoyages.fr qui ne distribuait alors que les produits des voyageurs de Transat France. La distribution s'est étendue aux produits de plusieurs voyageurs complémentaires sélectionnés, en retour d'une commission de distributeur sur ces ventes. En 2013, le chiffre d'affaires des ventes de produits de ces tierces parties a dépassé 10,0 millions d'euros.

Le 19 décembre 2012, la Société a retraité ses états financiers de l'exercice 2011 à la suite de la découverte d'une erreur comptable récurrente remontant à 2006 dans sa filiale The Airline Seat Company Limited au Royaume-Uni, laquelle a été acquise cette année-là. Les montants perçus des clients à l'égard desquels les services n'avaient pas encore été rendus n'avaient pas été inscrits adéquatement, c'est-à-dire conformément à la méthode comptable de la Société, dans le passif courant sous la rubrique « Dépôts de clients et revenus différés » pour les années financières 2006 à 2011. Pour plus de détails, nous vous référons aux états financiers du quatrième trimestre pour l'exercice terminé le 31 octobre 2012.

3. DESCRIPTION DE NOS ACTIVITÉS

Les données figurant dans la présente section représentent des estimations de notre part de marché et de notre positionnement concurrentiel et s'appuient sur notre connaissance des secteurs pertinents. Puisque nous sommes une entreprise intégrée verticalement, nous avons déterminé que nous exerçons nos activités dans un seul secteur d'exploitation, le secteur des voyages vacances, et ce, dans deux régions géographiques, soit l'Amérique et

l'Europe. Au cours de l'exercice 2013, nous avons enregistré des revenus de 3 648,2 millions de dollars, comparativement à 3 714,2 millions de dollars au cours de l'exercice 2012. De ces montants, nos activités en Amérique comptent pour 2 893,4 millions de dollars de nos revenus pour l'exercice 2013 et pour 2 850,9 millions de dollars pour l'exercice 2012. Nos activités en Europe représentent 754,8 millions de dollars de nos revenus de l'exercice 2013 et 863,3 millions de dollars de ceux de l'exercice 2012.

En mai 2011, Transat a lancé sa nouvelle plateforme d'identité et s'est donné de nouvelles couleurs, basées sur le concept de l'accueil, l'essence même du métier de voyageur intégré. La mise en place de cette nouvelle plateforme d'identité a entraîné des changements de logos pour Vacances Transat, Nolitours, Air Transat, Canadian Air, Air Travel et Tourgreece, lesquels ont été rajeunis.

3.1 VOYAGISTES

Transat agit à titre de voyageur expéditeur par l'entremise de sa filiale Transat Tours Canada et de ses divisions Vacances Transat, Nolitours, et Transat Découvertes (auparavant connue sous le nom de Rêvatours), de sa filiale Vacances Tours Mont-Royal ainsi que par l'intermédiaire de ses filiales européennes Transat France SAS, Air Consultants Europe B.V. et The Airline Seat Company Limited.

Par ailleurs, Transat Holidays USA, Inc. (« **Transat Holidays USA** »), Jonview Canada inc., Tourgreece, Trafictours de Mexico S.A. de C.V., Turissimo Caribe Excursiones Dominican Republic, C. por A. et Caribbean Transportation Inc. agissent comme voyageurs réceptifs en Floride, au Canada, en Grèce, au Mexique, à la Barbade et en République dominicaine.

Chacun de ces voyageurs exploite son propre marché où il élabore et commercialise sa gamme distincte de produits tout en profitant du pouvoir d'achat considérable et des autres avantages découlant de notre stratégie d'intégration verticale. Vous trouverez ci-après une description de nos principaux produits et services.

3.1.1 Produits de Transat Tours Canada et de Vacances Tours Mont-Royal

Transat Tours Canada commercialise et vend ses produits dans des destinations soleil situées en Amérique du Nord et en Amérique centrale ainsi qu'en Europe sous les marques Vacances Transat et Nolitours, qui sont toutes les deux présentes dans l'ensemble du Canada. Nous avons développé deux principaux types de produits afin d'équilibrer les revenus de Transat Tours Canada, soit des forfaits vacances et des sièges pour les destinations soleil principalement au cours de la saison hivernale, et une combinaison de sièges assortis de produits et de services complémentaires pour les voyages en Europe, principalement au cours de la saison estivale.

La plupart de nos destinations soleil sont offertes au départ de 23 aéroports canadiens, à savoir Bagotville, Calgary, Edmonton, Fredericton, Halifax, Hamilton, Kelowna, London, Moncton, Montréal, North Bay, Ottawa, Québec, Regina, Rouyn-Noranda, Saskatoon, St. John's, Sault Ste. Marie, Thunder Bay, Toronto, Vancouver, Victoria et Winnipeg.

Les principales marques de Transat Tours Canada représentent des gammes de produits distinctes ainsi que des stratégies de distribution adaptées à chacune. Nolitours vend des forfaits tout compris vers des destinations soleil. Vacances Transat commercialise elle aussi des destinations soleil selon une formule à forfait, mais en mettant l'accent sur des complexes hôteliers plus exclusifs et de catégorie supérieure à ceux commercialisés par Nolitours. Ces produits sont vendus en ligne et par l'intermédiaire des réseaux d'agences de voyages établis partout au Canada.

Quoique les deux marques commercialisent toujours trois destinations clés, à savoir le Mexique, Cuba et la République dominicaine, Vacances Transat offre en outre des forfaits vers la Jamaïque, Saint-Martin, la Grenade, la Barbade, Sainte-Lucie, Antigua, de même que vers Fort Lauderdale, Orlando et St-Petersburg en Floride. Nolitours

propose principalement des forfaits vers la Jamaïque, le Panama, le Venezuela, la Colombie, la République d'El Salvador, le Costa Rica, le Nicaragua et le Honduras.

Vacances Tours Mont-Royal, qui est également active dans les marchés du Sud, commercialise et vend des produits de voyage et des forfaits principalement à destination de Cuba, mais aussi du Mexique, de la République dominicaine, du Panama, du Honduras, de la Guadeloupe et de la Martinique.

Pour les voyages en Europe, Vacances Transat offre également des séjours de courte durée (dans des hôtels, des studios, des appartements et des gîtes), des locations de voiture (selon la formule traditionnelle ou avec option achat-rachat) et des billets de train. Pour les voyages à destination de la France, Vacances Transat vend des vols principalement sur Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux, Nantes, Nice et Toulouse. Pour les vols à destination du Royaume-Uni et de l'Irlande, elle vend des billets vers Londres (Gatwick), Birmingham, Manchester, Glasgow, Dublin et Shannon. Vacances Transat vend aussi des vols sur Bruxelles, Barcelone, Malaga, Madrid, Lisbonne, Porto, Faro, Mulhouse/Bâle (Suisse), Munich, Francfort, Lamezia, Amsterdam, Rome, Venise, Athènes et Istanbul. Les vols sur Londres, Faro, Lisbonne, Glasgow, Manchester, Paris et Porto sont offerts à longueur d'année, mais à une moindre fréquence de novembre à mars.

En plus de ses destinations soleil et européennes, Vacances Transat offre toute une gamme de croisières de qualité dans les Caraïbes, en Alaska et en Europe, par l'entremise des plus grandes compagnies de croisières au monde, ainsi que des circuits en autocar, principalement en Europe.

Nous avons servi environ 1 630 000 voyageurs par l'intermédiaire de Vacances Transat et de Nolitours durant l'exercice 2013, par rapport à 1 830 000 au cours de l'exercice 2012. Par ailleurs, Vacances Tours Mont-Royal a servi quelque 164 000 voyageurs au cours de l'exercice 2013 par rapport à 104 000 voyageurs du 1^{er} février 2012 jusqu'à la fin de l'exercice 2012.

Les produits portant la marque Transat Découvertes sont offerts par l'intermédiaire de Transat Tours Canada. Ces produits sont constitués de circuits haut de gamme dans plus de quarante pays, notamment en Asie (Vietnam, Inde, Sri Lanka, Thaïlande, Cambodge, Japon, Malaisie et Indonésie), en Europe de l'Est, en Afrique (Tunisie, Égypte, Maroc, Namibie, Botswana, Kenya, Tanzanie et Afrique du Sud), au Moyen-Orient (Israël, Jordanie), en Europe (Grèce, Turquie, Croatie, Monténégro, Espagne, Portugal, Autriche, Hongrie, Finlande, Norvège, Suède, Pologne, Allemagne, République tchèque, Italie et Russie) et en Amérique du Sud (Mexique, Guatemala, Pérou, Équateur, Argentine, Brésil et Chili), en plus d'offres précises pour de plus petits segments du marché. Nous avons servi quelque 9 800 voyageurs par l'entremise de Transat Découvertes au cours de l'exercice 2013, comparativement à 6 600 pendant l'exercice 2012. En octobre 2011, Rêvatours, connue au Québec depuis vingt-cinq (25) ans, est devenue Transat Découvertes et a augmenté sa présence sur le marché ontarien en y proposant, par l'entremise des agents de voyages, la même offre de destinations et de circuits sous la nouvelle marque Transat Découvertes. Transat Découvertes a élargi son offre globale en ajoutant à sa brochure des destinations nord-américaines (Ouest canadien, Alaska, Îles-de-la-Madeleine, Californie, Arizona, Nevada, Boston et New York) auparavant commercialisées par Merika Tours. Transat Découvertes possède aussi une entente d'exclusivité commerciale avec Trafalgar pour la vente au Québec de circuits en autocar en France.

3.1.2 Produits de Vacances Transat (France)

La principale activité de Vacances Transat (France) (« VTF ») consiste à élaborer et à distribuer, par l'entremise d'agences de voyages en France, des forfaits vacances à destination du Canada, des États-Unis, d'Asie, et des Caraïbes. Bien que le Canada et l'Amérique demeurent des destinations long-courriers pour VTF, ils ont de moins en moins d'incidence sur les ventes de cette filiale puisque VTF a lancé de nouveaux produits dans les Caraïbes, comme la République dominicaine, Cuba et le Mexique, ainsi que des forfaits et des excursions guidées dans bon nombre de pays d'Amérique latine, soit le Costa Rica, le Panama, le Nicaragua, le Guatemala, l'Équateur, le Brésil, l'Argentine, le Chili, le Pérou et la Bolivie. VTF offre des produits en Asie, en Afrique et dans les îles de l'océan

Indien. Grâce à ce choix de destinations, VTF est devenue, sur le marché français, un spécialiste du long-courrier axé sur la vente de forfaits.

VTF a aussi ajouté à sa gamme de produits des destinations moyen-courriers dans les pays scandinaves, plus spécifiquement en Finlande, pendant la saison hivernale. Au cours de la saison estivale, ses destinations les plus importantes sont les îles Britanniques (soit l'Écosse et l'Irlande) et l'Islande. Les produits vendus comprennent des forfaits individuels et de groupe de même que des voyages à la carte. VTF offre également de nouvelles destinations moyen-courriers en Grèce et en Turquie depuis l'été 2012.

Au total, VTF a fait voyager plus de 177 000 personnes en 2013, par rapport à 197 000 en 2012. VTF se positionne dans le cercle des dix plus importants voyagistes du marché français.

3.1.3 Produits de Look Voyages

Notre filiale Look Voyages bénéficie d'une marque renommée sur le marché français grâce à des produits exclusifs à valeur ajoutée prenant la forme de forfaits vacances dans des hôtels « Club ». « Lookéa » est la marque de commerce utilisée pour ces hôtels situés dans des endroits de choix qui proposent une formule « tout inclus » ciblant une jeune clientèle familiale. Nous gérons les clubs Lookéa selon une formule hybride faisant appel à des partenaires pour la gestion des centres de villégiature tandis que nous nous occupons des activités et supervisons le site.

Le nombre de clubs Lookéa s'élève aujourd'hui à 31, lesquels sont situés dans les 13 pays suivants : Maroc, Mexique, République dominicaine, Sénégal, Tunisie, Bulgarie, Croatie, Grèce, Turquie, Espagne, Cap-Vert, Jamaïque et Égypte.

Look Voyages a servi environ 235 000 voyageurs durant l'exercice 2013, comparativement à 249 000 au cours de l'exercice 2012.

Look Voyages vend ses produits toute l'année, mais la saison estivale, qui s'échelonne d'avril à octobre en France, constitue de loin sa période la plus active. Ses destinations les plus populaires sont situées dans la région du Bassin méditerranéen. Notre stratégie à moyen terme pour Look Voyages est de développer des produits à valeur ajoutée conçus pour qu'elle se concentre sur la vente de forfaits vacances. Ainsi, Look Voyages mise désormais sur les destinations où elle a des volumes importants et consacre la majeure partie de ses énergies à la vente de forfaits.

3.1.4 Produits de The Airline Seat Company Limited

The Airline Seat Company Limited, qui vend ses produits sous les noms de Canadian Affair, Air Transat et Vacances Air Transat, est une société détenue exclusivement par Transat depuis le 1^{er} août 2006. À titre de plus important voyagiste au Royaume-Uni spécialisé dans les voyages au Canada, elle offre des vols et des produits de voyage sur mesure à longueur d'année. Son horaire de vols prévoit des vols vers sept destinations canadiennes au départ de quatre aéroports du Royaume-Uni ainsi que des vols à partir de deux aéroports irlandais vers deux destinations canadiennes durant la saison estivale (mai à octobre), alors que des vols sont offerts vers trois destinations canadiennes au départ de trois aéroports du Royaume-Uni durant la saison hivernale (novembre à avril).

Canadian Affair offre des vols à bord des appareils d'Air Transat, qui sont vendus en ayant recours à un réseau de distribution multicanaux : ventes directes au moyen de son site Web et de ses centres d'appel de Londres et de Glasgow et ventes à l'industrie touristique par l'entremise de son site Web dédié, de ses centres d'appel et aussi par le biais du système de réservation GDS. Les ventes réalisées au Royaume-Uni en 2013 se sont réparties comme suit : 80 % de ventes directes et 20 % de ventes par l'entremise de l'industrie touristique ou par les filiales.

L'offre de produits de Canadian Affair va des vols secs à des itinéraires touristiques complets, personnalisés selon les besoins de chaque client, comme des séjours urbains de courte durée, des locations de voiture, des circuits en train, des croisières, des vacances de ski et des circuits combinant avion et auto. La gamme de produits de Canadian Affair, qui collabore étroitement avec les fournisseurs et le voyageur réceptif, Jonview Canada, change en fonction de l'évolution des tendances observées chez la clientèle et des nouveaux produits offerts.

The Airlines Seat Company a servi environ 200 000 voyageurs durant l'exercice 2013, comparativement à 240 000 au cours de l'exercice 2012.

En novembre 2010, The Airline Seat Company a fait l'acquisition de French Affair Ltd., qui exerce ses activités sous le nom de Affair Travel et se spécialise depuis vingt-six (26) ans dans la location de villas de premier choix offrant un bon rapport qualité-prix, qui sont situées dans des régions d'Europe. Affair Travel travaille activement afin d'implanter de nouvelles destinations avec villas au cours de la prochaine année, afin d'élargir son champ d'activités auprès de nouveaux clients et sa clientèle actuelle.

3.1.5 Produits de Jonview Canada inc.

Jonview Canada inc. (« **Jonview Canada** »), qui regroupe les produits vendus sous les marques Jonview Canada et Canadian Adventures, est le chef de file des voyageurs réceptifs au Canada. Outre ses bureaux de Montréal et de Toronto, elle possède également via ses représentants des bureaux de vente en France et au Royaume-Uni. Elle vend une gamme complète de produits et de services à des voyageurs situés en Europe, principalement en France, au Royaume-Uni, en Allemagne, en Italie, en Espagne, en Suisse, aux Pays-Bas et en Belgique, en plus de desservir des clients en Amérique latine, dans la zone Asie-Pacifique et en Inde.

Jonview Canada offre une gamme complète de produits touristiques canadiens. Celle-ci comprend des circuits accompagnés en autocar, des forfaits pour voyages de groupe, des vacances combinant avion et auto, des forfaits ville et activités urbaines, des voyages de ski, de l'hébergement hôtelier, des transferts locaux et des séjours aventure et découverte. Par ailleurs, elle propose également des produits tels que des circuits en motoneige et des programmes hivernaux d'activités multiples, ainsi que sa collection Explorer et son programme « The Ultimate to Do List Jonview Canada », lesquels proposent un éventail d'hôtels, d'auberges, de centres de villégiature et d'autres expériences haut de gamme et uniques aux quatre coins du Canada afin de stimuler l'intérêt des touristes internationaux à visiter le Canada. Tous ces produits sont présentement offerts pour la saison 2013-2014.

Jonview Canada a accueilli 250 000 voyageurs au Canada pendant l'exercice 2013, comparativement à 257 000 au cours de l'exercice 2012.

3.1.6 Produits de Tourgreece

Tourgreece est un voyageur réceptif établi à Athènes en Grèce qui compte trente (30) ans d'histoire. Cette société offre une gamme de forfaits vacances, notamment des séjours dans des hôtels de toute catégorie à Athènes et dans les îles grecques, des excursions et des croisières en Grèce et dans les îles, ainsi que le transport de passagers des aéroports aux hôtels. Tourgreece sert les voyageurs de Transat ainsi que d'autres voyageurs situés principalement aux États-Unis, en Europe, en Amérique latine, en Extrême-Orient et en Australie.

Tourgreece, dont l'identité visuelle a été modifiée dans le cadre de la mise en place de la nouvelle plateforme d'identité de Transat décrite précédemment, a servi environ 80 000 voyageurs au cours de l'exercice 2013, comparativement à 72 000 pendant l'exercice 2012.

3.2 AGENCES DE VOYAGES ET DISTRIBUTION

3.2.1 Agences de voyages

Nos agences de voyages vendent une variété de produits, y compris ceux offerts par nos propres voyageurs. Les agents de voyages réservent des produits au moyen de systèmes de réservation informatisés, d'Internet ou par téléphone.

Sur le marché canadien, nous distribuons une partie de nos produits par l'intermédiaire de notre propre réseau de détaillants, détenus en propriété exclusive, affiliés ou franchisés. Depuis l'acquisition des agences de voyages canadiennes de Thomas Cook Travel Limited, que nous avons effectuée au cours de l'exercice 2006, nous sommes le plus important distributeur au détail de produits de voyages vacances au Canada, où nous comptons 768 points de vente. De ce nombre, nous en détenons 74 en propriété exclusive, 278 sont franchisés et 200 sont affiliés qui opèrent sous les bannières ou programmes d'affiliation Club Voyages, Voyages Marlin, Voyages en Liberté, TravelPlus et MTP Lite, et 25 sont des agences Tripcentral.ca. En juin 2013, nous avons procédé au lancement d'un nouveau concept d'agences de voyages sous la bannière Voyages Transat. À ce jour, nous avons converti deux (2) de nos agences en propriété exclusive afin de tester le concept et espérons procéder à la conversion de plusieurs autres de nos agences sous cette bannière au cours de l'année 2014, et ce, à travers le Canada.

Le service des ressources humaines, les services financiers et administratifs, les services juridiques et le service de gestion des systèmes d'information de Transat ainsi que le service du marketing de Transat Distribution Canada soutiennent l'ensemble du réseau de vente au détail. À l'instar de Transat Tours Canada en ce qui a trait aux activités de voyageur de Transat, cette unité créée au cours de l'exercice 2003 comprend l'ensemble de nos activités de distribution effectuées en agences de voyages et sur Internet.

Nous exploitons notre réseau d'agences de voyages au Canada en tant qu'unité d'exploitation unique en tirant avantage d'un système administratif commun pour l'ensemble des agences que nous détenons en propriété exclusive partout au pays ainsi qu'en regroupant notre pouvoir d'achat. Nous avons mis de l'avant une nouvelle initiative de marque en vertu de laquelle Club Voyages et Voyages Marlin partagent une identité et un logo communs tout en conservant leur dénomination distincte. Cette initiative fait partie de notre nouvelle stratégie en matière de marque. Le savoir-faire qu'ont acquis exitnow.ca et tripcentral.ca dans la distribution par Internet est transmis aux agences traditionnelles, dans le but d'harmoniser l'ensemble des activités de distribution.

Par l'entremise de notre filiale Euro Charter, nous détenons aussi 42 agences de voyages à l'échelle de la France. À des fins de commercialisation, toutes ces agences de voyages ont déjà changé de marque pour passer aux couleurs de Look Voyages dans le but de bénéficier de la réputation de Look Voyages sur le marché français et de profiter des activités de commercialisation de celle-ci. Veuillez consulter la section 2.7 de la présente notice annuelle pour en savoir plus sur la réorganisation des activités d'Euro Charter.

Dans le domaine du commerce de détail électronique, Exit.ca a été un des premiers sites Web à se spécialiser dans la vente de forfaits et de vols nolisés au Canada. Le nom du site Web Exit.ca a depuis été remplacé par Exitnow.ca, qui est présentement axé sur les rabais de dernière minute. À la suite du lancement du site Web Exit.ca, nous avons aussi créé d'autres sites Web, tels que Airtransat.ca, Voyagestransat.com, Transatholidays.com, Nolitours.com, Travelplus.ca, Clubvoyages.ca, Marlintravel.com, MarlinExpress.ca et des sites à étiquette blanche.

En 2009, nous avons divisé nos activités de commerce électronique de détail entre différentes organisations. Au cours de l'automne 2009, Travel Superstore Inc. (Tripcentral) a acquis Exitnow.ca, tandis que les sites Marlintravel.ca, Clubvoyages.com et Travelplus.ca sont demeurés sous le giron de Transat Distribution Canada. Tripcentral et Transat Distribution Canada ont concentré leurs activités sur la vente de détail en offrant les produits de divers fournisseurs. Les sites Transatholidays.com (Vacances Transat) et Nolitours.com, dont l'activité principale

consiste à distribuer leurs propres produits, ont été intégrés à Transat Tours Canada. Ce groupe fournit également des services de centre d'appels à Exitnow.ca et un soutien aux activités de Canadian Affairs au Canada.

3.2.2 Assurances pour les voyageurs et agences de voyages

Nous détenons et maintenons en vigueur des polices d'assurance dont les montants sont conformes aux normes de l'industrie. Notre assurance responsabilité relativement à nos activités de voyageurs et d'agences de voyages couvre la responsabilité relative aux dommages corporels ou matériels subis par des voyageurs ou des tiers. La limite par sinistre s'élève à 5 millions de dollars canadiens. En surplus de la police primaire, nous détenons une police excédentaire de 45 millions de dollars canadiens, par sinistre.

3.3 TRANSPORT AÉRIEN

Au cours de l'exercice 2013, notre société aérienne, Air Transat, a offert des vols au départ des principales villes qu'elle dessert, soit Montréal, Toronto et Vancouver, ainsi que certains vols au départ de Québec, de Calgary, d'Edmonton, d'Halifax, d'Ottawa, de Regina, de Saskatoon et de Winnipeg. Air Transat détient des licences autorisant l'exploitation de vols réguliers entre le Canada et les pays suivants : l'Union européenne (représentant ses 28 États membres), la Suisse, la Turquie, les États-Unis, Cuba, la Jamaïque, les Bahamas, le Mexique, le Panama, le Costa Rica, la Barbade, le Nicaragua, la Colombie, Antigua-et-Barbuda, Sainte-Lucie, l'El Salvador, les Antilles néerlandaises et la République dominicaine.

Pendant la saison hivernale 2013, nous avons desservi une quarantaine de destinations dans 19 pays, surtout des destinations du Sud ou d'autres destinations soleil. Pendant l'été, nous avons déplacé la majeure partie de notre capacité vers l'Europe, tout en conservant certains vols vers des destinations du Sud. Au cours de l'exercice 2013, Air Transat a offert des vols directs entre le Canada et quelques 40 destinations européennes.

Nous avons transporté environ 3 332 000 passagers à bord d'Air Transat durant l'exercice 2013, comparativement à 3 855 000 au cours de l'exercice 2012.

Nos voyageurs commercialisent nos services de transport aérien de passagers sur une base saisonnière. En hiver, les sièges se vendent surtout vers les destinations du Sud, tandis que durant l'été ils se vendent principalement vers l'Europe. Les destinations d'Air Transat sont choisies par nos voyageurs.

Même si la mise en marché des vols repose avant tout sur nos voyageurs, la désignation de transporteur régulier d'Air Transat pour certains pays nous permet : (i) de commercialiser directement des sièges auprès des agences de voyages par l'entremise des systèmes mondiaux de distribution (GDS); (ii) de commercialiser et de vendre des sièges sur Internet sous la marque Air Transat; (iii) de conclure des ententes avec d'autres transporteurs aériens en vue d'offrir des vols de correspondance et des vols en partage de codes; et (iv) de faire du transport de fret. Ces sièges sont alors offerts sur le site Web d'Air Transat, qui offre aux voyageurs du contenu informatif sur les destinations vacances et sur les choix de vols ainsi que la possibilité d'explorer les forfaits offerts et d'effectuer des réservations en ligne.

3.3.1 Entretien, inspections et autres mesures

Air Transat demeure mobilisée à l'égard de l'amélioration continue des processus touchant à toutes les facettes de ses activités aériennes dans le but d'améliorer la qualité du service tout en optimisant les ressources et en faisant de la sécurité sa plus grande priorité. Nous constatons des résultats concrets dans l'ensemble des secteurs d'exploitation d'Air Transat, qui se sont traduits par un taux de ponctualité très satisfaisant.

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 l'entreprise, de vérifications détaillées et d'analyse de données.

De plus, à la fin de l'exercice 2013, Air Transat est devenue la première compagnie aérienne au monde à renouveler sa certification IOSA (IATA Operational Safety Audit) conformément à la nouvelle méthodologie Enhanced IOSA (E-IOSA). Air Transat avait initialement obtenu sa certification IOSA du programme de l'IATA le 20 février 2008. Cette certification est obtenue après un rigoureux processus de vérification effectué par des spécialistes indépendants et met de l'avant un programme de vérification normalisé de la gestion des opérations et des systèmes de contrôle de toutes les compagnies aériennes membres de l'IATA. Elle s'appuie sur des normes reconnues internationalement et est accompagnée d'un rigoureux processus d'assurance-qualité visant à améliorer les opérations et la sécurité dans l'industrie aérienne. Ce programme comprend plus de 900 normes strictes contribuant à la sécurité des opérations en matière de gestion, de sûreté et de sécurité des opérations aériennes, de contrôle des opérations, d'ingénierie et d'entretien des appareils, d'opérations en cabine, de services au sol et de transport de fret. En 2011, l'IATA a ajouté de nouveaux éléments à la certification en instaurant le programme E-IOSA, qui prescrit la mise en place d'un processus de vérification interne continu, améliorant ainsi la valeur et la continuité du processus de vérification. À la demande de l'IATA, Air Transat a participé au processus d'élaboration du nouveau programme, qui sera obligatoire pour les membres de l'IATA à compter de 2015. La certification IOSA obtenue conformément à la méthodologie du programme E-IOSA est à ce jour la plus importante reconnaissance de la qualité de nos processus internes et elle reflète notre engagement à assurer la sécurité de nos opérations.

Nous nous chargeons des travaux d'entretien normal de tous les appareils de notre flotte en suivant des procédures et des normes qui dépassent celles exigées par Transports Canada. Nous maintenons également des stocks de pièces de rechange pour nos appareils Airbus A330 et A310. Depuis l'annonce de notre plan d'internalisation des petits porteurs dans notre flotte, nous travaillons avec Transports Canada afin d'ajouter ce nouveau type d'appareil Boeing 737 à notre permis d'exploitation aérienne.

Les inspections 1 à 8 sont réalisées à des intervalles réguliers et obligatoires, conformément aux exigences strictes de la réglementation. Air Transat revoit régulièrement ses processus afin de réduire le temps au sol nécessaire pour exécuter ces inspections et vérifications des systèmes et de réduire ses coûts en négociant des ententes avec des spécialistes de l'inspection et de l'entretien qui offrent la meilleure qualité à des prix concurrentiels.

Nous possédons depuis longtemps un contrat d'assistance médicale en vol pour la prestation de services 24 heures par jour, 365 jours par année, assurés par MedAire, Inc., une firme de services-conseils médicaux qui se spécialise dans les urgences médicales en vol et au sol. Nous avons également suivi et suivons toujours toutes les directives mises de l'avant par Transports Canada et Santé Canada.

Par l'entremise de notre comité d'audit et de notre comité de régie de l'entreprise et des nominations, notre conseil d'administration cerne et évalue au moins une fois par année les principaux facteurs de risque afférents à nos activités et approuve les stratégies et les systèmes proposés pour gérer les risques, incluant spécifiquement ceux liés au secteur aérien. Notre comité de régie de l'entreprise et des nominations se charge plus particulièrement d'assurer le suivi des politiques et des procédures concernant la sécurité aérienne. Parmi ses responsabilités figure l'examen annuel du plan d'urgence mis en place par Air Transat, dont le but consiste à renseigner et à former tous les membres du personnel du transporteur et de la haute direction de Transat sur les procédures à suivre lors d'un accident ou d'un incident impliquant un appareil et durant l'enquête qui s'ensuivrait.

3.3.2 Assurances aériennes

Nous détenons et maintenons en vigueur des polices d'assurance dont les montants sont conformes aux normes de l'industrie et qui respectent les exigences pertinentes prescrites par la loi ainsi que les engagements que nous avons pris en vertu des contrats de location de nos aéronefs. Notre assurance responsabilité relativement à nos activités de transport aérien couvre la responsabilité relative aux dommages découlant de blessures subies par des passagers

ou suite au décès de ceux-ci, de même que les dommages subis par des tiers. La limite par sinistre s'élève à 1,25 milliard de dollars américains, sauf quant à l'assurance responsabilité pour les dommages corporels et matériels à des tiers (autres que les passagers) découlant des risques de guerre, dont la couverture maximale est de 150 millions de dollars américains au total, par sinistre.

À ce sujet, même s'il continue d'exister un marché pour assurer les dommages corporels et matériels à des tiers (autres que les passagers) découlant des risques de guerre, le gouvernement canadien juge que les modalités commerciales offertes par ce marché demeurent déraisonnables. Par conséquent, le gouvernement canadien continue à indemniser les transporteurs aériens canadiens pour la responsabilité civile envers les tiers en cas de guerre ou d'acte terroriste au-delà de la somme de 150 millions de dollars américains que couvre l'assurance responsabilité pour les opérations aériennes, jusqu'à concurrence de la limite maximale de responsabilité prévue par l'assurance responsabilité des transporteurs aériens (1,25 milliard de dollars américains). La couverture actuelle prend fin le 31 décembre 2013 mais il n'y a aucune raison de croire que le gouvernement ne renouvellera pas son indemnisation.

3.3.3 Approvisionnement en carburant

Le coût du carburant représente une part importante des dépenses d'exploitation de notre transporteur aérien. L'augmentation et les fluctuations constantes du prix du carburant représentent une préoccupation majeure pour Transat étant donné la faiblesse des marges dans notre industrie. Notre politique à cet égard prévoit la conclusion de contrats à terme pour couvrir une partie de nos besoins en carburant. Au 31 octobre 2013, nos contrats de produits dérivés pour l'achat de carburant couvraient 41 % de nos besoins de carburant estimatifs pour l'exercice 2014, comparativement à 34 % pour l'exercice 2013 et à 25 % pour l'exercice 2012.

Nous négocions avec des sociétés pétrolières à l'échelle nationale et internationale pour nous assurer de l'approvisionnement en carburant de nos appareils à tous les aéroports où nous exerçons nos activités. Le prix du carburant est établi en fonction de marges appliquées à des cours variables mondiaux. Les tarifs déposés par Air Transat auprès de l'Office des transports du Canada précisent que les ententes d'affrètement conclues avec les voyageurs peuvent être modifiées si le prix que nous payons pour le carburant varie de manière importante. Pour compenser partiellement les flambées de prix du carburant, nous appliquons en outre des suppléments de carburant au besoin, conformément aux lois et règlements auxquels nous sommes assujettis.

3.3.4 Services au sol et services d'aéroport

En juin 2012, la Société a pris la décision de se concentrer sur son activité principale de voyageur et s'est conséquemment départie de sa filiale Handlex, société fournissant des services aéroportuaires aux aéroports internationaux de Montréal, de Toronto et de Vancouver, qu'elle a vendue à Servisair Holding Canada inc. Air Transat continue à recevoir les mêmes services à ses trois bases canadiennes en vertu d'un contrat de services au sol de cinq (5) ans conclu dans le cadre de la transaction.

3.4 NOS EMPLOYÉS

Au 31 octobre 2013, Transat et ses filiales comptaient un total de 5 091 employés actifs et le nombre moyen d'employés au cours de l'exercice 2013 s'élevait à environ 5 600.

La Société et les employés syndiqués d'Air Transat en sont venus à des ententes qui ont permis de transformer une partie de la rémunération fixe en rémunération variable, et ont convenu de modifications à certaines manières de faire qui ont entraîné des économies substantielles sans concessions monétaires de la part du personnel.

Nous favorisons la participation de nos employés à notre capital social. À cet égard, vous trouverez une description détaillée de nos régimes de rémunération à base d'actions et autres programmes d'intéressement à long terme dans

notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction se rapportant à l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires qui aura lieu le 13 mars 2014 (ou dans notre plus récente circulaire de sollicitation de procurations par la direction, le cas échéant), que vous pourrez consulter sur SEDAR au www.sedar.com. Comme nous avons aussi pour politique de promouvoir de bonnes relations avec nos employés, nous avons notamment adopté une politique visant à prévenir le harcèlement au travail ainsi qu'une politique sur la protection des renseignements personnels et le respect de la vie privée.

Certains de nos employés appartiennent à des associations d'employés avec lesquelles nous avons négocié des conditions de travail. Le tableau ci-après énumère les associations auxquelles nos employés appartiennent et le statut de leurs conventions collectives en date de la présente notice annuelle.

Au cours de l'exercice 2012-2013, Transat a annoncé qu'Air Transat et quatre regroupements d'employés avaient convenu d'une entente relativement au renouvellement de leur convention collective. Il s'agit des conventions collectives des employés d'entretien, du centre d'appels, du bureau d'affectation des équipes et des régulateurs de vol.

Employés	Filiale de Transat	Association	Statut de la convention collective
Membres d'équipage (pilotes)	Air Transat	Association des pilotes de ligne (ALPA)	Convention collective en vigueur du 1 ^{er} mai 2010 au 30 avril 2015
Agents de bord	Air Transat	Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP)	Convention collective en vigueur du 1 ^{er} novembre 2010 au 31 octobre 2015
Régulateurs de vols	Air Transat	Association canadienne des régulateurs de vols (CALDA)	Convention collective ratifiée et en vigueur du 1 ^{er} novembre 2011 au 31 octobre 2015
Affectation des équipages et services passagers	Air Transat	Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA)	Convention collective ratifiée et en vigueur du 1 ^{er} août 2012 au 31 juillet 2015
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 2011 au 30 avril 2016
Centre d'appels	Air Transat	Teamsters, section locale 1999	Convention collective ratifiée et en vigueur du 31 octobre 2012 au 30 octobre 2015

3.5 CONCURRENCE

En raison de notre stratégie d'intégration verticale, nous avons un nombre important de concurrents ayant des activités à travers le monde en tant que voyagistes, agences de voyages (traditionnelles ou virtuelles) ou transporteurs aériens.

La concurrence est féroce dans tous les marchés (Sud, transatlantique, moyen et long-courriers) et est le fait non seulement des voyagistes conventionnels et des transporteurs aériens qui se spécialisent dans les voyages

d'agrément et de vacances, mais aussi des lignes aériennes de réseau, qui ont rajusté leurs prix de base et ont créé de nouvelles filiales œuvrant dans le secteur du voyage d'agrément et à bas prix comme Air Canada rouge et la filiale Germanwings de Lufthansa notamment, des agences de voyages en ligne et des hôteliers vendant directement aux consommateurs.

3.5.1 Voyagistes

Le marché des voyagistes est bien établi en Europe, en Asie, aux États-Unis et au Canada. 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 louer des 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. Au niveau de la commercialisation, il faut noter la forte progression des ventes en direct, et ce, chez tous les acteurs, qu'ils soient fournisseurs (transporteurs et hôteliers) ou voyagistes. La présence des agences en ligne (on-line agency : OTA) amplifie ce mouvement d'achat en direct par les consommateurs.

Certains voyagistes se spécialisent dans les services réceptifs et s'occupent, à cet égard, de préparer le voyage des touristes étrangers à leur destination. Ils négocient des tarifs avec des fournisseurs locaux de services touristiques (hôtels, circuits en autocar, attractions locales, etc.) et préparent des forfaits qu'ils vendent aux voyagistes expéditifs des pays d'origine. De manière générale, les voyagistes réceptifs font la promotion des attraits d'un pays auprès des étrangers, et offrent également divers services reliés à l'organisation de voyages d'agrément, de congrès et de voyages de groupe.

Certains voyagistes complètent la gamme de services qu'ils offrent aux agences de voyages avec la formule dite FIT (Foreign Independent Tour, ou voyage individuel à la carte), c'est-à-dire la vente de sièges, accompagnée de services d'hébergement et de location de voitures. Les agences de voyages virtuelles comme Expedia inc. et Travelocity.com LP, qui sont tout particulièrement actives dans le segment FIT du marché, deviennent ainsi à la fois un circuit de distribution supplémentaire et des concurrentes pour les voyagistes. Face à la croissance rapide du marché des voyages individuels à la carte, les voyagistes accorderont plus d'importance à ce segment du marché.

3.5.1.1 Sur le marché canadien

Le marché canadien des destinations soleil est surtout axé sur les forfaits tandis que celui des destinations européennes est un marché de sièges d'avion, de location d'automobiles et de chambres d'hôtel à la nuitée. Les voyagistes expéditifs canadiens finalisent leurs ententes avec les fournisseurs six à huit mois avant le début de chaque saison. Les forfaits pour la saison estivale, laquelle s'échelonne essentiellement du 1^{er} mai au 31 octobre, sont élaborés l'automne précédent. Les forfaits pour la saison hivernale, laquelle s'échelonne principalement du 1^{er} novembre au 30 avril, sont élaborés le printemps précédent. Lors de l'élaboration de ces forfaits, 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, ils préparent des sites Web et des brochures illustrant les diverses destinations et décrivant la gamme de forfaits et de services offerts, qu'ils distribuent aux agences de voyages avant le début de chaque saison. Ils font ensuite des présentations aux agents de voyages dans les principales villes des marchés visés.

Par l'entremise de ses marques Vacances Transat et de Nolitours, Transat Tours Canada est un important voyagiste canadien, auquel s'ajoute le voyagiste Vacances Tours Mont-Royal. Nous sommes en concurrence avec d'autres voyagistes comme Thomas Cook Canada inc. (Sunquest Vacations, Holiday House Intair), Sunwing Vacations, qui a

conclu une entente de partenariat avec l'entreprise anglo-germanique TUI Ltd. (Sunwing, Vacances Signature), Vacances Air Canada et Vacances WestJet.

Nous avons réussi à nous tailler une place enviable sur le marché des voyages vers l'Europe, surtout vers la France, le Royaume-Uni, l'Italie et l'Espagne durant la saison estivale, ainsi que sur le marché des destinations soleil au cours de la saison hivernale. Nous sommes en concurrence avec les compagnies aériennes régulières dont, entre autres, Air France, British Airways, Air Canada/Rouge, Lufthansa, KLM, Iberia, Alitalia et Corsair.

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 compétition.

3.5.1.2 Sur le marché européen

Le marché français est composé d'environ 200 voyagistes, dont les plus importants sont le groupe Thomas Cook (Thomas Cook et Jet Tours), le groupe TUI (Nouvelles Frontières/Corsair, Marmara), FRAM, Club Med ainsi que Transat France (Look Voyages, Vacances Transat (France) et Amplitravel).

La demande pour les vols long-courriers (principalement vers les destinations soleil) durant l'hiver continue de progresser. Outre les Antilles françaises (Guadeloupe et Martinique), des pays comme Cuba, la République dominicaine et le Mexique enregistrent une croissance soutenue par l'affluence de touristes français. Cette situation permet à plusieurs intervenants d'accroître la proportion des revenus qu'ils tirent de leurs activités hivernales.

La France a été témoin d'une consolidation de son industrie touristique qui s'est intensifiée au cours des dernières années en raison de la venue de sociétés étrangères et du rapprochement des acteurs français. Notons plus particulièrement que, à la suite de plusieurs acquisitions, TUI Travel PLC et Thomas Cook Group ont généré un marché très compétitif à l'égard de chaque destination, marché qui compte désormais de nombreux voyagistes généralistes ainsi qu'une pléthore de joueurs spécialisés.

En raison du ralentissement économique généralisé et des problèmes sociopolitiques qui sévissent en Tunisie, en Égypte et en Libye, TUI a annoncé en 2012 son intention de regrouper les activités de Marmara et de Nouvelles Frontières. De nombreux voyagistes, incluant Thomas Cook et FRAM, prennent également des mesures de réduction de personnel, procèdent à des réorganisations et envisagent de réduire leur capacité, le tout dans le but de diminuer les pertes financières qu'ils ont subies au cours des dernières années.

En ce qui concerne Transat, nous sommes solidement implantés en France, où nos activités de voyage reposent sur Vacances Transat (France), Look Voyages et Amplitravel. Pour l'année 2012, Transat France conserve le quatrième rang des voyagistes en France, après le Club Med, TUI et Thomas Cook.

Par l'entremise de Vacances Transat (France), nous demeurons le chef de file des voyagistes offrant des forfaits à destination du Canada. Au fil des ans, nous avons su construire sur cette plateforme pour intensifier notre offre sur l'ensemble des destinations long-courriers. Ainsi, profitant de synergies avec Vacances Transat au Canada, Vacances Transat (France) figure dans le peloton de tête des voyagistes français pour les voyages à destination de la République dominicaine, de Cuba et du Mexique.

Comme au Canada, le marché français des voyages vacances présente des caractéristiques différentes selon les saisons : durant l'hiver, les Français privilégient les vols intérieurs et long-courriers, tandis que l'été ils optent plutôt pour le Bassin méditerranéen et l'Afrique du Nord. Nous avons réussi à bâtir une image de marque enviable pour Look Voyages.

Bien que la qualité soit un facteur important, nous sommes d'avis que la concurrence entre les voyagistes sur le marché canadien et le marché français s'exerce surtout au chapitre des prix, les consommateurs voulant voyager au meilleur coût. La réduction des marges bénéficiaires au cours des dernières années a amené les voyagistes à se montrer plus prudents en ce qui a trait aux volumes qu'ils offrent sur le marché. Selon nous, l'accès exclusif à certains hôtels des destinations soleil représente un autre facteur déterminant au chapitre de la concurrence puisqu'il permet aux voyagistes importants de mieux se positionner sur le marché. Nous avons ainsi signé un plus grand nombre d'ententes d'exclusivité avec des hôteliers au cours des dernières années et prévoyons continuer à ce faire.

La concurrence sur le marché touristique du Royaume-Uni est régie par les prix depuis de nombreuses années et les réservations en ligne constituent une pratique bien implantée sur ce marché. Pour leurs vacances, les clients choisissent leur destination en mettant l'accent sur le prix du billet d'avion et ont ainsi recours régulièrement aux sites Web de comparaison des tarifs aériens, et ce, quelle que soit la destination qui les intéresse en court et moyen-courriers, l'accès à des services aériens au départ du Royaume-Uni ne constituant plus un facteur restrictif, ce qui n'est pas le cas pour les destinations long-courriers où le nombre de transporteurs est plus réduit. Canadian Air est bien établie au Royaume-Uni, où elle est le plus important voyagiste spécialisé dans les voyages à destination du Canada. Elle vend ses vols et ses produits à destination du Canada directement aux consommateurs par l'entremise de ses deux centres d'appel et de son site Web www.canadianaffair.com. En novembre 2010 et 2011, Canadian Air a remporté le prix « Best Tour Operator to Canada » (meilleur voyagiste vers le Canada) lors de la remise des prestigieux British Travel Awards, malgré une vive concurrence de la part de voyagistes bien établis partout dans le monde. Les ventes en ligne augmentent sans cesse au Royaume-Uni, à l'instar des technologies utilisées pour effectuer des réservations. Étant donné la forte croissance des ventes d'ordinateurs portables, de tablettes et de téléphones offrant une connectivité internet facile et rapide, les réservations en ligne ne feront que continuer à prendre de l'ampleur. À l'heure actuelle, celles-ci représentent d'ailleurs plus de 75 % des billets d'avion vendus par Canadian Air directement aux consommateurs. Les ventes à l'industrie touristique sont réalisées sous la marque Air Transat Holidays au moyen d'un système de réservation en ligne réservé aux agents sur le site Web www.transatholidays.co.uk, au moyen de liens XML, de même que par le biais de deux centres d'appels et du système GDS. Les vols secs sur Air Transat peuvent aussi être réservés en ligne sur les sites Web www.airtransat.co.uk et www.airtransat.ie.

Nos principaux concurrents du côté des voyagistes traditionnels, tels que Trailfinders, Thomas Cook Signature, Titan et First Class Holidays, possèdent tous une brochure et des activités axées sur le Canada, qui ciblent principalement la vente de voyages vacances et de circuits au Canada suivant une formule de forfaits et bon nombre d'entre eux possèdent des allocations de sièges sur nos vols. Les agences de voyages qui nous livrent concurrence, notamment les chaînes comme Thomas Cook et TUI Group, montrent un intérêt moins marqué à l'égard des ventes de destinations canadiennes, la majeure partie de leurs ventes étant constituée de destinations soleil traditionnelles en Europe et en Amérique.

3.5.2 Agences de voyages et distribution

Les agences de voyages sont les intermédiaires entre le voyagiste et le consommateur. Les agents de voyages rencontrent le consommateur, le conseillent et lui vendent des produits. En général, les voyagistes et autres fournisseurs rémunèrent les agents de voyages à la commission. En plus de vendre les forfaits et les billets d'avion offerts par les voyagistes, les agences de voyages vendent des billets d'avion offerts directement par les transporteurs aériens ainsi que divers produits et services de voyage connexes tels que des croisières. Les agences de voyages exercent principalement 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.

À la faveur des développements technologiques, les agences de voyages virtuelles offrent dorénavant une vaste gamme de produits de voyages par l'entremise de sites Web transactionnels sur Internet. Tant en Amérique qu'en Europe, les ventes de voyages en ligne se composent principalement de billets d'avion, les forfaits comprenant le transport aérien et l'hébergement ne comptant que pour une proportion limitée des ventes.

D'après les sources de l'industrie, le marché compte environ 4 250 agences de voyages en France et environ 5 429 au Canada. Nous estimons que les agences de voyages se livrent concurrence principalement au chapitre des prix et de la qualité des services. Comme dans le cas des voyagistes, les faibles marges bénéficiaires obligent les agences de voyages à rechercher des volumes plus élevés et de plus grandes parts de marché. En ce qui concerne l'intégration, l'une de nos priorités est d'étendre notre réseau de distribution sur nos deux principaux marchés géographiques.

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 Club Voyages, Voyages en Liberté, Voyages Marlin, TravelPlus et MTP Lite ou des programmes affiliés, qui constitue notre propre réseau d'agences de voyages, Voyages Carlson Wagonlit^{MD}, CAA^{MC}, Flight Center, Uniglobe et Sears Canada inc. faisant affaire sous le nom d'Agence de voyages Sears. Les chaînes d'agences de vente au détail, qui font affaire sous une même bannière, offrent une gamme de services à leurs membres sous forme de taux de commissions centralisés et négociés avec les principaux voyagistes ainsi que de soutien en matière de formation, de commercialisation et de services d'information. Les consortiums d'agents de voyages, comme Ensemble Travel Ltd. et Travel Saver forment le deuxième tiers des agents de voyages canadiens. Ils offrent principalement des commissions centralisées et négociées avec les voyagistes. Enfin, les agents de voyages indépendants représentent le dernier tiers. Au Canada, on assiste de plus en plus à une intégration verticale entre les réseaux d'agents de voyages et les voyagistes, comme c'est aussi le cas en Europe.

En France, du côté des agences de voyages, le marché est également concentré en un petit nombre de grands réseaux. Nous entendons élargir davantage notre réseau de distribution en France par l'ouverture de nouvelles agences ou par la création d'un réseau d'agences de type franchises.

Même si nos plans de distribution à court terme sont axés sur l'harmonisation et le déploiement de plates-formes technologiques, nous entendons poursuivre une stratégie de distribution alliant agences de voyages traditionnelles et Internet qui nous permettra de nous modeler sur les préférences de nos clients. C'est dans ce contexte que notre plateforme technologique en ligne et Web entre en jeu, en servant de pierre angulaire de nos activités en ligne. Cette plateforme joue un rôle clé dans la satisfaction des attentes à la fois des clients et des agents de voyages, tout en réduisant le coût des ventes de manière importante, ce qui se traduit par une efficacité rentable pour tous, y compris la clientèle.

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 (commodité), sur le choix de routes (disponibilité de vols directs), sur le service (confort, classes, sensibilité aux besoins des familles). Dans le domaine du voyage d'agrément, la capacité des voyagistes de combiner les portions terrestres (location de voitures, circuits, hôtels) avec les vols peut aussi influencer sur la décision des consommateurs 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 largement la demande. Les prix fluctuent également de façon considérable en fonction des variations saisonnières des conditions de marché.

L'industrie du transport aérien se divise en quatre groupes principaux : (i) les transporteurs de réseau ou à services complets, comme Air Canada, qui exploitent principalement des vols réguliers au départ des principales plaques tournantes et misent sur le marché des voyages d'affaires, et qui, dans certains cas, adoptent des stratégies de croissance audacieuses afin d'acquérir des parts du marché des voyages d'agrément et de vacances (comme Air Canada/Rouge) par l'établissement de filiales offrant des vols à bas prix; (ii) les transporteurs à bas prix, comme WestJet, qui offrent des services réduits sur des vols court-courriers ou moyen-courriers fréquents, au départ d'aéroports secondaires, et desservent le marché des voyageurs d'affaires sensibles aux prix et le marché des voyages vacances; (iii) les transporteurs spécialisés dans les voyages d'agrément, comme notre transporteur Air

Transat, qui concentrent leurs activités presque exclusivement sur le marché des voyages vacances au moyen d'une combinaison de vols réguliers et nolisés; (iv) les sociétés aériennes régionales qui exploitent les marchés locaux des vols court-courriers et fournissent du trafic d'apport aux transporteurs de réseau aux principales plaques tournantes.

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

Les transporteurs de réseau augmentent le nombre de destinations qu'ils offrent à l'aide d'outils de commercialisation comme le partage de codes. Ils sont parfois membres de quelques-unes des diverses alliances mondiales 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 vacances n'offrent pas de vols de correspondance, mais plutôt des vols directs desservant le trafic origine/destination.

Les transporteurs aériens sont propriétaires de leurs avions ou les louent à court ou à long terme. Les transporteurs se spécialisant dans les services de voyages d'agrément ou offrant des vols réguliers configurent l'espace intérieur de leurs avions différemment, de façon à satisfaire leurs besoins respectifs en ce qui a trait au service et à la capacité.

Nous sommes d'avis que les transporteurs de réseau, les transporteurs à bas prix et les exploitants de vols nolisés ou transporteurs spécialisés dans les voyages vacances sont de plus en plus en concurrence sur le marché des voyages vacances et sur celui des voyages dits de « rapprochements familiaux ». Cette tendance est particulièrement notable depuis certaines modifications de politique qui permettent aux transporteurs aériens spécialisés dans les services nolisés d'offrir des vols réguliers entre certaines destinations, ce qui est le cas d'Air Transat, qui détient les licences requises pour offrir des services réguliers entre le Canada et les pays énumérés à la rubrique 3.3 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 tirer parti des réalités de la basse saison des marchés nord-américains et européens du voyage en s'associant à des transporteurs aériens d'autres régions et en profitant de programmes de travailleurs étrangers temporaires afin d'augmenter ou de diminuer significativement la capacité de la flotte selon les besoins saisonniers. Cette stratégie est largement employée depuis quelques années par notre concurrent principal en saison hivernale et guidera dorénavant à son tour la stratégie d'Air Transat en matière de flotte.

3.6 PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

Voici la liste des principales marques de commerce déposées et non déposées et des principaux dessins qui sont utilisés en association avec les services de voyages rendus par nos unités d'exploitation : l'étoile et la mosaïque figurant sur la page couverture de la présente notice annuelle, Air Transat, Nolitours, Transat Holidays/Vacances Transat, Transat Découvertes/Transat Discoveries, Merika Tours, Look Voyages, Lookéa, Lookéko, Brokair, Canadian Affair, Bennett Voyages, Club Voyages, TravelPlus, Voyages Marlin/Marlin Travel, Exitnow.ca, Tripcentral.ca, Voyages en Liberté, Jonview Canada, Transat Holidays USA, Cameleon, Turrissimo, Trafictours, Tourgreece et Vacances Tours Mont-Royal/TMR Holidays, ainsi que les autres marques, noms commerciaux, dessins et noms de domaine liés aux marques de commerce susmentionnées.

Certaines de ces marques, comme Air Transat, Nolitours, Transat Holidays/Vacances Transat, Transat Découvertes/Transat Discoveries, Merika Tours, Transat Holidays USA, Club Voyages, TravelPlus et Voyages

Marlin/Marlin Travel, ont comme plateforme commune l'étoile et la mosaïque figurant sur la page couverture de la présente notice annuelle. 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.

Comme nous sommes d'avis que notre propriété intellectuelle joue un rôle déterminant dans notre succès, nous prenons les mesures appropriées pour défendre nos droits de propriété intellectuelle et pour les protéger. Ainsi, nous enregistrons nos marques de commerce, dessins et noms de domaine auprès des autorités compétentes dans les pays où nous exerçons nos activités, notamment au Canada, aux États-Unis, en Europe, en Chine et dans les pays de nos destinations. Nous surveillons également l'usage des marques de commerce, dessins, noms commerciaux et noms de domaines appartenant à autrui qui sont susceptibles de créer dans l'esprit du public de la confusion avec nos propres marques et noms et nous entreprenons des démarches judiciaires au besoin.

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

Au cours des dernières années, le secteur des voyages vacances au Canada a été témoin d'une consolidation des activités. Ce secteur a également subi les effets de la mondialisation des marchés. Bien qu'il y ait encore quelques voyagistes de moindre envergure, quatre principaux voyagistes, dont un est de propriété étrangère, tentent toujours de dominer le marché canadien des voyages d'agrément. Au cours du dernier exercice, qualifié d'« année de reprise timide » par la plupart, les transports réguliers canadiens ont redirigé une partie de leur capacité inutilisée vers le marché des voyages d'agrément, ce qui a exercé des pressions additionnelles sur les marges des voyagistes œuvrant dans ce marché. Il s'agit d'une tendance cyclique que nous avons déjà observée au cours des cycles économiques précédents.

Bien que le marché ait évolué de façon similaire au Royaume-Uni, la France, elle, constitue toujours un marché plutôt fragmenté comptant plusieurs voyagistes importants ainsi qu'un grand nombre de voyagistes plus petits.

3.8 LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE DANS LEQUEL NOUS EXERÇONS NOS ACTIVITÉS

Étant une entreprise intégrée verticalement et touchant de ce fait à tous les paliers d'exploitation spécifiques aux voyages vacances, nous exerçons nos activités au sein d'un contexte hautement réglementé en ce qui concerne les voyagistes, les agences de voyages et les transporteurs aériens. Toutes nos sociétés et divisions détiennent toutes les licences, tous les certificats et tous les permis requis pour exercer leurs activités et celles-ci respectent les exigences des lois et règlements applicables. Vous trouverez ci-après une description des lois et règlements auxquels nous sommes assujettis.

3.8.1 Voyagistes et agences de voyages

3.8.1.1 Canada

Au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique, où se situe le cœur de nos activités, les voyagistes et les agences de voyages (désignés collectivement « agents de voyages » dans les paragraphes qui suivent) sont régis par des lois spécifiques assurant la protection des voyageurs. L'Office de la protection du consommateur, le *Travel Industry Council of Ontario* et *Consumer Protection B.C.* sont les autorités désignées respectivement au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique 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 fidéicommiss 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 au profit des consommateurs afin de protéger ceux-ci en cas de fraude ou de faillite des agents de voyages et des fournisseurs finaux, tels que les sociétés aériennes et les croisiéristes.

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

3.8.1.1.1 Fonds d'indemnisation

Le Québec est la seule province où le fonds d'indemnisation est constitué de contributions des clients. Le 1^{er} avril 2012, le taux de contribution au fonds d'indemnisation est passé de 0,35 % à 0,20 % du coût total des services de voyage achetés. Les clients peuvent faire une réclamation directement au fonds d'indemnisation en cas de manquement d'un fournisseur qui n'est pas attribuable à l'agent de voyages. Le montant total des indemnités payables par événement ne peut dépasser 20 % de l'excédent accumulé dans le fonds au 31 mars de l'année précédente ni être inférieur à 5,0 millions de dollars.

En Ontario, contrairement au Québec, les agents de voyages sont responsables du financement de la protection des voyageurs par l'entremise du fonds d'indemnisation ontarien. Comme au Québec, les agents de voyages peuvent s'adresser directement au fonds d'indemnisation en vue de se faire rembourser les sommes versées aux voyageurs en raison d'un manquement d'un fournisseur. Le montant maximum que le fonds d'indemnisation peut verser à un client ou à un agent de voyages pour un défaut de fournir des services de voyages est de 5 000 \$ pour chaque personne dont les services de voyage ont été acquittés par le client. Le montant maximal pouvant être remboursé pour l'inexécution d'une obligation de fournir des services de voyage est plafonné à 5,0 millions de dollars pour l'ensemble des réclamations découlant d'un événement ou d'un événement majeur.

En Colombie-Britannique, comme en Ontario, le fonds d'indemnisation est constitué de contributions des agents de voyages. Le montant maximal qui peut être versé à un réclamant à l'égard d'une réclamation est de 5 000 \$ pour chaque personne visée par la réclamation, dans les limites d'un plafond de 2,0 millions de dollars pour l'ensemble des réclamations liées à un événement. Le mode de fonctionnement de ce plafond demeure incertain compte tenu du congé de contribution prévu par la loi en faveur des détenteurs de permis, lequel s'applique quand la valeur comptable du fonds de prévoyance est d'au moins 1,0 million de dollars et que l'agent de voyages a payé les contributions exigibles pendant des périodes semestrielles successives équivalant à trois (3) ans.

3.8.1.1.2 Prix annoncé des services de voyage

Au chapitre de la publicité, la province de Québec 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. Les modifications apportées à la *Loi sur les agents de voyages* et à son règlement d'application, qui sont entrées en vigueur le 30 juin 2010, prévoient dorénavant qu'un agent de voyages qui désire modifier unilatéralement le prix des services de voyage doit inclure une clause en ce sens dans le contrat. Cette clause doit indiquer (i) que le prix ne peut être augmenté qu'à la suite de l'imposition d'un supplément de carburant par le transporteur ou d'une augmentation du taux de change, dans la mesure où le taux de change a augmenté de plus de 5 % entre la date de l'achat et la date se situant 45 jours avant le départ; (ii) qu'aucune augmentation du prix ne peut survenir dans les 30 jours précédant la date du départ; et (iii) que, dans l'éventualité où l'augmentation du prix, sans prendre en considération l'augmentation de la taxe de vente du Québec ou de la taxe sur les produits et

services du Canada, est égale ou supérieure à 7 % du prix des services de voyage, le client peut choisir entre le remboursement intégral et immédiat des services ou la prestation de services similaires.

La législation de l'Ontario exige que toute représentation liée au prix des services de voyage contienne une mention claire, compréhensible et placée bien en évidence du montant total payable pour les services de voyage, lequel peut inclure tous les frais, droits, frais d'administration et suppléments ou les exclure, auquel cas la mention doit contenir une liste détaillée des coûts associés à chacun de ces éléments ou indiquer le montant total que le client devra payer pour l'ensemble de ces éléments. La pratique des agences de voyages de Transat en Ontario consiste à annoncer le prix des services de voyage en indiquant un prix de base excluant les frais, les droits, les frais d'administration et les suppléments ainsi que le coût total de ces éléments vis-à-vis du prix de base ou à annoncer un prix tout compris. Comme au Québec, il n'est pas nécessaire que les représentations liées au prix des services de voyage fassent mention de la taxe de vente au détail ou de la taxe fédérale sur les produits et services.

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 et uniquement dans la mesure où 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, correspond à un maximum de sept pour cent (7 %) du prix total des services de voyage. Dans le cas contraire, l'agent de voyages doit offrir au client le choix entre un remboursement intégral et immédiat de la somme payée et des services de voyage de remplacement semblables que le client juge acceptables. Les règles applicables à la publicité des agents de voyages en Colombie-Britannique sont similaires à celles de l'Ontario, mais elles sont énoncées dans les lois générales de protection du consommateur.

Bien que les transporteurs aériens soient régis par la législation fédérale, les modifications apportées à la *Loi sur la protection du consommateur* du Québec, qui sont entrées en vigueur le 30 juin 2010, les empêchent d'exiger un prix plus élevé que le prix annoncé. À la suite d'une consultation publique tenue par l'Office des transports du Canada relativement à la publicité des prix des services aériens, des modifications proposées au *Règlement sur les transports aériens* adopté en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* ont fait l'objet d'une prépublication dans la partie 1 de la *Gazette du Canada* le 3 juillet 2012 et sont entrées en vigueur le 14 décembre 2012. Le *Règlement sur les transports aériens* stipule que le prix des services aériens présenté dans toute publicité doit être le prix total (taxes, frais, droits et suppléments compris). De plus, la publicité doit décrire le service aérien offert, offrir au consommateur une ventilation des éléments composant le prix payé (taxes, frais et droits versés à une tierce partie) et indiquer les frais liés aux services optionnels offerts. Il est à noter que les nouvelles 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.

À ce jour, les autres provinces n'ont pas adopté de dispositions similaires.

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.

3.8.1.2 France

En France, les agents de voyages (producteurs et distributeurs) sont régis par les dispositions de la loi n° 92-645 du 13 juillet 1992 et par le décret n° 94-490 du 15 juin 1994. Ces textes ont été codifiés à droit constant dans le Code du tourisme par ordonnance du 20 décembre 2004 et par décret du 6 octobre 2006.

3.8.1.2.1 Conditions d'exercice de l'activité d'agent de voyages

Les dispositions de l'article 141-3 du Code du tourisme exigent que les agents de voyages soient inscrits au registre des agents de voyages et autres opérateurs de voyages pour exercer leurs activités. Comme conditions de l'inscription, le Code requiert à l'égard des personnes morales : (1) que leurs représentants légaux satisfassent à des conditions d'aptitude professionnelle (niveau de qualification et/ou expérience dans le tourisme) et n'aient pas fait l'objet de certaines condamnations pénales; (2) qu'elles disposent d'installations matérielles appropriées sur le territoire national ou sur celui d'un autre État membre de l'Union européenne ou d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen; (3) qu'elles justifient d'une assurance garantissant les conséquences pécuniaires de leur responsabilité civile professionnelle; et (4) qu'elles justifient d'une garantie financière suffisante, spécialement affectée au remboursement aux clients des fonds reçus au titre des prestations touristiques qui ne portent pas exclusivement sur un transport, en cas de défaillance de l'agence. Cette garantie doit résulter de l'engagement d'un organisme de garantie collective, d'un établissement de crédit ou d'une entreprise d'assurances établi sur le territoire de l'Union européenne ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen. Elle doit couvrir les frais de rapatriement éventuel. Le remboursement peut être remplacé, avec l'accord du client, par la fourniture d'une prestation différente en remplacement de la prestation prévue.

Le montant minimal (qui est présentement de 100 000 €) et les modalités de calcul de la garantie financière sont déterminés par arrêté du ministre chargé du Tourisme pris après avis du Conseil National du tourisme. Les modalités de calcul sont en fonction du chiffre d'affaires réalisé annuellement par l'agence de voyages.

Look Voyages, Vacances Transat, Amplitravel et Euro Charter sont toutes garanties par l'Association professionnelle de solidarité du tourisme (« **APST** »), organisme de garantie collective, pour un montant global de plus de 17,5 millions d'euros au 31 octobre 2012, la garantie la plus élevée étant celle accordée à Look Voyages pour un montant de près de 10 millions d'euros. En contrepartie de son engagement, l'APST demande à chacun de ses adhérents de fournir des contre-garanties. À ce titre, l'APST bénéficie d'un engagement de caution solidaire de Transat en sa qualité de société mère des sociétés garanties. Le montant des contre-garanties demandées est déterminé en fonction de la situation financière des sociétés garanties et du risque réel assumé par l'APST. Ce montant est révisé annuellement. Conformément aux règles applicables et au vu de la situation financière des sociétés garanties au 31 octobre 2012, l'APST a demandé à Transat un engagement de caution solidaire à hauteur de 10,0 millions d'euros.

3.8.1.2.2 Information préalable des consommateurs

En ce qui concerne la publicité et l'information préalable des consommateurs, la législation française met à la charge des agents de voyages une obligation d'information très détaillée afin de permettre aux clients de prendre des décisions éclairées. Préalablement à la conclusion du contrat et sur la base d'un support écrit portant sa raison sociale, son adresse et l'indication de sa licence, l'agent de voyages doit communiquer au consommateur les informations sur les prix, les dates et les autres éléments constitutifs des prestations fournies à l'occasion du voyage ou du séjour.

Avant la conclusion du contrat, l'agent de voyages doit également communiquer aux passagers, pour chaque tronçon de vol y compris les vols intérieurs, une liste de trois transporteurs potentiels maximum, par écrit ou sous toute autre forme appropriée. Cette information doit être complétée par la liste des transporteurs effectifs lorsque ceux-ci sont différents des transporteurs contractuels. En outre, l'agent de voyages doit confirmer par écrit aux passagers le nom du transporteur effectif, pour chaque tronçon, au plus tard huit jours avant le voyage. Enfin, l'agent de voyages doit informer les passagers, par tout moyen approprié, de toute modification de la liste des transporteurs après la conclusion du contrat ou du nom du transporteur effectif, dès que cette modification est connue et au plus tard au moment de l'enregistrement.

3.8.1.2.3 Affichage des prix

La Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) est une autorité administrative qui a pour mission de veiller à la régulation concurrentielle des marchés et à la protection des consommateurs. À ce titre, elle veille notamment au respect des règles applicables en matière d'information sur les prix. Ces règles sont fixées par le Code de la consommation et ne sont donc pas propres aux agents de voyages. Elles s'appliquent de la même façon à toutes les entreprises commerciales proposant des produits ou des services à destination des consommateurs et notamment aux agents de voyages et aux transporteurs aériens.

L'information sur les prix doit en principe faire apparaître, quel que soit le support utilisé, la somme totale, toutes taxes comprises, qui devra effectivement être payée par le consommateur. Le prix annoncé doit donc inclure les taxes d'aéroport, les suppléments de carburant et les frais de dossiers. L'objectif est de faire en sorte que le consommateur connaisse d'emblée le prix total qu'il aura à payer et n'ait pas de mauvaise surprise lors de la réservation.

3.8.1.2.4 Révision des prix

Les prix publiés peuvent être révisés librement jusqu'à la date de réservation du voyage par le client. Après cette date, l'article L.211-12 du Code de tourisme prévoit que les prix ne peuvent être modifiés qu'au plus tard trente jours avant la date de départ et uniquement si le contrat de réservation prévoit expressément la possibilité d'une révision tant à la hausse qu'à la baisse et en détermine les modalités précises de calcul, uniquement pour tenir compte des variations : (i) du coût des transports, lié notamment au coût du carburant; (ii) des redevances et taxes afférentes aux prestations offertes, telles que les taxes d'atterrissage, d'embarquement, de débarquement dans les ports et les aéroports; et (iii) des taux de change appliqués au voyage ou au séjour considéré.

L'article R.211-8 du Code précise que lorsque le contrat comporte une possibilité expresse de révision du prix, il doit mentionner les modalités précises de calcul, tant à la hausse qu'à la baisse, des variations des prix, et notamment le montant des frais de transport et taxes y afférentes, la ou les devises qui peuvent avoir une incidence sur le prix du voyage ou du séjour, la part du prix à laquelle s'applique la variation, le cours de la ou des devises retenues comme référence lors de l'établissement du prix figurant au contrat.

À la 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 auxquelles elles sont assujetties.

3.8.1.3 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-dessous). 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 fournit des fonds afin de protéger 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 15,0 millions de livres sterling au nom de la CAA. Les détenteurs de permis ATOL doivent délivrer leurs certificats 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. Les transporteurs aériens réguliers ne sont pas tenus de fournir la protection ATOL lorsqu'ils vendent uniquement des vols secs à leurs clients. Bien que la participation de Canadian Air à ce plan de protection représente un important engagement financier, elle lui permet de se démarquer de ses concurrents et des transporteurs aériens à bas prix

faisant leur entrée sur le marché qui n'offrent pas cette garantie. Au cours des dernières années, alors que nous avons assisté à la déconfiture de deux sociétés aériennes du Royaume-Uni et du Canada (Zoom et Flyglobespan.com), des passagers ont été laissés en plan sans autre recours pour recouvrer leur argent que de s'adresser aux sociétés émettrices de cartes de crédit, faute de mécanisme protégeant leur argent au moment où ils ont effectué leurs réservations.

L'ABTA, l'association des agents de voyages du Royaume-Uni, est un organisme représentant les agences de voyages et les voyagistes du Royaume-Uni qui sont chargés de la vente de forfaits vacances individuels (non couverts par la protection ATOL). Il incombe à l'ABTA de veiller à ce que les consommateurs bénéficient invariablement de normes commerciales élevées dans l'industrie touristique. Les membres de l'ABTA exercent leurs activités conformément à un code de conduite et fournissent aux consommateurs des conseils et des avis concernant tous les aspects d'un voyage, de la sécurité financière jusqu'au traitement des plaintes.

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 ententes bilatéraux et multilatéraux portant sur le transport aérien.

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

La Convention de Chicago a également mis sur pied l'Organisation de l'aviation civile internationale (« l'**OACI** »), agence spécialisée des Nations Unies, dont l'objectif est de favoriser la planification et le développement du transport aérien international. Sous les auspices de l'OACI, les règles établissant les normes minimales d'exploitation sont généralement convenues de façon multilatérale. Un des traités ayant des conséquences importantes pour Transat est l'accord historique intervenu entre le Canada et l'Union européenne en novembre 2008 et entré en vigueur le 16 décembre 2009. Cet accord énonce les règles régissant les services de transport aérien entre le Canada et les 28 États membres de l'Union européenne, et libéralisera progressivement l'accès aux marchés. Durant la première phase, les sociétés aériennes canadiennes pourront exploiter des vols à partir de n'importe quel point au Canada vers n'importe quelle destination des 28 États souverains de la zone UE, sans aucune restriction. Pour leur part, les transporteurs aériens communautaires (quelle que soit leur nationalité) jouiront de droits réciproques à partir de n'importe quel point de l'UE vers n'importe quelle destination au Canada. Les phases de libéralisation suivantes seront subordonnées à l'assouplissement des règles portant sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens canadiens par des étrangers et auront pour effet de faciliter l'accès aux marchés de pays tiers.

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** »). De façon générale, la Convention de Montréal met en place un régime de responsabilité des transporteurs aériens à deux paliers pour les blessures corporelles subies par les passagers ou le décès de ceux-ci. Le premier palier prévoit une responsabilité stricte jusqu'à concurrence de 100 000 droits de tirage spéciaux (DTS) (environ 135 000 \$ US), sans égard à la faute du transporteur. Le deuxième palier est fondé sur la

présomption de faute du transporteur et ne comporte aucune limite de responsabilité. La Convention de Montréal contient un mécanisme de révision des limites de responsabilité afin d'assurer qu'au fil des ans les sommes demeurent adéquates. L'OACI a procédé à la première de ces révisions en 2009. Il a été convenu d'augmenter de 13,1 % les montants initiaux des limites de responsabilité prescrites à compter du 1er janvier 2010. 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'Union européenne, 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. Le Règlement 261 fait actuellement l'objet d'un projet de refonte proposé récemment par la Commission européenne.

3.8.2.2 Législation canadienne

Au Canada, la *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, ch. A-2 et la *Loi sur les transports au Canada* représentent les deux 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.

Notre société aérienne Air Transat est tenue d'obtenir un permis de l'Office pour chaque vol nolisé international ou pour chaque série de vols nolisés internationaux. L'autorisation est assujettie à l'obligation de fournir divers détails à l'Office relativement au vol, à l'admissibilité et à la responsabilité financière de l'affréteur, ainsi qu'aux modalités des contrats d'affrètement. La délivrance de toute autorisation pour un vol nolisé international ou une série de vols nolisés internationaux dépend en outre de la remise par Air Transat de documents établissant de façon satisfaisante que les paiements anticipés versés par l'affréteur à Air Transat, pour un vol nolisé international ou une série de vols nolisés internationaux, sont protégés par un cautionnement ou une lettre de crédit irrévocable. Le cautionnement ou la lettre de crédit irrévocable garantit un montant équivalant aux paiements qu'Air Transat reçoit d'avance des affréteurs pour tous les segments de vols nolisés non réalisés faisant l'objet d'un contrat d'affrètement. L'Office détermine aussi les conditions régissant la relation entre les transporteurs aériens et l'affréteur. En vertu de la réglementation canadienne actuelle, un transporteur aérien exerçant ses activités aux termes d'un permis d'affrètement n'a pas le droit de vendre directement au public des sièges pour des vols internationaux, mais doit affréter sa capacité auprès d'un ou de plusieurs affréteurs compétents. Très peu de vols d'Air Transat sont effectués en vertu de cette réglementation en matière d'affrètement, la vaste majorité des activités aériennes d'Air Transat étant régies par les licences de service aérien régulier décrites au paragraphe qui suit.

Les conditions mentionnées précédemment ne s'appliquent pas aux vols intérieurs canadiens puisque la législation ne fait plus de distinction entre les services aériens réguliers et affrétés. Par ailleurs, Air Transat détient des licences

l'autorisant à offrir des services réguliers à destination des États-Unis, de Cuba, de l'Union européenne (représentant ses 28 États membres), du Mexique, de la Jamaïque, des Bahamas, de la Barbade, de la Turquie, du Panama, du Costa Rica, du Nicaragua, d'El Salvador, de la Colombie, d'Antigua-et-Barbuda, Sainte-Lucie, des Antilles néerlandaises et de la République dominicaine. 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.

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.

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. Air Transat se voit généralement délivrer ces permis et autorisations, pourvu qu'elle respecte les critères applicables, qui varient d'un pays à l'autre. Nous estimons 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.

3.8.3 **Environnement**

Puisque nous sommes assujettis à diverses lois en matière environnementale, nous avons mis en place les processus nécessaires pour nous assurer du respect des exigences et des normes environnementales qui s'appliquent à nous. S'il y a lieu, nous adoptons des mesures préventives et correctives pour nous y conformer. Nous estimons que nous respectons, à tous égards importants, les dispositions des lois et des règlements sur l'environnement auxquels nous sommes assujettis. Le comité de régie de l'entreprise et des nominations de notre conseil d'administration revoit annuellement l'évaluation des risques ainsi que les politiques et procédures de l'entreprise en matière d'environnement.

Il était prévu qu'à compter de janvier 2012, tous les transporteurs aériens desservant l'Union européenne, y compris Air Transat, deviendraient assujettis au règlement concernant l'application du système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) à l'aviation. Le SCEQE devait établir un plafond strict pour les émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'aviation à compter de la date susmentionnée. Toutes les sociétés aériennes étaient censées devoir rendre compte de leurs émissions au moyen de crédits attribués gratuitement ou achetés. Conformément aux directives applicables de l'UE, le respect des obligations d'Air Transat à cet égard devait être surveillé par les autorités compétentes du Royaume-Uni, qui étaient sur le point de terminer l'élaboration de règlements de mise en œuvre et d'application et de les adopter. Afin d'être admissibles aux attributions de quotas d'émission de GES gratuits, les transporteurs aériens étaient tenus de présenter à leur organisme national chargé de la vérification de la conformité un plan de surveillance de leurs émissions conforme aux lignes directrices pour la surveillance et la déclaration des émissions, un plan de surveillance de leurs émissions conforme au règlement relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions ainsi qu'un rapport d'étalonnage tonne-kilomètre en 2010. De 2010 à 2012, ils

devaient également soumettre à cet organisme un rapport annuel de surveillance de leurs émissions (AEM). Air Transat a produit toute la documentation pertinente à cet égard et se conforme présentement, à tous égards importants, à l'ensemble des règlements applicables. Cependant, à la suite d'objections formelles soulevées par de nombreux pays du monde entier au sujet de l'application extraterritoriale du SCEQE et des violations de la souveraineté des États qui en résultent, selon leurs allégations, l'UE a suspendu en novembre 2012 l'application de son SCEQE à l'aviation en attendant le résultat des délibérations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à l'occasion de son assemblée générale de l'automne 2013 au sujet de l'adoption d'un plan multilatéral visant la réduction des effets des GES de l'aviation sur les changements climatiques. Une résolution en ce sens a effectivement été adoptée durant l'assemblée générale de l'OACI, mais la Commission européenne a néanmoins annoncé peu de temps après qu'elle ira de l'avant avec l'application de son SCEQE à l'aviation à compter du 1er janvier 2014, bien que sur la base d'un espace aérien européen dont l'étendue a été réduite par rapport à celle proposée initialement. En date de la présente notice, d'importants membres du Conseil européen, dont la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni, se sont opposés publiquement aux intentions de la Commission et ont exprimé le souhait que la suspension de l'application du SCEQE soit maintenue jusqu'en 2016. Nous suivons l'évolution de la situation à cet égard afin de déterminer nos éventuelles obligations de conformité, le cas échéant, en 2014.

De plus, le conseil d'administration de Transat a adopté en 2008 une politique de développement durable, laquelle a été rendue publique et met l'accent sur l'environnement. En 2010, Transat a élaboré et mis en place une politique en matière d'environnement. Cette politique prévoit le cadre et établit les principes suivis par Transat dans ce domaine.

3.8.4 Responsabilité sociale de la Société

À titre d'industrie, le tourisme est intimement lié aux collectivités qui accueillent les voyageurs et aux collectivités dont ces voyageurs sont issus. Il leur procure des avantages tout en favorisant la protection de l'environnement et du patrimoine ainsi que la diversité, mais il exerce aussi des pressions de divers ordres sur l'environnement et le développement communautaire. En tant que société, nous nous intéressons aux collectivités, nous réinvestissons le plus possible dans celles-ci et nous nous efforçons d'établir des relations saines et mutuellement bénéfiques avec toutes les parties prenantes, y compris nos employés. C'est ce que nous appelons le tourisme durable, c'est-à-dire un tourisme qui se fait en harmonie avec la nature ainsi qu'avec les communautés d'accueil et leurs valeurs, et qui conjugue des retombées socioéconomiques positives pour les populations locales à une expérience enrichissante pour les voyageurs.

Nous avons mis en place un programme de responsabilité d'entreprise exhaustif, dont nous avons présenté un compte rendu à la fin de l'exercice 2012, accessible en ligne au www.resp.transat.com. Ce rapport fait état de notre engagement à agir de manière responsable et décrit les principales réalisations de la Société en ce sens.

Transat accorde une grande importance au développement des compétences et au maintien d'un climat de travail basé sur le respect. Au fil des années, nous avons mis en place un éventail de programmes et d'outils ayant pour but d'améliorer l'accueil, l'intégration et la formation des employés, ainsi que tout ce qui touche à la reconnaissance du personnel. Au chapitre de la diversité, valeur fondamentale pour Transat, il convient de souligner que la moitié de nos cadres supérieurs sont des femmes et que le recrutement de personnes issues de groupes minoritaires est une priorité. De plus, nous privilégions l'embauche de personnel local à destination.

Le développement des compétences et l'épanouissement professionnel figurent au cœur de notre stratégie. Ces dernières années, nous avons développé une offre de formation flexible et adaptée aux besoins des employés. Notre stratégie de développement des compétences s'articule dorénavant autour de six profils définis selon les divers types d'emplois chez Transat. Les opportunités de développement en lien avec ces compétences sont variées et rejoignent autant les employés que les gestionnaires. Un programme phare, intitulé *Odysee*, s'adresse aux gestionnaires canadiens et comporte huit modules axés sur le développement des compétences clés dans le domaine d'activité de Transat. À ce jour, 499 gestionnaires ont entrepris ce parcours et 105 d'entre eux ont terminé plus de la moitié des modules. L'Académie Transat est un programme de formation universitaire de premier cycle en

gestion des organisations, auquel notre personnel canadien peut participer sur une base volontaire, à condition de satisfaire à certains critères de sélection. Ce programme est offert en partenariat avec l'Université de Sherbrooke, l'université Ryerson de Toronto et l'université Simon Fraser de Vancouver.

Afin de renforcer cette culture axée sur le perfectionnement et d'encourager le dépassement, nous avons conçu, avec l'appui d'une entreprise spécialisée, une méthode structurée d'évaluation du potentiel des employés. À la lumière des premiers résultats, nous avons décidé d'utiliser cette approche plus tôt dans le parcours professionnel des employés ciblés, de façon à accélérer leur développement et à nous démarquer du reste de l'industrie.

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

Notre programme de responsabilité d'entreprise et tous les sous-programmes qui le composent sont gérés par notre comité de responsabilité d'entreprise, lequel est formé principalement de cadres supérieurs représentant toutes les sphères d'activité de la Société. Les membres du comité de responsabilité d'entreprise se réunissent de deux à quatre fois par année.

3.9 FACTEURS DE RISQUE

Nous sommes soumis à un certain nombre de risques et d'autres facteurs qui pourraient avoir une incidence sur la demande à l'égard de nos produits, certains étant liés ou inhérents à l'industrie du voyage en général. À cet égard, veuillez vous référer à la section intitulée « Risques et incertitudes » de notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2013, que vous pouvez consulter sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com.

4. DIVIDENDES ET OFFRE PUBLIQUE DE RACHAT

4.1 DIVIDENDES

Le 11 mars 2009, nous avons annoncé que notre conseil d'administration avait suspendu jusqu'à nouvel ordre le dividende trimestriel payable aux détenteurs d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote afin de conserver des liquidités pour faire face aux défis découlant de la conjoncture économique. Aucune décision n'a été prise concernant les dividendes futurs et rien ne nous permet de garantir que des dividendes seront à nouveau payés.

4.2 OFFRE PUBLIQUE DE RACHAT DANS LE COURS NORMAL DES ACTIVITÉS

Le programme de rachat dans le cours normal des activités n'ayant pas été renouvelé en juin 2009, aucune action à droit de vote n'a été acquise à des fins d'annulation depuis lors.

5. RAPPORT DE GESTION

Nous vous référons à notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2013, que vous pouvez consulter sur SEDAR au www.sedar.com.

6. STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL-ACTIONS

6.1 CONTRAINTES EN MATIÈRE DE PROPRIÉTÉ D'ACTIONS

En vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, Air Transat doit être en mesure, en tout temps, de justifier qu'elle est un « Canadien » au sens de cette loi (ci-après, un « **Canadien admissible** ») afin de pouvoir détenir les licences

requis pour exploiter un service aérien. Puisque Transat détient Air Transat en propriété exclusive, Transat doit être un « Canadien admissible » pour qu'Air Transat soit un « Canadien admissible ». Présentement, nous devons nous assurer qu'un maximum de 25 % des droits de vote se rattachant à nos actions est détenu ou contrôlé par des personnes qui ne sont pas des Canadiens admissibles.

À cet égard, nos statuts prévoient des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote. Les actions à droit de vote variable peuvent seulement être détenues ou contrôlées par des personnes qui ne sont pas des Canadiens admissibles et confèrent un droit de vote par action, sauf si (i) le nombre d'actions à droit de vote variable émises et en circulation dépasse 25 % (ou tout pourcentage supérieur que le gouverneur en conseil peut fixer aux termes de la *Loi sur les transports au Canada*, du nombre total des actions avec droit de vote émises et en circulation de Transat, ou si (ii) le nombre total de voix exprimées par les détenteurs des actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d'une assemblée excède 25 % (ou tout pourcentage supérieur que le gouverneur en conseil peut fixer aux termes de la *Loi sur les transports au Canada*) du nombre total de voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Si l'un ou l'autre des plafonds susmentionnés se trouvait par ailleurs dépassé, le nombre de votes rattaché à chacune des actions à droit de vote variable diminue proportionnellement de manière à ce que (i) la catégorie des actions à droit de vote variable prise dans son ensemble ne confère pas plus de 25 % de l'ensemble des droits de vote rattachés à toutes les actions avec droit de vote émises et en circulation de la Société et de manière à ce que (ii) le nombre total de voix exprimées par les détenteurs des actions à droit de vote variable ou pour leur compte à une assemblée n'excède pas 25 % des voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Les actions à droit de vote peuvent seulement être détenues et contrôlées par des Canadiens admissibles et confèrent toujours un droit de vote par action. Tous les autres droits, privilèges, conditions et restrictions sont identiques pour les deux catégories d'actions.

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

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

Modification proposée à la restriction en matière de propriété étrangère

Le Parlement a adopté le 12 mars 2009 le projet de loi C-10, intitulé *Loi d'exécution du budget de 2009*. Cette loi contient des dispositions prévoyant une modification de la limite applicable à la propriété étrangère des titres avec

droit de vote des transporteurs aériens prévue par la *Loi sur les transports au Canada* afin d'accorder au gouverneur en conseil une plus grande souplesse en vue d'augmenter la limite actuelle, de 25 %, jusqu'à un maximum de 49 %. Cette disposition entrera en vigueur à la date fixée par décret pris sur la recommandation du ministre des Transports (fédéral).

6.2 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.

6.3 RÉGIME DE DROITS DES ACTIONNAIRES DE TRANSAT

Le régime de droits de souscription à l'intention des actionnaires de Transat remonte au 3 février 1999 que les actionnaires avaient ratifié le 24 mars 1999. Ce régime a été approuvé de nouveau par le conseil d'administration le 13 février 2002 et a été ratifié par les actionnaires le 27 mars 2002. Il a été approuvé à nouveau par le conseil le 15 mars 2005 et ratifié par les actionnaires le 27 avril 2005. Le 16 janvier 2008, le conseil d'administration a approuvé une troisième fois ce régime, lequel a également été ratifié par les actionnaires le 12 mars 2008. Le 12 janvier 2011, le conseil d'administration a approuvé une quatrième fois le régime, lequel a été ratifié par les actionnaires le 10 mars 2011 (le « **Régime actuel** »). Les modalités du Régime actuel sont énoncées dans le texte intégral du régime de droits de souscription à l'intention des actionnaires modifié et mis à jour intervenu entre la Société et la Société canadienne de transfert d'actions inc. (CST), en tant qu'agent des droits.

Le Régime actuel est conçu pour offrir aux actionnaires de Transat et au conseil d'administration plus de temps pour évaluer une offre publique d'achat non sollicitée visant la Société et, si besoin est, pour donner au conseil d'administration plus de temps pour explorer les options en vue de maximiser la valeur pour les actionnaires. Il rend également possible le traitement équitable de tous les actionnaires en leur accordant la même chance de participer à une offre publique d'achat. Il crée un droit à l'égard de chaque action à droit de vote variable et de chaque action à droit de vote de Transat en circulation le 10 mars 2011 ou émise ultérieurement. À l'heure actuelle, jusqu'à la libération des droits, généralement déclenchée par une offre publique d'achat non sollicitée dans laquelle l'acquéreur (défini dans le régime de droits) acquiert ou tente d'acquérir 20 % ou plus des actions à droit de vote variable ou 20% des actions à droit de vote de Transat, les droits ne peuvent être séparés des actions ni exercés et aucun certificat de droits distinct n'est délivré.

Il est prévu que le Régime actuel prendra fin à la clôture de l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires prévue pour le 13 mars 2014. Le 11 décembre 2013, le conseil d'administration a approuvé la mise à jour et le renouvellement du Régime actuel pour une période supplémentaire de trois (3) ans en y apportant certaines modifications qui sont décrites ci-après (le « **Régime de droits de 2014** »). Le Régime de droits de 2014 n'entrera en vigueur qu'après l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires prévue pour le 13 mars 2014, sous réserve de l'adoption de la résolution portant sur le Régime de droits de 2014 qui doit recueillir une majorité des voix exprimées par les actionnaires, présents ou représentés par procuration à l'assemblée. Une fois ratifié le 13 mars

2014, le Régime de droits de 2014 prendra fin à la fermeture des bureaux le lendemain de l'assemblée annuelle des actionnaires de Transat devant avoir lieu en 2017, sauf s'il est résilié par anticipation conformément à ses conditions.

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

Le Régime de droits de 2014 contient des modifications par rapport au Régime actuel qui donneront effet à une décision rendue par les Autorités canadiennes en valeurs mobilières (faisant suite à une demande de Transat) qui a pour effet de faire en sorte que les actions à droit de vote variable de catégorie A et les actions à droit de vote de catégorie B de Transat soient considérées comme une seule et même catégorie d'actions pour l'application des règles visant les offres publiques d'achat et de celles visant le système d'alerte contenues dans les lois canadiennes sur les valeurs mobilières. Une copie de la décision figure dans le profil de Transat au www.sedar.com.

Ainsi, sous réserve de certaines exceptions indiquées dans le Régime de droits de 2014, le Régime de droits de 2014 est enclenché si une offre visant l'acquisition d'au moins 20 % des actions à droit de vote variable de catégorie A et des actions à droit de vote de catégorie B de Transat en circulation, prises ensemble, est présentée, au lieu d'être enclenché par la présentation d'une offre visant l'acquisition d'au moins 20 % des actions de l'une ou de l'autre des catégories, soit des actions à droit de vote variable de catégorie A ou des actions à droit de vote de catégorie B de Transat en circulation, comme c'est le cas dans le Régime actuel.

6.4 DESCRIPTION GÉNÉRALE DE NOTRE CAPITAL SOCIAL

En date de la présente notice annuelle, le capital social de Transat se compose d'actions à droit de vote et d'actions à droit de vote variable, introduites dans nos plus récents statuts de modification déposés et entrés en vigueur le 4 mars 2005 (les « **statuts de modification** »), et d'actions privilégiées. Au 31 octobre 2013, 672 404 actions à droit de vote variable et 37 796 083 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.

6.4.1 Actions à droit de vote variable de catégorie A

6.4.1.1 Exercice des droits de vote

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

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

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

6.4.1.2 Dividendes

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

6.4.1.3 Division ou regroupement

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

6.4.1.4 Droits en cas de liquidation ou de dissolution

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

6.4.1.5 Conversion

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

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

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

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

6.4.1.6 Contraintes en matière de propriété d'actions

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

6.4.2 Actions à droit de vote de catégorie B

6.4.2.1 Exercice des droits de vote

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

6.4.2.2 Dividendes

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

6.4.2.3 Division ou regroupement

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

6.4.2.4 Droits en cas de liquidation ou de dissolution

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

6.4.2.5 Conversion

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

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

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

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

6.4.2.6 Restrictions relatives à la propriété des actions

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

6.4.3 Actions privilégiées

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

Les actions privilégiées de chaque série prennent rang égal avec les actions privilégiées d'autres séries en ce qui concerne le paiement de dividendes et la répartition de l'actif lors de la liquidation ou de la dissolution de la Société.

7. MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

Nos actions à droit de vote variable et nos actions à droit de vote sont inscrites à la Bourse de Toronto sous les symboles TRZ.A et TRZ.B respectivement.

Les tableaux qui suivent présentent les prix plancher et plafond déclarés et le volume des opérations (i) des actions à droit de vote variable détenues par des non-Canadiens et inscrites sous le symbole « TRZ.A »; et (ii) des actions à droit de vote détenues par des Canadiens et inscrites sous le symbole « TRZ.B », pour chaque mois de l'exercice terminé le 31 octobre 2013.

TRANSAT A.T. INC. TRZ.A			
Mois	Plafond	Plancher	Volume
Octobre 2013	12,98 \$	10,37 \$	59 870
Septembre 2013	11,56 \$	8,45 \$	65 305
Août 2013	8,65 \$	8,00 \$	27 830
Juillet 2013	9,04 \$	7,31 \$	29 580
Juin 2013	7,50 \$	5,30 \$	22 712
Mai 2013	5,68 \$	5,10 \$	12 928
Avril 2013	5,59 \$	4,75 \$	22 207
Mars 2013	6,55 \$	5,00 \$	78 549
Février 2013	6,75 \$	6,00 \$	10 610
Janvier 2013	6,20 \$	5,06 \$	10 781
Décembre 2012	6,34 \$	5,04 \$	26 571
Novembre 2012	5,80 \$	5,16 \$	33 467

TRANSAT A.T. INC. TRZ.B			
Mois	Plafond	Plancher	Volume
Octobre 2013	12,87 \$	10,44 \$	3 002 721
Septembre 2013	11,40 \$	8,24 \$	4 187 622
Août 2013	8,65 \$	7,91 \$	746 969
Juillet 2013	8,80 \$	7,36 \$	2 670 502
Juin 2013	7,89 \$	5,28 \$	2 506 431
Mai 2013	5,85 \$	5,15 \$	1 240 996
Avril 2013	5,54 \$	4,57 \$	1 207 855
Mars 2013	6,65 \$	5,15 \$	1 312 638
Février 2013	6,69 \$	6,02 \$	625 241
Janvier 2013	6,23 \$	5,81 \$	1 003 633
Décembre 2012	6,30 \$	5,35 \$	1 930 922
Novembre 2012	5,66 \$	5,10 \$	1 230 922

Le 31 octobre 2013, le cours de clôture à la Bourse de Toronto des actions à droit de vote variable était de 12,65 \$ par action et celui des actions à droit de vote était de 12,87 \$ par action.

8. NOS ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION

8.1 RÉORGANISATION INTERNE

Transat a mis en place des changements pour alléger ses structures organisationnelles au Canada, afin d'accélérer ses processus de décision et leur mise en œuvre. Dans ce contexte, Transat a annoncé la nomination d'Annick Guérard à titre de directrice générale de Transat Tours Canada le 3 décembre 2012 et la nomination de Jean-François Lemay à titre de directeur général d'Air Transat, lequel conservait aussi ses fonctions de vice-président, Ressources humaines et gestion du talent chez Transat. Dès ce moment, Jean-Marc Eustache, président du conseil, président et chef de la direction de Transat, s'est vu confier la supervision des opérations des filiales Transat Tours Canada, Transat Distribution Canada et Canadian Air, tandis qu'Annick Guérard s'est vue confirmer la supervision des opérations d'Air Consultants Europe. Allen B. Graham, pour sa part, continuait d'assurer ses fonctions de président d'Air Transat jusqu'à son départ à la retraite le 30 juin 2013. Après quoi, Jean-Marc Eustache s'est vu confier la présidence d'Air Transat. Ces changements ont entraîné des remaniements du personnel, des nominations et des promotions, de même que des modifications des liens hiérarchiques.

De plus, le 19 juin 2013, Transat a annoncé la nomination de Joe Adamo à titre de directeur général de Transat Distribution Canada afin de remplacer Yves Lalumière, lequel quitta la société à la mi-août 2013 pour relever de nouveaux défis.

À la suite de l'acquisition des éléments d'actif de Vacances Tours-Mont Royal inc. le 1^{er} février 2012, Anna Malito, qui était vice-présidente, Développement des produits, de Transat Tours Canada, a été nommée présidente de cette société, tandis que Jean-Marc Eustache a été nommé président de son conseil d'administration.

Auparavant, le 23 novembre 2011, Transat avait annoncé des changements à la structure de direction de sa principale unité d'affaires canadienne Transat Tours Canada. Deux divisions distinctes avaient été créées, l'une se concentrant sur le marché des destinations soleil, l'autre sur le marché transatlantique, dans le but de circonscrire les pouvoirs, d'accroître la responsabilité et d'augmenter l'efficacité.

Le 11 juin 2009, Transat avait également annoncé d'importants changements au sein de son équipe de direction avec le départ à la retraite de Lina De Cesare et Philippe Sureau après trente (30) ans au service de l'organisation. En date du 1^{er} novembre 2009, ces deux cofondateurs de Transat ont quitté leurs fonctions respectives de présidente, Voyagistes, et de président, Distribution. Chacun d'eux demeure membre du conseil d'administration de Transat et agit depuis comme conseiller auprès du président et chef de la direction. Transat et Lina De Cesare ont conclu un contrat de services en vigueur du 1^{er} novembre 2012 au 31 octobre 2013. En qualité de consultante, Lina De Cesare reçoit, en contrepartie de ses services, des honoraires payables aux tarifs horaires suivants :

– 350,00 \$

– 175,00 \$, lorsqu'elle voyage à l'extérieur du pays par avion pour son travail

Le montant total des horaires payés à Lina De Cesare pour la période du 1^{er} novembre 2012 au 31 octobre 2013 s'élève à 55 125 \$.

Transat et Philippe Sureau ont aussi conclu un contrat de services en vigueur du 1^{er} novembre 2012 au 31 octobre 2013. En qualité de consultant, Philippe Sureau reçoit, en contrepartie de ses services, des honoraires payables aux tarifs horaires suivants :

– 250,00 \$

– 125,00 \$, lorsqu'il voyage à l'extérieur du pays par avion pour son travail

Le montant total des horaires payés à Philippe Sureau pour la période du 1^{er} novembre 2012 au 31 octobre 2013 s'élève à 14 500 \$.

Ces deux (2) contrats ont été renouvelés pour l'année commençant le 1^{er} novembre 2013 et se terminant le 31 octobre 2014 sans modifications importantes.

8.2 CONTRATS IMPORTANTS

Exception faite des contrats conclus dans le cours normal des activités, les seuls contrats importants conclus au cours de l'exercice 2013 ou avant celui-ci, et qui sont toujours en vigueur, sont les contrats de services professionnels renouvelés conclus par la Société avec Philippe Sureau et Lina De Cesare, lesquels agissent tous deux comme conseillers auprès du président depuis la date de leur départ à la retraite, le 1^{er} novembre 2009. Chacun de ces contrats contient une clause permettant à l'une des parties de le résilier au moyen d'un préavis écrit. Chaque contrat stipule également des engagements de confidentialité et de non-sollicitation. Ces contrats de services professionnels ont été déposés et sont accessibles sur le site Web de SEDAR au www.sedar.com.

8.3 NOS ADMINISTRATEURS

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

Nom de l'administrateur, province et pays de résidence	Principale occupation	Administrateur depuis	Actions avec droit de vote détenues en propriété ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou une emprise ⁽¹⁾	Unités d'actions différées (UAD) ⁽¹⁾
Jean-Marc Eustache <i>Québec, Canada</i>	Président du conseil, président et chef de la direction	Février 1987	401 766	10 331
Louis-Marie Beaulieu <i>Québec, Canada</i>	Président du conseil et chef de la direction du Groupe Desgagnés inc.	Mars 2013	10 000	1 507
Lina De Cesare <i>Québec, Canada</i>	Conseillère du président	Mai 1989	87 576	7 402
Jean Pierre Delisle <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés et de successions	Septembre 2007	33 000	8 970
W. Brian Edwards <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	Juin 2010	18 790	15 204
Jean-Yves Leblanc <i>Québec, Canada</i>	Administrateur en chef et administrateur de sociétés	Décembre 2008	5 000	11 286

Nom de l'administrateur, province et pays de résidence	Principale occupation	Administrateur depuis	Actions avec droit de vote détenues en propriété ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou une emprise ⁽¹⁾	Unités d'actions différées (UAD) ⁽¹⁾
Jacques Simoneau <i>Québec, Canada</i>	Président-directeur général et administrateur de Gestion Univalor, s.e.c.	Novembre 2000	15 580	9 584
Philippe Sureau <i>Québec, Canada</i>	Conseiller du président	Février 1987	366 609	13 118
John D. Thompson <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	Avril 1995	30 000	16 393
Dennis Wood, O.C. <i>Québec, Canada</i>	Président et chef de la direction, DWH inc. <i>(société de capital de risque investissant dans divers secteurs d'activité)</i>	Mars 2004	7 143	35 091

(1) Le nombre d'actions indiqué est arrêté au 31 octobre 2013 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 équivalent à au moins trois fois les honoraires annuels auxquels il a droit après avoir siégé pendant trois (3) ans comme administrateur. Vous pourrez consulter notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction de 2014 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-dessous qui ont occupé les postes suivants :

- Mme Lina De Cesare a été présidente, Voyagistes, de Transat et présidente de Corporation de gestion hôtelière Caméléon de décembre 2004 à novembre 2009;
- M. Jacques Simoneau est président-directeur général Gestion Univalor, S.E.C. et a été vice-président exécutif, Investissement, de la Banque de développement du Canada d'avril 2006 à décembre 2010;
- M. Philippe Sureau a été président, Distribution, de Transat et président de Transat Distribution Canada de décembre 2004 à novembre 2009;
- M. Dennis Wood, O.C. a été président et chef de la direction intérimaire de GBO inc. (anciennement Le Groupe Bocenor inc.) de 2005 jusqu'à juillet 2009.

Le conseil d'administration de Transat a créé quatre comités auxquels il a confié des mandats spécifiques et les pouvoirs nécessaires pour l'aider à s'acquitter efficacement de ses responsabilités. Ces comités ainsi que leurs membres respectifs au 31 octobre 2013 sont énumérés dans le tableau suivant :

COMITÉ EXÉCUTIF	Jean-Marc Eustache, président W. Brian Edwards Jean-Yves Leblanc Jacques Simoneau
COMITÉ D'AUDIT	Jean-Yves Leblanc, président

	John D. Thompson Jean Pierre Delisle Jacques Simoneau
COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES ET DE LA RÉMUNÉRATION	W. Brian Edwards, président John D. Thompson Dennis Wood Jean-Yves Leblanc
COMITÉ DE RÉGIE DE L'ENTREPRISE ET DES NOMINATIONS	Jacques Simoneau, président W. Brian Edwards Jean Pierre Delisle

Au 11 décembre 2013, Monsieur Jean-Yves Leblanc est l'administrateur en chef de Transat. Pour plus d'informations, nous vous référons à la rubrique 14 de la présente notice annuelle. Il a notamment la responsabilité de présider et coordonner les réunions du comité d'audit.

8.4 NOTRE HAUTE DIRECTION

Le tableau ci-dessous 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 2013, les administrateurs et membres de la haute direction de la Société détiennent en tant que groupe 1 144 796 actions à droit de vote, lesquelles représentent 3,03 % du nombre total d'actions à droit de vote émises et en circulation à cette date, ainsi que 2,98 % des droits de vote rattachés à toutes les actions à droit de vote variable et à droit de vote, collectivement.

Nom du membre, province et pays de résidence	Première année de service au sein de Transat	Poste occupé au sein de Transat et de certaines de ses filiales	Actions avec droit de vote détenues en propriété ou sur lesquelles le membre exerce une emprise ou un contrôle ⁽¹⁾
Jean-Marc Eustache <i>Québec, Canada</i>	1987	Président du conseil, président et chef de la direction de Transat, président d'Air Transat, Transat Distribution Canada et TMR et président du conseil et président de Transat Tours Canada	401 766
Joseph Adamo <i>Québec, Canada</i>	2011	Vice-président, marketing et commercialisation Web de Transat Tours Canada, et directeur général de Transat Distribution Canada	1 907
Michel Bellefeuille <i>Québec, Canada</i>	2002	Vice-président et chef de la direction des systèmes d'information	16 634

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⁾
Bernard Bussières <i>Québec, Canada</i>	2001	Vice-président, Affaires juridiques et secrétaire corporatif	46 739
Patrice Caradec <i>Québec, Canada</i>	1997	Président-directeur général de Transat France S.A.S.	14 921
André De Montigny <i>Québec, Canada</i>	2000	Vice-président, Développement des affaires	53 616
Daniel Godbout <i>Québec, Canada</i>	1999	Vice-président, Transport et revenus de Transat et vice-président de Transat Tours Canada	77 020
Annick Guérard <i>Québec, Canada</i>	2002	Directrice générale de Transat Tours Canada	5 759
Jean-François Lemay <i>Québec, Canada</i>	2011	Vice-président, Ressources humaines et chef du développement du talent de Transat, et directeur général d'Air Transat	7 814
Michel Lemay <i>Québec, Canada</i>	2006	Vice-président, Affaires publiques et communication et chef de la marque	22 674
Denis Pétrin <i>Québec, Canada</i>	1990	Vice-président, Finances et administration et chef de la direction financière	21 855

(1) Le nombre d'actions indiqué est arrêté au 31 octobre 2013 et est fondé sur les déclarations des membres de notre haute direction. Il est précisé que le nombre d'actions mentionné ne comprend pas les actions achetées en cours d'année par les membres de la haute direction aux termes du Régime d'achat d'actions au bénéfice de tous les employés ou cadres de Transat ou attribuées en début d'année aux termes du Programme d'incitation à l'actionariat permanent pour la haute direction de Transat.

À l'exception de MM. Jean-Marc Eustache, Bernard Bussières, André De Montigny et Michel Lemay qui, au cours des cinq dernières années, ont exercé l'occupation principale indiquée en regard de leurs noms, les autres membres de la haute direction ont occupé les fonctions suivantes :

- M. Joseph Adamo a été directeur principal, marketing et commercialisation Web de Transat Tours Canada, d'août à novembre 2011 et est vice-président, marketing et commercialisation Web de Transat Tours Canada, depuis novembre 2011. Depuis juin 2013, il est aussi directeur général de Transat Distribution Canada;
- M. Michel Bellefeuille a été vice-président, systèmes d'information, de Transat d'avril 2009 à novembre 2009 et a occupé ce même poste pour Air Transat et Transat Tours Canada de janvier 2002 à novembre 2009;

- M. Patrice Caradec s'est joint à Vacances Transat (France) comme directeur commercial et marketing en 1997. Il a ensuite occupé les fonctions de directeur général adjoint avant d'être nommé président-directeur général en 2004;
- De mai 2001 à janvier 2005, M. Daniel Godbout était président-directeur général de la division Vacances Transat de Transat Tours Canada. En janvier 2005, il a occupé le poste de vice-président, transport et gestion des revenus pour les divisions Vacances Transat, Nolitours et World of Vacations de Transat Tours Canada et Air Transat, puis vice-président principal, transport et gestion des revenus pour Transat Tours Canada par la suite. Depuis novembre 2011, il est vice-président de Transat Tours Canada et également vice-président, transport et revenus de Transat.
- En 2002, Mme Annick Guérard a été nommée directrice principale du service à la clientèle chez Air Transat pendant quatre ans. En 2006, elle a été nommée directrice de marques chez Transat Tours Canada et vice-présidente marketing par intérim par la suite. De novembre 2007 à août 2010, elle était vice-présidente, directrice générale de Jonview Canada à Toronto. En août 2010, elle était vice-présidente marketing et commercialisation Web chez Transat Tours Canada pour, par la suite, y occuper le poste de vice-présidente Marché Sud de novembre 2011 à décembre 2012. Depuis le 3 décembre 2012, elle est directrice générale chez Transat Tours Canada;
- M. Jean-François Lemay occupe le poste de vice-président, ressources humaines et chef du développement de talent de Transat depuis octobre 2011 et est directeur général d'Air Transat depuis le 25 avril 2013. D'octobre 2003 à octobre 2011, il a occupé le poste d'associé chez Dunton Rainville exerçant sa pratique en droit administratif et droit de l'emploi;
- M. Denis Pétrin a été vice-président, Finances et administration, de Transat Tours Canada de mai 2003 à novembre 2009.

8.5 INTERDICTIONS D'OPÉRATIONS OU FAILLITES

À la connaissance de Transat, à l'exception de (i) M. Dennis Wood, qui (a) était, jusqu'au 16 juillet 2009, président par intérim et chef de la direction de GBO inc. (anciennement Le Groupe Bocenor inc.), société qui a déposé, le 11 juin 2004, un avis d'intention de faire une proposition en vertu de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* (Canada) ayant été accepté par les créanciers le 14 juillet 2004 et ratifié par la Cour supérieure du Québec le 5 août 2004, et (b) était un administrateur de Blue Mountain Wallcoverings Group inc. au moment où la requête pour l'émission d'une ordonnance initiale en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (LACC) a été accordée et au moment de l'émission, le 20 mars 2009, de l'ordonnance initiale accordant à Blue Mountain Wallcoverings Group inc. et à ses filiales la protection contre leurs créanciers en vertu de la LACC; et de (ii) M. John D. Thompson, qui a siégé au conseil d'administration de Shermag inc. de 1996 jusqu'au 8 août 2007, date se situant moins de douze mois avant que cette société dépose une demande de protection en vertu de la LACC le 5 mai 2008, 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, été poursuivie par ses créanciers, conclu un concordat ou un compromis avec eux, intenté des poursuites contre eux, pris des dispositions ou fait des démarches en vue de conclure un concordat ou un compromis avec eux, ou a eu un séquestre, un séquestre-gérant ou un syndic de faillite nommé pour détenir ses biens.

8.6 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.

8.7 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, été poursuivi par ses créanciers, conclu un concordat ou un compromis avec eux, intenté des poursuites contre eux, pris des dispositions ou fait des démarches en vue de conclure un concordat ou un compromis avec eux, ou n'a eu un séquestre, un séquestre-gérant ou un syndic de faillite nommé pour détenir ses biens.

9. POURSUITES JUDICIAIRES

Dans le cours normal des activités, Transat est défenderesse à un certain nombre de poursuites, d'actions et de réclamations courantes pour les entreprises exerçant leurs activités dans le secteur du voyage et œuvrant dans le commerce de gros et de détail et les services de transport aérien. Nous jugeons que l'issue de ces causes n'aura pas d'effet important sur la situation financière, sur les résultats d'exploitation ni sur les flux de trésorerie de la Société.

Aucune des procédures susmentionnées n'aura d'incidence importante sur les résultats d'exploitation de Transat Tours Canada, d'Air Transat, de Transat France ou de Transat ni sur leur situation financière puisque les assureurs de Transat assumeront tous les montants payables par Transat ou ses filiales si toutefois leur responsabilité devait être retenue, sous réserve des conditions et modalités de leur couverture d'assurance.

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

En date de la présente notice annuelle, l'agent des transferts et agent chargé de la tenue des registres des actions de Transat est Société de fiducie CST (CST Trust Company), 2001, rue Université, bureau 1600, Montréal (Québec) H3A 2A6. Leurs bureaux de tenue des registres sont situés à Toronto, Montréal, Calgary, Vancouver et Halifax.

11. INTÉRÊTS DES EXPERTS

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. est la société d'experts-comptables qui a préparé le rapport des vérificateurs aux actionnaires relativement aux états financiers consolidés de la Société pour les exercices terminés le 31 octobre

2013 et le 31 octobre 2012, qui figurent dans le rapport annuel 2013 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.

12. CONTRATS IMPORTANTS

Exception faite des contrats conclus dans le cours normal des activités, les seuls contrats importants conclus au cours de l'exercice 2013 ou avant celui-ci, et qui sont toujours en vigueur, sont les contrats de services professionnels renouvelés conclus par la Société avec Philippe Sureau et Lina De Cesare, lesquels agissent tous deux comme conseillers auprès du président depuis la date de leur départ à la retraite, le 1^{er} novembre 2009. Ces contrats sont plus amplement décrits à la rubrique 8.1 ci-dessus.

13. INFORMATION PROSPECTIVE

Certaines déclarations contenues dans la présente notice annuelle, à l'exception des énoncés de faits historiques, sont des déclarations de nature prospective fondées sur des hypothèses et sont l'expression des attentes actuelles de la Société et de ses filiales. Les déclarations prospectives sont fournies afin d'aider le lecteur à comprendre la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société à certaines dates et pour les périodes terminées à certaines dates et de présenter l'information au sujet des attentes et des projets actuels de la direction, et le lecteur est prié de noter que ces déclarations pourraient ne pas se prêter à d'autres fins. Les déclarations de cette nature peuvent porter, notamment, sur l'exploitation, les activités, la situation financière, les résultats financiers prévus, le rendement, les clients potentiels, les possibilités, les priorités, les cibles, les buts, les objectifs continus, les stratégies et les perspectives de la Société et de ses filiales, de même que les perspectives économiques en Amérique du Nord et à l'échelle mondiale, pour l'exercice en cours et pour les périodes à venir. Les déclarations prospectives comprennent des énoncés de nature prévisionnelle, dépendent de conditions ou d'événements futurs ou s'y rapportant, comprennent des termes tels que « s'attendre à », « anticiper », « planifier », « croire », « estimer », « chercher à », « avoir l'intention de », « viser », « projeter » et prévoir, ainsi que les formes négatives de ces termes et d'autres expressions semblables, ou se caractérisent par l'emploi de la forme future ou conditionnelle de verbes tels que « être », « devoir » et « pouvoir ».

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

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

de ses filiales à effectuer des opérations stratégiques, à intégrer les entreprises acquises et à mettre en œuvre d'autres stratégies de croissance ainsi que du succès obtenu par la Société et ses filiales pour ce qui est de prévoir ou de gérer les facteurs susmentionnés.

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

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

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

14. NOMINATION D'UN SEUL ADMINISTRATEUR EN CHEF ET INFORMATION RELATIVE AU COMITÉ D'AUDIT

14.1 NOMINATION D'UN ADMINISTRATEUR EN CHEF UNIQUE

Le conseil d'administration de Transat a adopté une politique modifiant sa structure de gouvernance afin de prévoir la nomination d'un administrateur en chef unique, lequel a été élu parmi les administrateurs indépendants lors de l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires ayant eu lieu le 14 mars 2013. L'ancienne structure de gouvernance prévoyait la nomination de trois administrateurs en chef.

Il incombe notamment à l'administrateur en chef, qui est nommé chaque année, d'établir l'ordre du jour des réunions du conseil d'administration de concert avec le président du conseil et président et chef de la direction. L'administrateur en chef a le pouvoir, au besoin, de convoquer et de présider des réunions des administrateurs indépendants et d'en établir l'ordre du jour ainsi que de présider des séances à huis clos du conseil hors la présence des membres de la direction, afin de donner l'occasion aux administrateurs de discuter librement et ouvertement de certaines questions et de formuler des commentaires et des directives à l'intention de la direction. Jean-Yves Leblanc a été nommé administrateur en chef le 14 mars 2013.

14.2 CHARTE DU COMITÉ D'AUDIT

Le comité d'audit de Transat a approuvé la plus récente version de la charte du comité d'audit à sa réunion du 10 septembre 2013. Le conseil d'administration de Transat a adopté et ratifié la charte du comité d'audit le 11 septembre 2013. La charte du comité d'audit est reproduite à l'annexe I de la présente notice annuelle.

14.3 COMPOSITION DE NOTRE COMITÉ D'AUDIT

Notre comité d'audit est actuellement formé d'administrateurs qui sont non liés, sont indépendants et possèdent des compétences financières. Ces administrateurs sont MM. Jean-Yves Leblanc (administrateur en chef et président du comité), Jean Pierre Delisle, Jacques Simoneau et John D. Thompson.

14.3.1 Compétences financières

Jean-Yves Leblanc. Monsieur Leblanc est titulaire d'un baccalauréat en génie mécanique de l'Université Laval, détenteur d'une maîtrise en génie industriel de l'Université de Toronto et détenteur également d'une maîtrise en administration des affaires (MBA) de l'Université Western Ontario. Il a été président et chef de l'exploitation de Bombardier Transport de 1986 à 2000 et a ensuite présidé le conseil d'administration de cette société de 2001 à 2004. De 1982 à 1985, il a été membre de la direction de Marine Industrie en qualité de vice-président de sa division hydroélectrique et de vice-président principal et chef de l'exploitation de l'entreprise. De 1973 à 1981, il a agi comme vice-président puis comme président de Sométal Atlantic Ltée. M. Leblanc est actuellement administrateur de diverses sociétés dont Groupe Kéolis SAS (France), Pomerleau inc., Premier Tech Ltée et AIA AG (Allemagne). Il est en outre président du conseil d'administration du Conseil du patronat du Québec ainsi que président du comité d'audit de Groupe Kéolis SAS. Au surplus, M. Leblanc est membre du comité d'audit de Pomerleau inc. et de Premier Tech Ltée. Ces expériences ont permis à M. Leblanc d'acquérir les compétences nécessaires pour évaluer les pratiques comptables et les mesures de contrôle interne de Transat dans la préparation de ses états financiers.

Jean Pierre Delisle. Monsieur Delisle est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université Concordia (Loyola College). Il est comptable professionnel agréé C.A. depuis 1967 ainsi qu'administrateur de sociétés et successions. M. Delisle s'est joint au cabinet comptable Ernst & Young en 1965 et est devenu associé au sein du groupe de fiscalité de ce cabinet en 1974. De 1980 à 1986, il a été responsable des Services aux entrepreneurs du bureau de Montréal. Il a aussi occupé le poste de vice-président du Groupe Soficorp inc. et, à ce titre, a conseillé plusieurs sociétés dans le cadre de leur premier appel public à l'épargne (PAPE), y compris Transat A.T. inc., dont il a été administrateur d'avril 1987 à octobre 1988 jusqu'à ce qu'il retourne chez Ernst & Young en novembre 1988. Jusqu'à sa retraite en 2000, M. Delisle a occupé plusieurs postes au sein d'Ernst & Young, dont celui d'associé-directeur des bureaux de Laval et de la Rive-Sud de Montréal. Il est également administrateur de Placements Verane inc. depuis octobre 2000. De septembre à décembre 2001, M. Delisle a fait partie de l'équipe de la haute direction de Transat en tant que conseiller du président dans le contexte de la crise à laquelle l'industrie aérienne a été confrontée après les événements du 11 septembre. En 2009, M. Delisle a obtenu la désignation d'« administrateur de sociétés certifié » décernée par l'Université Laval. Ces expériences ont permis à M. Delisle d'acquérir les compétences nécessaires pour évaluer les pratiques comptables et les mesures de contrôle interne de Transat dans la préparation de ses états financiers.

Jacques Simoneau. Monsieur Simoneau est titulaire d'un baccalauréat en sciences et d'une maîtrise en sciences appliquées de l'Université Laval et d'un doctorat de l'Université Queen's. Il est diplômé du Programme de perfectionnement des administrateurs de l'Université McGill et est certifié IAS.A par l'Institut des administrateurs de sociétés. Il a aussi suivi de nombreuses formations intensives en finance, comptabilité, marketing et leadership. Il a enseigné au Royal Military College de 1982 à 1989 et a ensuite occupé des postes en recherche et en gestion chez Alcan. En 1994, il est nommé directeur du développement des affaires chez Advanced Scientific Computing. À partir de 1995, M. Simoneau oriente sa carrière principalement en investissement. En 1995, M. Simoneau est nommé président-directeur général et administrateur de la Société Innovatech du sud du Québec, une société d'investissement en capital de risque. En 1999, il est nommé vice-président de groupe aux investissements technologiques au Fonds de solidarité FTQ, pour être ensuite promu vice-président principal – industrie et service en 2000. En 2004, il accepte le poste de président et chef de la direction de Hydro-Québec CapiTech, une filiale de Hydro-Québec active en capital de risque. En 2006, M. Simoneau se joint à la Banque de développement du Canada (BDC) à titre de vice-président exécutif, Investissement, où il a été responsable des portefeuilles de capital de risque et de financement subordonné jusqu'en 2010. Il a été membre du comité de direction, et aussi membre du comité de gestion du bilan et du comité des investissements du fond de retraite. M. Simoneau est présentement président-directeur général et administrateur de Gestion Univalor, s.e.c., administrateur et membre du comité d'audit de Exploration Azimut inc. (TSXV:AZM), administrateur et président du comité d'audit de Diagnostics inc. (TSX: CUR), administrateur et membre du comité d'audit de Génome Québec, et administrateur et président du comité d'audit de Technologies du développement durable Canada.

Au cours de sa carrière, M. Simoneau a participé activement à l'analyse, à l'évaluation, à la structuration et à la négociation de financements pour des sociétés fermées et ouvertes. Il a examiné et analysé des états financiers, des plans d'affaires et des plans stratégiques, et a interrogé la direction à cet égard. Il a occupé des postes aux conseils d'administration de 6 sociétés ouvertes, de 14 sociétés fermées et plus de 10 comités et conseils d'organismes. Ces expériences ont permis à M. Simoneau d'acquérir les compétences nécessaires pour évaluer les pratiques comptables et les mesures de contrôle interne de Transat dans la préparation de ses états financiers.

John D. Thompson. Monsieur Thompson est titulaire d'un baccalauréat en ingénierie de l'Université McGill. Il détient également une maîtrise en administration des affaires (MBA) de l'Université Western Ontario. Entre 1962 et 1994, pendant qu'il était à l'emploi de Roynat Capital, la plus importante banque d'affaires privée au Canada, M. Thompson a occupé plusieurs postes de direction axés sur le financement commercial et le financement d'entreprise pour de grandes sociétés. Au sein de Roynat Capital, il a occupé le poste de directeur général à partir de 1968, il a ensuite accédé au poste de président et chef de la direction en 1973 et il est finalement devenu président du conseil d'administration de cette société en 1989. Au cours de cette même année, monsieur Thompson s'est joint à la société mère Compagnie Montréal Trust du Canada en tant que président et chef de la direction. Au cours de sa carrière, M. Thompson a également été administrateur de diverses sociétés canadiennes. Jusqu'en décembre 2009, il a été président des comités d'audit et de révision de diverses sociétés du Groupe Scotia, y compris la Compagnie Montréal Trust du Canada, la Compagnie National Trust, la Société de fiducie Banque de Nouvelle-Écosse, Scotia-Vie, compagnie d'assurance, Scotia Générale, compagnie d'assurance, la Société hypothécaire Scotia, la Compagnie d'assurance d'hypothèques du Canada, Maple Trust Company et Dundee Bank of Canada. Il est également administrateur de la fondation MacDonald Stewart ainsi que gouverneur de la fondation Windsor et du Centre hospitalier de St. Mary. Dans le cadre des divers postes de direction qu'il a occupés dans les domaines du financement commercial, du financement d'entreprise et des services bancaires d'investissement, M. Thompson a participé activement à l'analyse, à l'évaluation, à la structuration et à la négociation de financements pour des sociétés fermées et ouvertes de toutes tailles. Dans l'exécution de ces fonctions, il a été appelé à examiner et à analyser des états financiers, des plans stratégiques et d'entreprise et des acquisitions ainsi qu'à interroger la direction à cet égard. Ces expériences ont permis à M. Thompson 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. En outre, M. Thompson a siégé comme membre du comité d'audit de diverses sociétés canadiennes.

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

Conformément aux dispositions du *Règlement 52-110 sur le comité d'audit* et dans l'optique de nos démarches pour maintenir des normes élevées de gouvernance d'entreprise, nous avons établi une politique de dénonciation et des procédures de signalement qui permettent aux employés de Transat de soumettre de façon confidentielle toute préoccupation qu'ils pourraient avoir à l'égard d'éventuelles pratiques discutables de comptabilité, de contrôles comptables internes et d'audit. Ainsi, à sa réunion du 8 septembre 2004, le comité d'audit de Transat a approuvé les Procédures de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à l'audit qui s'appliquent à la Société et à ses filiales, lesquelles ont également été modifiées le 17 janvier 2007. Les plaintes peuvent être adressées distinctement à l'attention du vice-président, affaires juridiques et secrétaire corporatif de Transat ou au directeur corporatif de l'audit interne. 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.

14.5 POLITIQUE RELATIVE À LA PRÉ-APPROBATION 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 régie de l'entreprise et des nominations 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 vérificateurs 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 pré-approuvé ces services.

14.6 HONORAIRES POUR LES SERVICES DES AUDITEURS EXTERNES

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

Pour les exercices terminés les 31 octobre 2013 et 31 octobre 2012, 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 :

	2013	2012
Honoraires d'audit ¹	1 446 000 \$	1 139 000 \$
Honoraires pour services liés à l'audit ²	35 000 \$	81 000 \$
Honoraires pour services de fiscalité ³	120 000 \$	185 000 \$
Autres honoraires ⁴	-	-
TOTAL	1 601 000 \$	1 405 000 \$

- (1) Les honoraires d'audit comprennent les honoraires pour les services professionnels fournis par les auditeurs externes à l'occasion de l'audit des états financiers de la Société ou les services qui sont normalement fournis par les auditeurs externes à l'occasion de dépôts ou de missions prévus par la loi et la réglementation. Ces honoraires comprennent également les honoraires pour les services rendus liés à l'interprétation des normes de présentation de l'information comptable et financière.
- (2) Les honoraires pour services liés à l'audit comprennent les honoraires pour les services de certification et les services connexes qui sont habituellement exécutés par l'auditeur externe. Ces services incluent les consultations comptables liées aux acquisitions, aux audits particuliers et aux contrôles préalables.
- (3) Les honoraires liés à la 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 2013 et le 31 octobre 2012.

15. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Nos états financiers comparatifs et notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2013, qui sont inclus dans notre rapport annuel 2013, contiennent d'autres données financières. De l'information additionnelle, 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, sera présentée dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction pour l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires qui aura lieu le 13 mars 2014.

Il est possible d'obtenir des exemplaires de ces documents ainsi que des renseignements additionnels relatifs à Transat sur le site Web de SEDAR au 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 I – CHARTRE DU COMITÉ D'AUDIT DE TRANSAT A.T. INC.

Constitution

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

Le comité d'audit assiste le conseil d'administration dans sa responsabilité de surveillance pour les actionnaires, les employés et tous les intéressés. Cette surveillance porte sur les états financiers de la Société, les systèmes de contrôle interne, l'identification des risques (en collaboration avec le comité de régie de l'entreprise et des nominations), 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 auditeurs externes

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 de vérifier et de certifier la présentation fidèle des états financiers de la Société et, en effectuant cette mission, d'évaluer les processus de contrôle interne afin de déterminer la nature, l'étendue et la chronologie des procédures d'audit utilisées. Le comité d'audit a comme responsabilité de superviser les participants dans le processus de préparation de l'information financière et d'en faire rapport au conseil d'administration de la Société.

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

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

présence du président et chef de la direction et du vice-président, finances et administration et chef de la direction financière ou d'un autre membre de la direction.

Le comité d'audit doit s'assurer, avec l'aide de la direction et des auditeurs externes, que les états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société selon les principes comptables généralement reconnus au Canada (les « **PCGR** ») et à compter du 1^{er} novembre 2011, 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 annuelle et de tout autre sujet qui doit lui être communiqué en vertu des normes d'audit généralement reconnues au Canada (les « **NVGR** »).

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 ont le droit de remettre à la Société, avec copie au comité d'audit, une déclaration écrite dans laquelle ils indiquent les motifs de leur démission ou de leur opposition à une destitution ou à un remplacement².

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

Pouvoirs

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

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

Compétences

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

Mandat

Le comité d'audit a pour fonction :

- I. de recommander le choix des auditeurs externes au conseil d'administration en vue d'établir ou de délivrer un rapport de l'auditeur ou de rendre d'autres services d'audit, d'examen ou d'attestation;
- II. de recommander au conseil d'administration la rémunération à verser aux auditeurs externes;

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

³ Compétence financière s'entend de la capacité de lire et de comprendre un jeu d'états financiers qui présentent des questions comptables d'une ampleur et d'un degré de complexité comparables, dans l'ensemble, à celles dont on peut raisonnablement croire qu'elles seront soulevées lors de 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 vérifiés 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 pour fins du rapport annuel avant la publication;
- VI. d'obtenir l'attestation annuelle signée personnellement par le vice-président, finances et administration et chef de la direction financière et par le président et chef de la direction en vertu du Règlement 52-109 sur l'attestation de l'information présentée dans les documents annuels et intermédiaires des émetteurs;
- VII. de passer en revue les états financiers trimestriels non vérifiés et d'en recommander l'acceptation au conseil d'administration ainsi que toute information financière y afférente; incluant le communiqué de presse, le message aux actionnaires ainsi que l'analyse financière de la direction pour fins du rapport trimestriel;
- VIII. d'obtenir l'attestation des documents intermédiaires (trimestriels) signée personnellement par le vice-président, finances et administration et chef de la direction financière et par le président et chef de la direction en vertu du Règlement 52-109 sur l'attestation de l'information présentée dans les documents annuels et intermédiaires des émetteurs;
- IX. de recevoir et d'étudier les rapports des auditeurs externes à la suite de leur audit de fin d'exercice et de leur revue intérimaire, s'il y a lieu, ainsi que d'assurer le suivi de la lettre qu'ils adressent par la suite à la direction avec les commentaires de cette dernière. De plus, s'assurer avec l'aide de la direction et des auditeurs externes, que ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société selon les PCGR et à compter du 1^{er} novembre 2011, 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 NVGR;
- 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 s'ils sont efficaces et efficients; 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, sous le couvert de l'anonymat, par les salariés de la Société de préoccupations touchant des points discutables en matière de comptabilité ou d'audit;
- XIV. d'évaluer, à l'occasion, la compétence et l'indépendance dont font preuve les auditeurs externes dans l'exercice de leurs devoirs et recommander au conseil d'administration, s'il est jugé approprié, de convoquer une assemblée des actionnaires en vue de considérer la révocation des auditeurs externes;
- XV. d'obtenir annuellement confirmation de l'indépendance des auditeurs externes de la Société, incluant le dépôt de toute confirmation écrite tel qu'exigé par les normes et règlements;
- XVI. de recevoir et d'examiner le rapport trimestriel du vice-président, finances et administration et chef de la direction financière; d'étudier, s'il y a lieu, le passif éventuel de la Société et de ses filiales, les acquisitions et les dispositions d'actifs, les éléments de risques qui pourraient influencer sur les résultats financiers ou la structure financière de l'entreprise, le rachat d'actions et les instruments dérivés; et de revoir le niveau des provisions inscrites aux comptes de la Société et évaluer si elles sont raisonnables;
- XVII. de veiller à identifier et à évaluer, en collaboration avec le comité de régie de l'entreprise et des nominations, les principaux facteurs de risques financiers afférents aux affaires de la Société et à approuver les stratégies et les systèmes proposés 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 risques aériens 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 les nouvelles exigences financières ou réglementaires qui pourraient avoir un effet sur la présentation de l'information financière de la Société;
- XXII. de s'assurer que la direction de la Société maintienne des systèmes de contrôle interne efficaces et de gestion des risques de la Société, de veiller au bon fonctionnement du système de contrôle interne et obtenir de façon périodique de la direction et, le cas échéant, de l'auditeur interne, confirmation quant :
- à l'efficacité de l'exploitation;
 - à la fiabilité de l'information financière divulguée;
 - au respect des lois et règlements;
- XXIII. de réviser les emprunts, financements, garanties, cautions et autres engagements financiers importants et de s'assurer que la Société et ses filiales soient en conformité avec leurs obligations;
- XXIV. de maintenir en place des structures et des procédures pour rencontrer séparément le président et chef de la direction, le vice-président, finances et administration et chef de la direction financière ainsi que l'auditeur interne et les auditeurs externes;
- XXV. d'examiner et d'approuver les politiques d'embauche à l'égard des associés, des salariés et anciens associés et salariés des auditeurs externes actuels ou anciens de la Société;

XXVI. d'approuver les services d'audit pouvant être fournis par les auditeurs externes dans le cadre de leur indépendance et des restrictions imposées quant aux services autres que d'audit. On entend par services d'audit, les services professionnels fournis par les auditeurs externes à l'occasion de l'audit et de l'examen des états financiers de l'émetteur ou les services qui sont normalement fournis par les auditeurs externes à l'occasion de dépôts ou de missions prévus par la loi et la réglementation;

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

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

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

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

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

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

Programme annuel de travail

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

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

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.

