



TRANSAT A.T. INC.

NOTICE ANNUELLE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 OCTOBRE 2010

LE 12 JANVIER 2011

**NOTICE ANNUELLE
TRANSAT A.T. INC.**

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.....	7
2.1	Aperçu des activités	7
2.2	Historique des trois derniers exercices	7
3.	DESCRIPTION DE NOS ACTIVITÉS	9
3.1	Voyagistes	10
3.2	Agences de voyages et distribution	14
3.3	Transport aérien.....	15
3.4	Nos employés	17
3.5	Concurrence	19
3.6	Propriété intellectuelle.....	24
3.7	Tendances	24
3.8	Le contexte réglementaire dans lequel nous exerçons nos activités.....	25
3.9	Responsabilité sociale de la société	31
3.10	Facteurs de risque	34
4.	DIVIDENDES ET OFFRE PUBLIQUE DE RACHAT	34
4.1	Dividendes	34
4.2	Offre publique de rachat dans le cours normal des affaires	34
5.	RAPPORT DE GESTION.....	34
6.	STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL-ACTIONS.....	34
6.1	Contraintes.....	34
6.2	Description générale de notre capital social	35
7.	MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	39
8.	NOS ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION	40
8.1	Réorganisation interne	40
8.2	Nos administrateurs	40
8.3	Notre haute direction.....	43
8.4	Interdictions d'opérations ou faillites	45
8.5	Amendes ou sanctions.....	46

8.6	Faillites personnelles	46
9.	POURSUITES JUDICIAIRES	46
10.	AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	46
11.	INTÉRÊTS DES EXPERTS.....	46
12.	CONTRATS IMPORTANTS.....	46
13.	INFORMATION PROSPECTIVE.....	47
14.	INFORMATION RELATIVE AU COMITÉ DE VÉRIFICATION.....	48
14.1	Charte du comité de vérification	48
14.2	Composition de notre comité de vérification	48
14.3	Procédures de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à la vérification	50
14.4	Politique relative à la pré-approbation des services de vérification et des services autres que de vérification .	50
14.5	Honoraires pour les services des vérificateurs externes	50
15.	RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	51
	ANNEXE I - LA CHARTE DU COMITÉ DE VÉRIFICATION	52

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, à moins d'indication contraire. À moins d'indication contraire, l'information contenue dans la présente notice annuelle est arrêtée au 31 octobre 2010, soit la date de la fin de notre année financière. Voici la liste des marques de commerce, dont certaines sont déposées, que nous utilisons et auxquelles nous référons dans la présente notice annuelle : l'étoile figurant sur la page couverture de la présente notice annuelle, Air Transat, Bennett Voyages, Cameleon, Canadian Affair, Club Voyages, Eurocharter, Exitnow.ca, Handlex, Jonview Canada, Lookéa, Lookéko, Look Voyages, Voyages Marlin, Merika Tours, Nolitours, Rêvatours, Tourgreece, Trafictours, Transat, Transat Holidays/Vacances Transat, Transat Holidays USA, TravelPlus, Tripcentral.ca, Turissimo et Voyages en Liberté. Les autres marques, 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 :

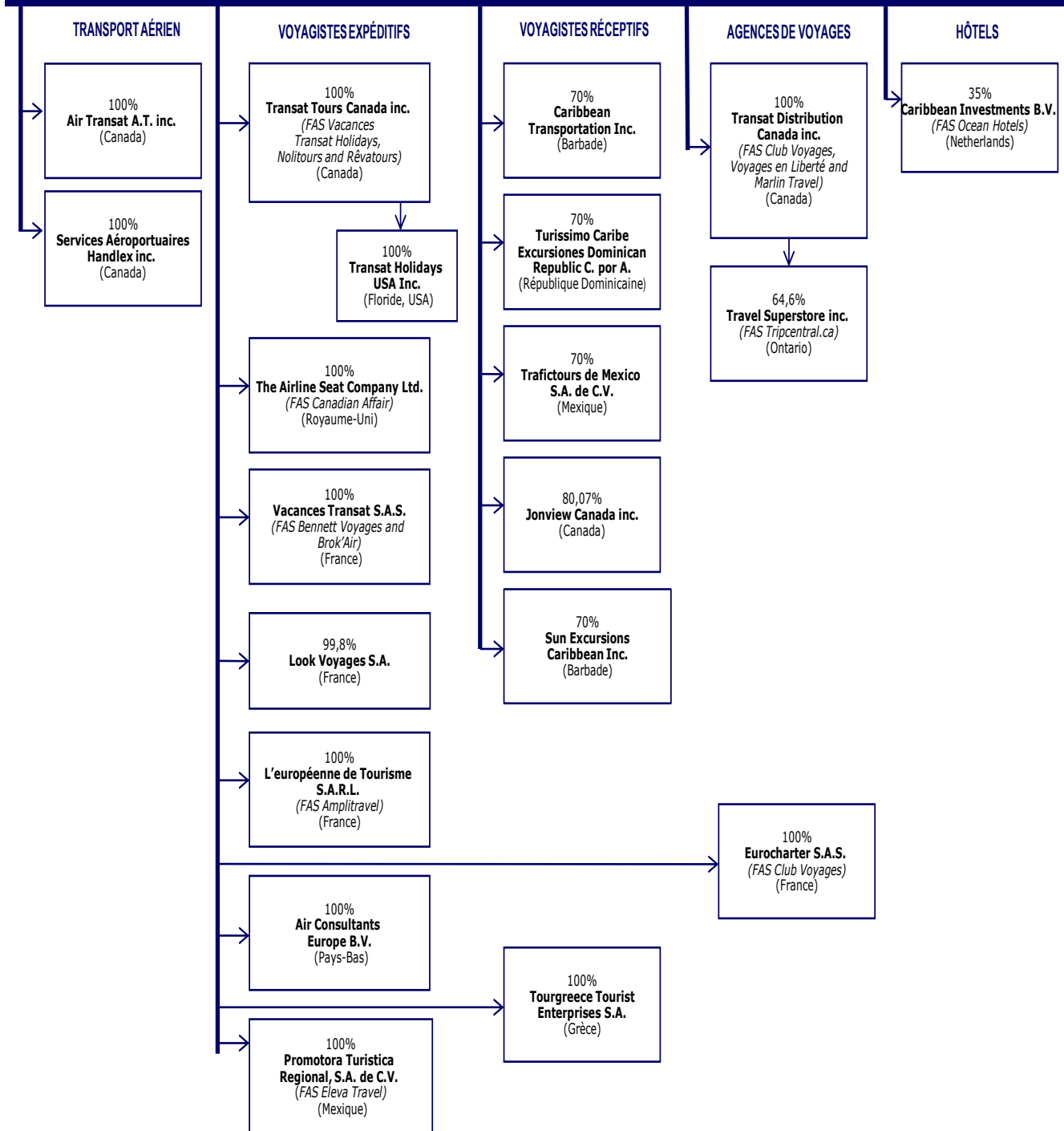
- (i) modifier sa dénomination sociale pour « Transat A.T. inc. »;
- (ii) fixer le nombre de personnes devant composer le conseil d'administration à un minimum de neuf et un maximum de quinze et permettre au conseil d'administration de nommer des administrateurs en cours d'année;
- (iii) permettre la 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; 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 notre 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.

TRANSAT A.T. INC.



NOTE : FAS : faisant affaires sous

2. DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS

2.1 APERÇU DES ACTIVITÉS

Transat compte parmi les plus grands voyagistes entièrement intégrés de calibre international en Amérique. Nous exerçons nos activités dans le secteur des voyages vacances, et nous commercialisons nos produits principalement dans deux secteurs géographiques, soit l'Amérique et l'Europe. Transat a pour activité principale l'élaboration et la commercialisation de services de voyages vacances, sous forme de forfaits comprenant des sièges d'avion ou de vols secs. Nous agissons à la fois comme voyagiste expéditif et comme voyagiste réceptif en regroupant des services achetés au Canada et à l'étranger pour les revendre au Canada, en France, au Royaume-Uni et ailleurs, principalement par l'intermédiaire d'agences de voyages, dont certaines nous appartiennent. En effet, Transat est également un important distributeur au détail au Canada, où elle représente plus de 10 % d'un marché composé au total d'environ 6 500 agences de voyages, et compte sur un système de distribution multi canaux faisant notamment appel à Internet. Transat s'appuie sur sa filiale Air Transat A.T. inc. (« **Air Transat** »), le plus important transporteur aérien nolisé international au Canada, pour combler une partie importante de ses besoins en sièges d'avion pour ses activités canadiennes. Nous offrons également des services à destination, des services de gestion hôtelière et des services aéroportuaires.

2.2 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 une analyse détaillée des changements que nous prévoyons dans nos activités au cours de l'exercice 2011, nous vous référons à la rubrique « Aperçu – Activité principale, vision et stratégie » du rapport de gestion se trouvant dans notre rapport annuel 2010, que vous pouvez consulter sur SEDAR au www.sedar.com.

2.2.1 Nos activités en Amérique

2.2.1.1 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 Révatours, en plus d'intégrer les activités commerciales d'Air Transat.

Le 13 février 2009, TTC et CanJet Airlines, division d'I.M.P. Group Limited (« **CanJet** »), ont conclu une entente de cinq ans, du 1^{er} 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 vingt-neuf destinations soleil au départ de dix-huit villes canadiennes. Elle remplace l'entente de transport aérien que TTC avait conclue avec WestJet en 2003. L'entente avec WestJet devait se poursuivre jusqu'en 2010, mais les parties ont convenu le 13 février 2009 de la résilier à compter du 10 mai 2009. Comme c'était le cas avec WestJet, les petits porteurs de CanJet constituent un complément aux gros porteurs d'Air Transat, ce qui nous donne la possibilité d'élargir notre offre de services dans certaines régions que la flotte actuelle d'Air Transat ne serait 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, notre entente avec CanJet augmente la compétitivité de TTC, ce qui est particulièrement important dans la conjoncture difficile du marché.

Le 10 juin 2010, Transat s'est implantée comme voyagiste expéditif à Monterrey, Mexique, sous la marque Eleva Travel afin d'offrir des voyages d'agrément aux Mexicains. Au départ, Eleva Travel comptait 30 employés et commercialisait les destinations suivantes : Cancun, Puerto Vallarta (Mexique) et Las Vegas. L'ajout d'autres

destinations, dont le Canada, destination populaire auprès des Mexicains, est prévu. La création d'Eleva Travel nous a permis d'ouvrir un nouveau marché source et de profiter également d'une forte demande estivale, complémentaire à nos opérations.

2.2.1.2 Transport aérien

En 2009, nous avons adopté et amorcé la mise en œuvre d'un plan de transition en vue de renouveler la flotte d'Air Transat. Au cours de 2010, la mise en œuvre de ce programme de renouvellement de la flotte d'Air Transat s'est poursuivie. Il est prévu que les Airbus A310 continueront d'être remplacés par des Airbus 330. En 2010, Air Transat a ajouté un A330-300 additionnel, en plus de conclure des ententes avec des locateurs d'aéronef en vue de louer trois A330-200 et un A330-300 additionnels dont la livraison est prévue au cours de l'exercice 2011, ainsi que deux autres A330-200 dont la livraison est prévue au cours de l'exercice 2012. Enfin, Air Transat prévoit ajouter à sa flotte deux A330 additionnels d'ici quelques années afin de remplacer les derniers A310 et de tirer parti de la réduction des coûts d'exploitation.

La flotte exploitée par Air Transat se compose actuellement, au 12 janvier 2011, de 17 gros porteurs long-courriers, soit 12 Airbus A310-300 de 249 sièges chacun, dont nous cesserons graduellement l'exploitation, et cinq Airbus A330-300 de 342 sièges chacun, qui sont présentement en utilisation.

2.2.1.3 Voyageistes réceptifs

Le 1^{er} novembre 2007, nous avons procédé à une réorganisation de nos activités de voyageiste réceptif dans les Caraïbes. Notre objectif consistait à devenir actionnaire majoritaire de tous nos voyageistes réceptifs et de nommer la même équipe de direction à la tête de l'ensemble d'entre eux. Cette réorganisation n'a comporté aucune contrepartie en espèce et n'impliquait qu'un échange d'actions. Ainsi, 30 % des actions de Caribbean Transportation Inc. et de Turissimo Caribe Excursiones Dominican Republic, C. por A. ont été échangées contre 30 % des actions de West Coast Transportation Inc. et de Trafictours de Mexico, S.A. de C.V. À la suite de cette opération, Transat détient 70 % de chacun de ses voyageistes réceptifs des Caraïbes, dont certains ont fait l'objet d'une fusion. Caribbean Transportation Inc., East Coast Transportation Inc. et West Coast Transportation Inc. ont fusionné le 1^{er} novembre 2007 sous le nom de Caribbean Transportation Inc., société issue de la fusion. Le 1^{er} janvier 2008, les sociétés mexicaines Trafictours de Mexico S.A. de C.V. et Trafictours de Cancun S.A. de C.V. ont fusionné afin de devenir Trafictours de Mexico S.A. de C.V. Le 1^{er} novembre 2007, Transat a consolidé ses activités de voyageiste 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. Cette opération s'est résumée essentiellement à un échange d'actions, aucune contrepartie financière n'étant payable de part et d'autre.

À la suite de cette opération, toutes les activités de nos voyageistes réceptifs sont menées par une seule entité de gestion, assurant ainsi une meilleure de qualité de service et des contrôles opérationnels et financiers plus efficaces.

2.2.2 Nos activités en Europe

Transat France S.A.S. détient l'Européenne de Tourisme S.A.S. (exerçant ses activités sous le nom d'Amplitravel), Vacances Transat (France) et Look Voyages. Vacances Transat (France) commercialise aussi les marques de Bennett Voyages et de Brokair.

Le 1^{er} mai 2007, Transat a acquis pour une somme de 1,3 million d'euros le solde des actions d'Air Consultants Europe B.V. (« ACE ») qui ne lui appartenait pas, soit une participation de 30 %, conformément aux modalités de l'option qu'elle avait négociée en 2004 au moment de l'acquisition d'une participation initiale de 70 % dans ACE par la Société le 1^{er} novembre 2004. Depuis cette transaction, Transat contrôle désormais l'ensemble des agents de vente généraux d'Air Transat en Allemagne, dans les Pays-Bas, en Belgique, en Suisse et en Autriche.

Le 11 juillet 2007, Transat a acquis (pour une somme d'environ 7,45 millions d'euros) la totalité des actions du voyageur expéditeur français Amplitravel, qui se spécialise dans les voyages vers la Tunisie et dont les ventes se chiffrent actuellement à 35 millions d'euros. En 2010, Amplitravel a vendu ses produits de voyage vers la Tunisie à quelque 75 000 citoyens français, par l'entremise d'agences de voyages traditionnelles et en ligne ainsi que de grands magasins de détail.

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

Également en 2009, nous avons conclu une entente avec XL Airways, qui a affrété un des appareils d'Air Transat pendant l'hiver 2010 afin de desservir nos voyageurs établis en France, ce qui a entraîné des économies importantes. Le 19 juillet 2010, Transat a annoncé la conclusion d'une entente de trois 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-courrier. Ce genre d'initiative, conjuguée à l'usage d'un seul type d'appareil par Air Transat et à l'affrètement de petits porteurs, devrait se traduire par une plus grande souplesse et une réduction des coûts.

En raison des difficultés financières éprouvées depuis plusieurs années par la société Eurocharter et dans le contexte de la crise économique qui sévit actuellement dans le secteur du tourisme et dont on ne peut connaître la fin avec exactitude, la société Eurocharter 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 Eurocharter sous l'enseigne « Look Voyages » dans le but de resserrer les liens stratégiques avec les voyageurs de Transat en France, de manière à tirer tous les avantages possibles de la position du groupe Transat, (ii) sous-traitance des services de soutien aux entités de Transat en France et fermeture du siège social d'Eurocharter à Nantes, laquelle a entraîné le licenciement de 39 employés, (iii) vente de 21 agences du réseau Eurocharter dont le positionnement ne cadrait pas ou plus avec la stratégie de développement d'Eurocharter et (iv) fermeture de cinq agences.

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 nouveau réseau, né plus tôt cette année de la fusion des réseaux AFAT et Sélectour, représente 1 170 agences et une facturation totale d'environ 3 milliards d'euros. En mai 2010, les 40 agences de voyages Look Voyages sont devenues affiliées au réseau AFAT Sélectour.

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, les voyages vacances, et ce, dans deux régions géographiques, soit l'Amérique et l'Europe. Pendant l'exercice 2010, nous avons enregistré des revenus de 3 498,9 millions de dollars comparativement à 3 545,3 millions de dollars au cours de l'exercice 2009. De ces montants, nos activités en Amérique comptent pour 2 568,0 millions de dollars de nos revenus pour l'exercice 2010 et pour 2 552,3 millions de dollars pour l'exercice

2009. Nos activités en Europe représentent 930,9 millions de dollars de nos revenus de l'exercice 2010 et 993,0 millions de dollars de ceux de l'exercice 2009.

L'éruption volcanique qui s'est produite en mars et en avril derniers a eu des conséquences sur nos activités en Europe. Le 20 mars 2010, l'éruption d'un volcan situé en Islande a causé l'apparition de nuages de cendres. Au 15 avril 2010, les perturbations causées par ces nuages de cendre, qui touchaient déjà diverses villes européennes, se sont aggravées à de nombreux aéroports, notamment à Londres, Glasgow, Manchester et Paris, entraînant la suspension des vols ainsi que la fermeture de ces aéroports pendant une période de six jours. L'activité volcanique a perturbé une partie de nos activités, la fermeture temporaire de l'espace aérien au-dessus de cette portion du territoire européen s'étant traduite par des annulations de vols et des retards qui ont forcé Air Transat à modifier ses horaires et à affréter des vols spéciaux. Plus de 10 000 passagers d'Air Transat ont été touchés durant cette période.

3.1 VOYAGISTES

Transat agit à titre de voyageur expéditeur par l'entremise de Vacances Transat, de Nolitours et de Rêvateurs et exerce également des activités de voyageur réceptif par l'intermédiaire de ses filiales européennes, Vacances Transat (France), Look Voyages, 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., Carribean Transportation Inc. et Eleva Travel agissent comme voyageur réceptifs en Floride, au Canada, en Grèce, au Mexique et en République dominicaine.

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

3.1.1 Produits de Transat Tours Canada

Transat Tours Canada commercialise ses produits à destination du Sud et de l'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 pour les destinations soleil principalement au cours de la saison hivernale, et une combinaison de vols réguliers et nolisés assortis de produits et de services complémentaires pour les voyages en Europe, principalement au cours de la saison estivale.

Ces produits sont vendus à partir de nos bureaux situés à Montréal, à Toronto et à Vancouver. La plupart de nos destinations soleil sont offertes au départ de 22 aéroports canadiens, à savoir Abbotsford, Bagotville, Calgary, Comox, Edmonton, Fredericton, Halifax, Hamilton, Kelowna, London, Moncton, Montréal, Ottawa, Québec, Regina, Saskatoon, St. John's, 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, que les consommateurs peuvent acheter en ligne. Vacances Transat commercialise elle aussi des destinations du Sud 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. Les produits de Vacances Transat 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/St. Maarten, la Guadeloupe, la Martinique, Sainte-Lucie, Aruba et, depuis 2010, Antigua, tandis que Nolitours propose

principalement des forfaits vers le Panama, le Venezuela, la Colombie, la République d'El Salvador, le Costa Rica, le Nicaragua et le Honduras, de même que vers Fort Lauderdale, Orlando et St-Petersburg en Floride. Depuis l'exercice 2010, les destinations de la Floride sont offertes sous la bannière de Vacances Transat.

Pour les voyages en Europe, Vacances Transat offre également des séjours de courte durée (dans des hôtels, des studios, des appartements et des chambres d'hôtes), 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 et Heathrow), Birmingham, Exeter, Manchester, Newcastle, Édimbourg, Glasgow, Belfast, Dublin et Shannon. Vacances Transat vend aussi des vols sur Bruxelles, Barcelone, Malaga, Madrid, Mulhouse/Bâle (Suisse), Munich, Francfort, Lamezia, Pescara, Hambourg, Amsterdam, Rome, Venise, Athènes et Vienne. Les vols sur Londres et Paris sont offerts à longueur d'année, mais à une moindre fréquence de novembre à mars. Des vols à destination de Lisbonne et de Porto au Portugal sont également offerts depuis peu.

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 1 750 000 voyageurs par l'intermédiaire de Vacances Transat et de Nolitours durant l'exercice 2010, par rapport à 1 619 000 au cours de l'exercice 2009.

Les produits portant la marque Rêvatoours sont offerts par l'intermédiaire de Transat Tours Canada. Ces produits sont constitués de circuits haut de gamme dans plus de trente pays, notamment en Asie (Chine, Vietnam, Inde, Thaïlande, Cambodge et Indonésie), en Europe de l'Est, en Afrique (Tunisie, Égypte, Kenya, Tanzanie, Afrique du Sud et Maroc), en Europe (Grèce, Turquie, Croatie, Espagne, Portugal, Autriche, Hongrie, Pologne, Allemagne, République tchèque, Italie et Russie) et en Amérique du Sud (Mexique, Guatemala, Pérou, Équateur, Argentine et Chili), en plus d'offres précises pour de plus petits segments du marché. Nous avons servi quelque 8 700 voyageurs par l'entremise de Rêvatoours au cours de l'exercice 2010, comparativement à 3 600 pendant l'exercice 2009. En 2010, une attention particulière a été portée à l'efficacité ainsi qu'à la demande sans cesse croissante de circuits accompagnés. Rêvatoours présente i) de nouvelles options de vacances et ii) une gamme de produits renouvelée, diversifiée et attrayante grâce, notamment, à son association exclusive avec Gap Adventures, un chef de file des voyages d'aventure au Canada, et avec Trafalgar, le spécialiste du circuit européen.

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 lance 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.

Pendant la saison hivernale, les principaux marchés de Bennett Voyages, une des marques de VTF, sont les pays scandinaves, plus spécifiquement la région de la Laponie. Au cours de la saison estivale, ses destinations les plus importantes sont les îles Britanniques (soit l'Écosse et l'Irlande) ainsi que l'Europe de l'Est. Les produits vendus par Bennett Voyages comprennent des forfaits individuels et de groupe de même que des voyages à la carte.

VTF commercialise sous la marque Brokair des circuits accompagnés, destinés aux groupes, sur l'Amérique du Nord (Canada et États-Unis), l'Amérique du Sud, l'Asie (surtout la Thaïlande) et l'Afrique du Sud. Au total, VTF a fait voyager plus de 185 000 voyageurs en 2010, par rapport à 167 000 en 2009. 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 36, lesquels sont situés dans les 15 pays suivants : Égypte, Maroc, Mexique, République dominicaine, Sénégal, Tunisie, Île Maurice, Bulgarie, Croatie, Grèce, Italie, Turquie, Espagne, Cap-Vert et Thaïlande.

Look Voyages a servi environ 278 000 voyageurs durant l'exercice 2010, comparativement à 284 000 au cours de l'exercice 2009.

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 exerce ses activités sous le nom Canadian Air, est une société détenue exclusivement par Transat depuis le 1^{er} août 2006. Cette entreprise est le plus important voyagiste au Royaume-Uni spécialisé dans les voyages au Canada. Elle offre à ses clients des vols et des produits de voyage vers sept destinations canadiennes au départ de huit aéroports du Royaume-Uni durant la saison estivale (mai à octobre), ainsi que des vols à partir de deux aéroports irlandais vers deux destinations canadiennes. Canadian Air offre des vols à bord des appareils de deux partenaires, soit Thomas Cook Airlines (en vertu d'une entente commerciale) et Air Transat, qu'elle vend par l'entremise d'un réseau de distribution multi canaux. Les ventes réalisées au Royaume-Uni en 2010 se sont réparties comme suit : 73 % de ventes directes (commerce grand public) et 27 % de ventes par l'entremise de l'industrie touristique (commerce interentreprises).

Canadian Air exploite toute l'année des vols vers les principaux aéroports canadiens (Toronto, Calgary, Montréal et Vancouver) au départ des aéroports de Londres (Gatwick), de Manchester et de Glasgow. Elle est devenue une marque reconnue pour ses vols de grande qualité à prix abordables. Depuis que Zoom Airlines a cessé ses activités en août 2008 et que le transporteur à faibles coûts FlyGlobespan a fait de même en décembre 2009, les concurrents de Canadian Air se limitent essentiellement aux transporteurs nationaux British Airways et Air Canada.

L'offre de produits de Canadian Air va des vols secs à des composantes touristiques plus complètes comme des séjours urbains de courte durée, des locations de voiture, des circuits en train, des croisières, des forfaits de ski, des circuits combinant avion et auto, ainsi qu'une vaste gamme de voyages sur mesure.

Canadian Air a transporté environ 317 000 voyageurs au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2010, comparativement à 271 000 voyageurs en 2009. Malgré la récession économique, les luttes de prix que lui livrent les

transporteurs nationaux et les perturbations causées par les cendres volcaniques, Canadian Affair a affiché une performance supérieure à celle du marché en enregistrant une hausse de ses revenus et de ses profits. Son chiffre d'affaires a augmenté de 33 % et son bénéfice d'exploitation a grimpé de 75 % comparativement à l'exercice précédent.

Canadian Affair a été élue « Best Tour Operator to Canada » (meilleur voyageur vers le Canada), une reconnaissance prestigieuse qui lui a été décernée à l'occasion de la remise annuelle 2010 des British Travel Awards à la suite du plus important sondage indépendant mené auprès des consommateurs du Royaume-Uni dans le domaine du voyage.

Le 28 octobre 2010, Transat a conclu l'acquisition de l'entreprise et des actifs de French Affair Limited, laquelle loue des villas dans différents pays européens à des consommateurs du Royaume-Uni. Le principal intérêt de cette acquisition pour Transat constituait à protéger définitivement la marque de commerce.

3.1.5 Produits de Jonview Canada inc.

Jonview Canada inc. (« **Jonview Canada** »), qui regroupe les produits vendus sous les marques Jonview Canada, Canadian Adventures et Merika Tours, est le chef de file des voyageurs réceptifs au Canada. Outre ses bureaux de Montréal et de Toronto, elle possède également 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 et en Australasie.

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, qui regroupe un éventail d'hôtels, d'auberges et de centres de villégiature luxueux et uniques situés aux quatre coins du Canada. Tous ces produits sont présentement offerts pour la saison 2010-2011.

Jonview Canada a accueilli 236 000 voyageurs (dont des clients de Merika Tours) au Canada pendant l'exercice 2010, comparativement à 206 000 au cours de l'exercice 2009.

3.1.6 Produits de Tourgreece

Tourgreece est un voyageur réceptif établi à Athènes qui compte 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 et en Extrême-Orient.

Le 16 décembre 2009, le conseil d'administration de Transat a approuvé l'acquisition du solde des actions de Tourgreece, représentant une participation de 10 %, aux conditions convenues en mars 2001 lors de l'acquisition d'une première participation dans Tourgreece.

Tourgreece a servi environ 103 800 voyageurs au cours de l'exercice 2010, comparativement à 80 000 pendant l'exercice 2009.

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 voyagistes. 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 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 464 points de vente. De ce nombre, nous en détenons 74 en propriété exclusive, 368 sont franchisés sous les bannières Club Voyages, Marlin Travel, Voyages en Liberté et TravelPlus et 22 sont des agences TripCentral.ca.

Le service des ressources humaines, les services financiers et administratifs 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 voyagistes de Transat, cette unité créée au cours de l'exercice 2003 s'inscrit dans l'intégration de nos activités de distribution, qui fait appel à la fois aux agences de voyages et à Internet, non pas en parallèle, mais de manière fortement intégrée et concertée.

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 au point une nouvelle initiative de marque selon 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 sur Internet est transmis aux agences traditionnelles, dans le but d'harmoniser l'ensemble des activités de distribution.

Par l'entremise de notre filiale Eurocharter, nous détenons aussi 40 agences de voyages à l'échelle de la France, À des fins de commercialisation, presque 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 2.2.2 de la présente notice annuelle pour en savoir plus sur la réorganisation des activités d'Eurocharter.

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, Transatholidays.ca, Nolitours.com, Travelplus.ca, Clubvoyages.ca, Marlintravel.com et MarlinExpress.

En 2009, nous avons divisé nos activités de commerce électronique de détail entre trois organisations différentes. Au cours de l'automne, Travel Superstore Inc. (Tripcentral) a acquis Exitnow.ca, tandis que les sites Marlin.ca, Clubvoyages.com et Travelplus.ca sont demeurés sous le giron de Transat Distribution Canada inc. Deux des organisations ont concentré leurs activités sur la vente de détail en offrant les produits de divers fournisseurs. Le troisième groupe de sites, dont l'activité principale consiste à distribuer leurs propres produits, a été intégré à Transat Tours Canada inc. Ce groupe fournit également des services de centre d'appels à Exitnow.ca, des services de réservation à Transat Distribution Canada inc. pour ses activités grand public et un soutien aux activités de Canadian Affair au Canada.

3.3 TRANSPORT AÉRIEN

Au cours de l'exercice 2010, 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, de Moncton et de St. John's. En raison de certaines modifications de politique entrées en vigueur en 2002, Air Transat détient des licences autorisant l'exploitation de vols réguliers entre le Canada et les pays suivants : l'Union européenne (représentant ses 27 états membres), la Suisse, les États-Unis, Cuba, la Jamaïque, les Bahamas, le Mexique, le Panama et la République dominicaine.

Pendant la saison hivernale 2010, nous avons desservi plus de 40 destinations dans 20 pays, surtout des destinations du Sud ou d'autres destinations soleil. Pendant l'été, nous déplaçons la majeure partie de notre capacité vers l'Europe, tout en conservant certains vols vers des destinations du Sud. Durant l'exercice 2010, Air Transat a offert des vols directs entre le Canada et quelque 30 destinations européennes.

Nous avons transporté environ 2 960 000 passagers à bord d'Air Transat durant l'exercice 2010, comparativement à 3 207 000 au cours de l'exercice 2009.

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 Internet d'Air Transat, lequel utilise le moteur de réservation d'exitnow.ca. Le site Internet d'Air Transat 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.

En novembre 2009, Air Transat a remporté l'« Airbus A300/310 Family Operational Excellence Award » reconnaissant l'excellence de la gestion de sa flotte d'A310.

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. Le but recherché consiste à améliorer la qualité du service tout en optimisant les ressources. 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. Des séances de formation sur les facteurs humains pour l'ensemble du personnel technique, l'introduction de scénarios de fuites de carburant dans les programmes de formation en simulateur et l'installation sur les Airbus A330 du nouveau système de détection des fuites font également partie des mesures mises en oeuvre.

Au surplus, Air Transat a obtenu, en septembre 2009, le renouvellement de sa certification IOSA (*IATA Operational Safety Audit*), qui lui avait été délivrée le 20 février 2008. Cette certification obtenue après un rigoureux processus de vérification effectué par des spécialistes indépendants constitue, à ce jour, la plus importante reconnaissance de la

qualité des processus internes et elle a été mise en place pour assurer la sécurité de nos opérations. Cette certification repose sur le respect de plus de 900 normes strictes en matière de gestion, d'exploitation aérienne, de contrôle des opérations, d'entretien des appareils, d'opérations en cabine, de services au sol, de transport de fret et de sécurité.

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 et qui sont aussi rigoureuses que celles établies par des transporteurs aériens de réseau ou à services complets bien connus qui ont la réputation de suivre des normes élevées à cet égard. Nous maintenons également des stocks de pièces de rechange pour nos appareils Airbus A330 et A310.

Les inspections 1 à 8 sont réalisées à des intervalles réguliers et obligatoires de dix-huit mois, conformément aux exigences strictes de la réglementation. Air Transat revoit régulièrement ses processus afin de réduire le temps de rotation des appareils immobilisés par ces inspections et 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 de vérification 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 d'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 la revue régulière du plan d'urgence mis en place par Air Transat, dont le but consiste à renseigner et à former tout le personnel du transporteur et la haute direction de Transat sur les procédures à suivre lors d'un accident ou d'un incident impliquant un appareil et de l'enquête qui s'ensuivrait.

3.3.2 Assurances

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 un 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 existe un marché pour assurer les dommages corporels et matériels à des tiers (autres que les passagers) découlant des risques de guerre, le fait que les modalités commerciales offertes par ce marché demeurent déraisonnables a incité le gouvernement canadien à continuer d'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 (1,0 milliard de dollars américains).

3.3.3 Approvisionnement en carburant

Le coût du carburant représente une part considérable 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 l'impact du coût du carburant sur notre marge. Notre politique à cet égard prévoit la conclusion de contrats à terme pour couvrir une partie de nos besoins en carburant. Au 31 octobre 2010, nos contrats de produits dérivés pour l'achat de carburant couvraient 18 % de nos besoins de carburant estimatifs pour l'exercice 2011, comparativement à 21 % pour l'exercice 2010 et à 2 % pour l'exercice 2011 au 31 octobre 2009.

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 surcharges de carburant au besoin, conformément aux lois et règlements auxquels nous sommes assujettis.

3.3.4 Services au sol et services d'aéroport

Services aéroportuaires Handlex inc. (« **Handlex** »), notre filiale détenue en propriété exclusive, fournit des services au sol et des services d'aéroport, y compris des services d'accueil et d'enregistrement des passagers, de manutention des bagages et du fret, de nettoyage des aéronefs, ainsi que des services de passerelle, aux aéroports internationaux de Montréal (Trudeau et Mirabel), de Toronto et de Vancouver. À partir de ses bases canadiennes, Handlex, qui compte quelque 941 employés, offre ses services à Air Transat ainsi qu'à 32 autres transporteurs aériens du monde entier. Son personnel spécialisé déploie ses services pour environ 13 500 départs et arrivées, annuellement.

3.4 NOS EMPLOYÉS

Au 31 octobre 2010, Transat et ses filiales comptaient un total de 5 947 employés actifs et le nombre moyen d'employés au cours de l'exercice 2010 s'élevait à environ 6 428. Pour de plus amples renseignements concernant le nombre d'employés travaillant pour nos principales filiales, veuillez vous reporter à notre rapport annuel 2010, que vous pouvez consulter sur SEDAR au www.sedar.com.

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 10 mars 2011 (ou dans notre plus récente circulaire de sollicitation de procurations par la direction, le cas échéant), que vous pouvez 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.

Le 6 octobre 2010, Transat a annoncé la ratification par les 320 pilotes d'Air Transat, représentés par l'Association des pilotes de ligne (ALPA), de l'entente de principe intervenue le 3 septembre 2010 relativement au renouvellement de leur convention collective. La nouvelle convention collective de 48 mois viendra à échéance le 31 mars 2014. Les parties ont également convenu qu'un minimum de 60% de tous les sièges achetés par les principales entités du

groupe Transat sur les appareils d'un transporteur aérien pour (i) les vols dont le point d'origine est situé au Canada ou (ii) dont la destination est un point situé au Canada soient achetés sur des appareils opérés par des membres de l'ALPA dont les conditions de travail sont régies par la nouvelle convention collective.

Employés	Filiale de Transat	Association	Statut de la convention collective
Membres d'équipage (pilotes)	Air Transat	Association des pilotes de ligne (ALPA)	En vigueur jusqu'au 31 mars 2014 (Nouvelle convention collective entrée en vigueur le 1 ^{er} mai 2010)
Agents de bord	Air Transat	Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP)	Échue depuis le 31 octobre 2010 (Convention collective en phase de négociation)
Régulateurs de vols	Air Transat	Association canadienne des régulateurs de vols (CALDA)	En vigueur jusqu'au 31 octobre 2011
Affectation des équipages et services passagers	Air Transat	Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA)	En vigueur jusqu'au 31 juillet 2012
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	En vigueur jusqu'au 30 avril 2011
Centre d'appels	Air Transat	Teamsters, section locale 1999	En vigueur jusqu'au 31 octobre 2012
Mécaniciens et préposés d'escale – Toronto et Montréal	Handlex	Teamsters, sections locales 419 et 1999	Échue depuis le 30 novembre 2010 (Convention collective en phase de conciliation)
Agents à l'accueil des passagers – Toronto et Montréal	Handlex	Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada), section locale 2002	Échue depuis le 5 septembre 2009 (Convention collective en phase de négociation)
Préposés aux services aux passagers – Montréal	Handlex	Union des employés du transport local et industries diverses, section locale 931	En vigueur jusqu'au 26 mars 2014

Employés	Filiale de Transat	Association	Statut de la convention collective
Préposés aux services aux passagers – Toronto	Handlex	Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada), section locale 2002	Échue depuis le 23 mai 2010 (Convention collective en phase de négociation)
Agents à l'accueil des passagers et préposés aux services aux passagers – Vancouver	Handlex	Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada)	Échue depuis le 31 mars 2010 (Convention collective en phase de négociation)
Mécaniciens et préposés d'escale – Vancouver	Handlex	Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada)	Échue depuis le 31 mars 2010 (Convention collective en phase de négociation)

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 dernière année a été marquée par une concurrence intense en ce qui a trait aux destinations soleil. Au chapitre du transport aérien, certaines sociétés aériennes ont augmenté leur capacité vers le Canada à partir des aéroports européens que nous desservons. Ces facteurs ont eu pour effet de mettre les marges à rude épreuve. Les joueurs les plus touchés ont disparu du marché tandis que d'autres ont commencé à multiplier les actions défensives sur le marché saisonnier à divers moments.

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.

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.

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

Transat Tours Canada est le plus important voyagiste au Canada, par l'entremise de Vacances Transat et de Nolitours. Nous sommes en concurrence avec d'autres voyagistes comme Thomas Cook Canada Inc. (Sunquest Vacations, Holiday House Intair), Sunwing Vacations (Sunwing, Signature Vacations), which has entered in a partnership with the anglo-german TUI Ltd, Air Canada Vacations, Vacances Tours Mont-Royal and Westjet Vacations.

Nous avons réussi à nous tailler une place enviable sur le marché des voyages vers l'Europe, surtout vers le Royaume-Uni durant la saison estivale, ainsi que sur le marché des destinations soleil au cours de la saison hivernale.

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. À cet égard, notre entente avec CanJet nous permet de pénétrer de nouveaux marchés, comme nous le mentionnons à la rubrique 2.2.1 de la présente notice annuelle. Nous continuons par ailleurs de consacrer des efforts à l'élargissement de notre gamme de produits en tenant compte des tendances du marché.

3.5.1.2 Sur le marché européen

Le marché français est composé d'environ 215 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 depuis quelques 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, First Choice et Thomas Cook Group ont

généralistes ainsi qu'une pléthore de joueurs spécialisés.

Au surplus, deux importantes transactions ont eu lieu en 2007, soit la fusion de TUI et de First Choice ainsi que la fusion de Thomas Cook et de My Travel, des voyagistes qui ont tous des volumes d'activités importants dans de nombreux pays européens et dans d'autres régions du monde. En France, ces fusions font en sorte que Nouvelles Frontières et Marmara appartiennent désormais à la même entité et, bien que leurs activités ne soient pas fusionnées, forment ensemble le plus important voyagiste pour de nombreuses destinations de moyen-courrier comme le Maroc, la Tunisie, l'Égypte et la Turquie.

En ce qui concerne Transat, nous sommes solidement implantés en France, où nos activités de voyagiste reposent sur Vacances Transat (France), Look Voyages, Brokair, Amplitravel et Bennett. Selon les données accessibles au public pour l'année 2009, Transat France se classe au quatrième rang des voyagistes en France.

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 plate-forme pour intensifier notre offre sur l'ensemble des destinations long-courrier. 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. Notons également l'acquisition d'Amplitravel, qui a également contribué à cet essor.

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 tenter d'obtenir des volumes et des parts de marché plus élevés. 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.

Sur le marché anglais, la concurrence sur le marché touristique du Royaume-Uni est maintenant régie principalement par les prix. Pour leurs vacances, les clients choisissent leur destination en fonction du prix du billet d'avion, et ce, quelle que soit la destination qui les intéresse dans le monde, puisque l'accès à des services aériens au départ du Royaume-Uni ne constitue plus un facteur restrictif. The Airline Seat Company Limited (exerçant ses activités sous le nom Canadian Air, qui est bien établie au Royaume-Uni, est maintenant le plus important voyagiste du Royaume-Uni pour les voyages à destination du Canada. Elle vend des vols et des vacances au Canada directement aux consommateurs par téléphone et au moyen du site Internet www.canadianair.com. Ses ventes en ligne augmentent sans cesse, conformément à la tendance observée au Royaume-Uni, et représentent actuellement plus de 73 % de ses ventes de billets d'avion 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, d'un service vidéotex, d'un système de réservation informatisé et par téléphone. 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 concurrents du côté des voyagistes, tels que Travelpack, 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. Même si bon nombre de ces voyagistes possèdent des allocations de sièges sur nos vols, ils figurent néanmoins parmi nos concurrents. Les agences de voyages qui nous livrent concurrence, notamment les chaînes comme TUI Group et Going Places,

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. Les agences de voyages en ligne comme Expedia Inc. et Travelocity.com LP représentent un faible pourcentage des ventes de vols sur le Canada et les consommateurs continuent d'obtenir de meilleurs prix lorsqu'ils achètent leurs billets d'avion auprès des exploitants et des transporteurs aériens directement.

3.5.2 Agences de voyages et distribution

Les agences de voyages sont les intermédiaires entre le voyageur et le consommateur. Les agents de voyages rencontrent le consommateur, le conseillent et lui vendent des produits. En général, les voyageurs et autres fournisseurs rémunèrent les agents de voyages à la commission. En plus de vendre les forfaits et les billets d'avion offerts par les voyageurs, 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.

À la faveur des récents 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 4 500 agences de voyages en France et environ 6 500 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 voyageurs, les faibles marges bénéficiaires obligent les agences de voyages à rechercher des volumes plus élevés et de plus grandes parts de marché. En ce qui concerne l'intégration, l'une de nos priorités 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 marques Club Voyages, Voyages en Liberté, Voyages Marlin et TravelPlus, 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 voyageurs 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., Advantage Travel T-Comm inc. et Travel Saver forment le deuxième tiers des agents de voyages canadiens. Ils offrent principalement des commissions centralisées et négociées avec les voyageurs. 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 voyageurs, comme c'est aussi le cas en Europe. Tous les principaux voyageurs canadiens ont acquis des agences de voyages au cours des dernières années.

En France, du côté des agences, le marché est plus fragmenté en ce que les grands réseaux côtoient une myriade de petites agences indépendantes, spécialisées ou généralistes. Conformément à notre stratégie de croissance et compte tenu du climat de consolidation qui caractérise le marché, nous entendons élargir davantage notre réseau de distribution en France.

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 la plate-forme technologique exitnow.ca entre en jeu, en servant de pierre angulaire de nos activités en ligne. Cette plate-

forme 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 fondée essentiellement sur les prix, qui reflètent surtout la disponibilité des sièges sur le marché, bien qu'il existe des façons de mieux gérer les prix et d'augmenter le rendement. Par conséquent, les prix varient de façon considérable en fonction de la demande saisonnière et une guerre de prix se déclare souvent lorsque la capacité d'un transporteur dépasse la demande ou qu'un concurrent cherche à accroître sa part de marché. Nous estimons que les récents développements au Canada ayant impliqué nos concurrents ont été porteurs d'une surcapacité. De plus, le nombre important de transporteurs aériens spécialisés dans les services nolisés et de transporteurs aériens réguliers qui offrent des vols sur les États-Unis a entraîné une vive concurrence et des marges bénéficiaires faibles pour ces vols transfrontaliers. Outre le prix, l'image des transporteurs aériens et l'opinion des clients ont également une incidence sur la concurrence.

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 surtout sur le marché des voyages d'affaires et, dans une moindre mesure, sur celui des voyages vacances; 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 nolisés 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.

3.6 PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

Voici la liste des principales marques de commerce déposées et non déposées qui sont utilisées en association avec les services de voyages rendus par nos unités d'exploitation : l'étoile figurant sur la page couverture de la présente notice annuelle, Air Transat, Handlex, Nolitours, Transat Holidays/Vacances Transat, Rêvatours, 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 et Tourgreece ainsi que les autres marques, noms commerciaux et noms de domaine liés aux marques de commerce susmentionnées.

Certaines de ces marques, comme Air Transat, Handlex, Nolitours, Transat Holidays/Vacances Transat, Rêvatours, Merika Tours, Transat Holidays USA, Club Voyages, TravelPlus et Voyages Marlin/Marlin Travel, ont comme plateforme commune l'étoile 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 nos marques de commerce jouent un rôle déterminant dans notre succès, nous prenons les mesures appropriées pour les défendre et pour protéger nos droits de propriété intellectuelle. Ainsi, nous enregistrons nos marques de commerce auprès des autorités compétentes dans les pays où nous exerçons nos activités, notamment au Canada, aux États-Unis, en Europe et dans les pays de nos destinations. Nous surveillons également l'usage des marques de commerce, 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 deux sont 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 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 très fragmenté comptant plusieurs voyagistes importants ainsi qu'un grand nombre de voyagistes plus petits.

Nous estimons que la mondialisation et la concentration des marchés continueront d'avoir une incidence sur le marché canadien et européen. Pour plus de détails concernant les tendances, veuillez consulter la rubrique 3.5 de la présente notice annuelle traitant de la concurrence.

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 le *Business Practices and Consumer Protection Authority* 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 fidéicomis les sommes qu'ils reçoivent des voyageurs pour les services de voyage que ceux-ci achètent. 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, lesquelles représentent 0,35 % 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 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'une surcharge 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 surcharges 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 surcharges ainsi que le coût total de ces éléments vis-à-vis du prix de base. 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, empêchent maintenant les transporteurs aériens d'exiger un prix plus élevé que le prix annoncé. Afin de respecter ses obligations aux termes de la nouvelle loi, Air Transat a décidé d'annoncer le prix de base ainsi que les taxes et autres frais additionnels au Québec.

Jusqu'à nouvel ordre, le gouvernement fédéral et les autres provinces n'ont pas adopté de dispositions similaires. Par conséquent, Air Transat peut maintenir une politique publicitaire qui exclut les taxes, les frais et les charges.

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 établis 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 fonction du chiffre d'affaires réalisé annuellement par l'agence de voyages. Pour le calcul de la garantie, les éléments du volume d'affaires qui sont retenus tiennent compte de l'importance relative du risque entraîné par chacune des activités exercées.

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 surcharges 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 retenu 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). Bien que Canadian Air n'ait pas l'obligation, aux termes de la loi, de posséder un permis de l'ATOL, elle adhère aux meilleures pratiques et est membre de chacune de ces associations.

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. La protection ATOL est comprise dans le prix des voyages réservés auprès d'un détenteur de permis ATOL, et le régime est garanti par le gouvernement.

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 et de voyages individuels. 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.

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. Une nouvelle réglementation a été mise en place depuis le 1^{er} avril 2008 impliquant une contribution par passager (« Bonding »).

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. 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 (« **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 en principe convenues de façon multilatérale. Généralement, l'exploitation de vols nolisés entre la plupart des pays ne nécessite pas d'autre entente, sauf pour ce qui est de certaines exceptions relatives à des quotas en ce qui a trait à la capacité.

Un nouvel accord relatif au transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis est entré en vigueur en mars 2007. Il prévoit l'ouverture des marchés de pays tiers ainsi qu'une libéralisation au chapitre des tarifs et du transport de fret. Pour l'exploitation de leurs vols transfrontaliers, les transporteurs canadiens sont désormais autorisés à embarquer des passagers aux États-Unis et à les amener dans des pays tiers et vice versa. Les transporteurs américains se sont vus accorder des droits réciproques pour les vols qu'ils exploitent au Canada. En novembre 2008, le Canada et l'Union européenne ont conclu un accord historique similaire, lequel est entré en vigueur le 16 décembre 2009. L'accord énonce les règles régissant les services de transport aérien entre le Canada et les 27 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 27 États souverains de la zone UE, sans aucune restriction. Pour leur part, les transporteurs aériens communautaires (quelle que soit leur nationalité) jouiront de droits réciproques à partir de n'importe quel point de l'UE vers n'importe quelle destination au Canada. Les phases de libéralisation suivantes seront subordonnées à l'assouplissement des règles portant sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens canadiens par des étrangers et auront pour effet de faciliter l'accès aux marchés de pays tiers.

Le 5 novembre 2003, la *Convention de Montréal de 1999 sur l'indemnisation des victimes d'accidents* (la « **Convention de Montréal** ») est entrée en vigueur. Cette entente multilatérale modernise les règles concernant la responsabilité à l'égard des passagers, des bagages et du cargo applicables au transport aérien international, initialement établies en 1929 par la Convention de Varsovie et modifiées au fil des ans (collectivement désignées le « **régime de Varsovie** »). 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 1^{er} 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 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. Il est difficile à l'heure actuelle de déterminer comment les autorités nationales de l'Union européenne qui sont chargées de l'application des lois, et donc d'assurer le respect du règlement susmentionné par les transporteurs aériens, appliqueront cette décision. Les principales associations européennes de transporteurs aériens ont déjà annoncé leur intention de contester cette décision devant les tribunaux.

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.

Les conditions mentionnées précédemment ne s'appliquent pas aux vols intérieurs canadiens puisque la législation ne fait plus de distinction entre les services de vols réguliers et de vols nolisés. 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 27 États membres), du Mexique, de la Jamaïque, des Bahamas, du Panama 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.

Au début de 2009, le projet de loi C-310, un projet de loi d'initiative parlementaire intitulé *Loi visant l'attribution de certains droits aux passagers aériens*, a été déposé à la Chambre des communes du Canada. Il visait l'établissement d'un cadre législatif imposant une obligation d'indemnisation monétaire et un devoir de prise en charge aux transporteurs aériens exerçant des activités au Canada en cas de refus d'embarquement, de survente, d'annulation et de retard d'un vol, et d'attente sur l'aire de trafic avant le décollage. Le *Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLAC)*, dont Air Transat est un membre fondateur, s'est opposé au projet de loi C-310 au motif qu'il aurait pour effet d'instaurer un régime de pénalités excessives contre les transporteurs aériens. À la lumière de ces préoccupations, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (CPTIC) de la Chambre des communes a recommandé que le projet de loi C-310 soit rejeté par la Chambre. La Chambre a suivi cette recommandation en rejetant officiellement le projet de loi en mai 2010. Un nouveau projet de loi d'initiative parlementaire (le projet de loi C-541), qui prend modèle sur le projet de loi C-310, a été déposé au cours de l'automne 2010, mais on ne s'attend pas à ce qu'il soit débattu au cours de la séance actuelle du Parlement.

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.

3.8.3 **Environnement**

À compter de janvier 2012, tous les transporteurs aériens desservant l'Union européenne, y compris Air Transat, seront assujettis au règlement concernant l'application du système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) à l'aviation, qui a été adopté récemment par la Communauté européenne. Le SCEQE établira 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 devront rendre compte de leurs émissions au moyen de crédits attribués gratuitement et/ou achetés. Conformément aux directives applicables de l'UE, le respect des obligations d'Air Transat à cet égard sera surveillé par les autorités compétentes du Royaume-Uni, qui sont chargées de mettre en œuvre la législation de l'UE et de veiller à son respect. Les transporteurs aériens devaient présenter un plan de surveillance, déclaration et vérification (MRV) à leur organisme national chargé de la vérification de la conformité avant la fin de 2009 afin d'être

admissibles aux attributions de crédits d'émission de GES gratuits. 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. Au surplus, les transporteurs aériens sont tenus de déclarer, au plus tard le 31 mars 2011, leurs émissions annuelles et leurs données tonnes-kilomètres de référence. Un vérificateur indépendant accrédité par l'autorité nationale compétente doit vérifier les rapports. Air Transat prépare actuellement ces rapports, a retenu les services d'un vérificateur qualifié et déposera les plans dans les délais prescrits. Le SCEQE fait présentement l'objet d'une contestation juridique portée par l'Air Transport Association (ATA) des États-Unis devant la Haute Cour du Royaume-Uni. La Haute Cour a renvoyé cette affaire devant la Cour européenne de justice au Luxembourg, qui devrait tenir une audience en mai 2011. L'IATA et le CNLAC sont intervenus officiellement afin d'appuyer l'allégation d'application extraterritoriale illégale des dispositions du SCEQE au transport aérien international qui est soulevée par l'ATA.

3.9 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 sommes fiers de nous intéresser aux collectivités, de réinvestir dans celles-ci et d'entretenir des relations saines et mutuellement bénéfiques avec toutes les parties prenantes, y compris nos employés. À l'issue d'une réflexion menée en 2006, nous cherchons depuis 2007 à être beaucoup plus systématique dans notre approche en matière de tourisme durable et de responsabilité sociale.

Selon nous, le tourisme durable se fait en harmonie avec la nature, les communautés d'accueil et leurs valeurs, et il conjugue des retombées socioéconomiques positives pour les populations locales avec une expérience enrichissante pour les voyageurs. Il s'agit d'un concept étroitement lié à la gestion responsable et au développement durable.

Au cours des quatre dernières années, nous avons élaboré un programme de responsabilité d'entreprise exhaustif, dont nous avons fait état à la fin de l'exercice 2008 dans notre premier rapport de responsabilité sociale. Nous publierons une version à jour de ce rapport au début de 2011. Voici certaines de nos principales réalisations des deux dernières années :

- Nous avons établi des écobilans fiables pour les exercices 2009 et 2010, lesquels nous permettent de suivre l'évolution de notre performance au moyen de données objectives. Ainsi, nous avons poursuivi nos efforts en vue de réduire l'empreinte écologique de nos activités internes grâce à divers programmes et à diverses initiatives dont une description figure dans notre rapport de responsabilité sociale. Air Transat a également maintenu ses efforts de gestion du carburant en vue de réduire ses émissions de gaz à effet de serre.
- Nous avons mis en œuvre un programme visant à encourager nos partenaires hôteliers à adopter des pratiques d'avant-garde en matière de gestion responsable. Ce programme, qui préconise l'adoption de cinquante-cinq pratiques d'excellence dans huit champs d'action, sera graduellement étendu à l'ensemble des fournisseurs de services touristiques avec lesquels nous faisons affaire.
- En 2010, dans le cadre de la mise en œuvre d'un programme de gestion environnementale (amorcée en 2008), Air Transat a déposé une demande de certification LEED-EB (*Leadership in Energy and Environmental Design* pour les bâtiments existants) visant l'immeuble abritant ses bureaux.
- Aux termes d'un partenariat conclu en 2009, nous soutenons l'action de SOS Villages d'enfants, organisme qui vient en aide aux orphelins et aux enfants abandonnés du monde entier.

- Nous avons conclu une entente de collaboration avec Au-delà des frontières, organisme canadien réputé qui lutte contre l'exploitation sexuelle des enfants. Cet organisme a conçu un programme de formation, que nous avons déjà commencé à mettre en œuvre, afin de nous aider à participer à la lutte contre le tourisme sexuel ciblant les enfants.
- Nous avons appuyé financièrement plusieurs projets de tourisme durable dans le cadre d'un programme mis sur pied en 2007. Pilotés par des groupes communautaires locaux ou des organismes sans but lucratif, les projets que nous appuyons sont axés sur le développement touristique mettant l'accent sur la protection et la mise en valeur de l'environnement ou du patrimoine.
- Nous avons mis en place un programme de congés solidaires qui permet à nos employés de participer à de courtes missions de coopération internationale.

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.

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.

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 bien adaptée aux besoins des employés. Notre stratégie de développement des compétences s'articule principalement autour du programme Odyssey et de l'Académie Transat. Le programme Odyssey s'adresse aux gestionnaires canadiens et comporte huit modules axés sur douze compétences essentielles dans le domaine d'activité de Transat. À ce jour, 339 gestionnaires ont entrepris ce parcours et soixante-douze 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.

Notre programme de responsabilité sociale 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 sont réunis cinq fois en 2009 et quatre fois en 2010.

En novembre 2009, nous avons reçu un prestigieux « World Travel Market Global Award » en reconnaissance de nos efforts dans le domaine du développement durable. Ce prix nous incite à poursuivre notre participation au développement du tourisme durable et à encourager nos employés, nos partenaires et nos fournisseurs à adopter de meilleures pratiques.

3.10 FACTEURS DE RISQUE

Nous sommes soumis à un certain nombre de risques et d'autres facteurs qui pourraient avoir une incidence sur la demande à l'égard de nos produits, certains étant liés ou inhérents à l'industrie du voyage en général. À cet égard, veuillez vous référer à la section intitulée « Risques et incertitudes » de notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2010, 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 AFFAIRES

Le programme de rachat dans le cours normal des affaires 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 2010, que vous pouvez consulter sur SEDAR au www.sedar.com.

6. STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL-ACTIONS

6.1 CONTRAINTES

En vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, Air Transat, filiale en propriété exclusive de la Société, doit être en mesure, en tout temps, de justifier qu'elle est un « Canadien » au sens de cette loi (ci-après, un « Canadien admissible ») afin de pouvoir détenir les licences requises pour exploiter un service aérien. Puisque 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 Compagnie Trust CIBC Mellon (« **CIBC Mellon** ») 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 CIBC Mellon, 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 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 12 janvier 2011, 944 385 actions à droit de vote variable et 36 944 332 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.

6.2.1 Actions à droit de vote variable de catégorie A

6.2.1.1 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.

6.2.1.2 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.

6.2.1.3 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.

6.2.1.4 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.

6.2.1.5 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.

6.2.1.6 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.

6.2.2 Actions à droit de vote de catégorie B

6.2.2.1 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.

6.2.2.2 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.

6.2.2.3 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.

6.2.2.4 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.

6.2.2.5 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.

6.2.2.6 Restrictions relatives à la propriété des actions

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

6.2.3 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 2010.

TRANSAT A.T. INC. TRZ.A			
Mois	Plafond	Plancher	Volume
Octobre 2010	16,25 \$	15,07 \$	25 610
Septembre 2010	15,82 \$	12,08 \$	52 819
Août 2010	12,74 \$	11,31 \$	8 520
Juillet 2010	11,75 \$	10,01 \$	8 850
Juin 2010	11,34 \$	10,21 \$	7 274
Mai 2010	12,90 \$	10,00 \$	35 133
Avril 2010	13,94 \$	12,14 \$	35 189
Mars 2010	19,52 \$	11,80 \$	107 875
Février 2010	23,97 \$	19,29 \$	13 902
Janvier 2010	24,32 \$	20,61 \$	10 203
Décembre 2009	21,99 \$	14,71 \$	31 416
Novembre 2009	16,14 \$	14,33 \$	13 163

TRANSAT A.T. INC. TRZ.B			
Mois	Plafond	Plancher	Volume
Octobre 2010	16,35 \$	15,13 \$	1 316 861
Septembre 2010	15,90 \$	12,26 \$	2 519 093
Août 2010	12,63 \$	11,35 \$	1 086 770
Juillet 2010	12,35 \$	10,00 \$	952 262
Juin 2010	10,53 \$	10,03 \$	1 699 697
Mai 2010	12,22 \$	9,87 \$	1 696 733

Avril 2010	13,59 \$	12,15 \$	2 973 499
Mars 2010	19,50 \$	11,52 \$	5 886 781
Février 2010	21,75 \$	18,88 \$	1 225 459
Janvier 2010	24,14 \$	20,57 \$	2 442 230
Décembre 2009	21,47 \$	14,80 \$	2 733 514
Novembre 2009	15,90 \$	14,61 \$	1 388 911

Le 28 octobre 2010, le cours de clôture à la Bourse de Toronto des actions à droit de vote variable était de 16,13 \$ par action et le 29 octobre 2010, celui des actions à droit de vote était de 16,35 \$ par action.

8. NOS ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION

8.1 RÉORGANISATION INTERNE

Le 27 mars 2009, Transat a annoncé la nomination de Patrice Caradec au poste de président et directeur général de Transat France. M. Caradec dirige également Vacances Transat (France) et Look Voyages.

Le 11 juin 2009, Transat a annoncé des changements importants au sein de son équipe de direction, dont le départ à la retraite de deux de ses trois cofondateurs, Lina De Cesare et Philippe Sureau, après trente ans de service auprès de l'organisation, ainsi que la nomination de Nelson Gentiletti au poste de chef de l'exploitation, qui est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2009. Dans le cadre de ses nouvelles fonctions, M. Gentiletti chapeaute l'ensemble des activités de Transat et est directement responsable de Transat Tours Canada, Transat France, Transat Distribution Canada, Air Transat, Canadian Affair, Air Consultants Europe, Jonview Canada, Tripcentral.ca, Rêvatours et MerikaTours.

En date du 1^{er} novembre 2009, Lina De Cesare et Philippe Sureau, tous 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 maintenant comme conseiller auprès du président et chef de la direction.

Le 2 novembre 2009, Transat a également annoncé les nominations de Denis Pétrin au poste de vice-président, Finances et administration, de Michel Bellefeuille comme vice-président et chef de la direction des systèmes d'information, de Michael Dilollo au poste de président de son unité d'exploitation Transat Tours Canada et d'Yves Lalumière comme vice-président et directeur général de Transat Distribution Canada.

Cette réorganisation interne, qui s'inscrit dans le plan de relève de Transat, se préparait depuis longtemps.

8.2 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⁾
Jean-Marc Eustache <i>Québec, Canada</i>	Président du conseil, président et chef de la direction, Transat et président du conseil, Transat Tours Canada	Février 1987	401 766
André Bisson, O.C. <i>Québec, Canada</i>	Président du conseil, CIRANO (<i>Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations</i>)	Avril 1995	20 762
Lina De Cesare <i>Québec, Canada</i>	Conseillère du président et chef de la direction	Mai 1989	62 576
Jean Pierre Delisle <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés et de successions	Septembre 2007	10 000
W. Brian Edwards <i>Québec, Canada</i>	Entrepreneur et administrateur de sociétés	Juin 2010	8 790
Jean Yves LeBlanc <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	Décembre 2008	5 000
H. Clifford Hatch Jr. <i>Ontario, Canada</i>	Président et chef de la direction, Cliffco Investments Limited (<i>société de portefeuille de gestion et de capital de risque</i>); président du comité d'examen indépendant de Caldwell	Mars 2001	3 374
Jacques Simoneau <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	Novembre 2000	4 840
Philippe Sureau <i>Québec, Canada</i>	Conseiller du président et chef de la direction	Février 1987	316 609
John D. Thompson <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	Avril 1995	15 000
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

- (1) Le nombre d'actions indiqué est arrêté au 12 janvier 2011 et est fondé sur les déclarations de nos administrateurs. Aux termes des lignes directrices adoptées par Transat, chaque administrateur qui n'est pas employé doit détenir un nombre d'actions ou d'unités d'actions différées de Transat équivalant à au moins trois fois les honoraires annuels auxquels il a droit après avoir siégé pendant trois ans comme administrateur. Veuillez consulter notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction de 2011 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 :

- M. André Bisson, O.C., est président du conseil d'administration de Branchez-vous inc. (devenue BV! Media inc.) de juin 2005 à octobre 2010 et a été chancelier et président du conseil de l'Université de Montréal de 1990 à 2003;
- M. H. Clifford Hatch Jr. a été président et chef de la direction de Aurdisyl Management Corporation de 1993 à 2006 et est également président du Comité d'examen des investissements Caldwell;
- Mme Lina De Cesare a été présidente, Voyagistes, de Transat et présidente de Corporation de gestion hôtelière Caméléon de décembre 2004 à novembre 2009. Avant décembre 2004, elle occupait le poste de vice-présidente principale, Voyagistes, de Transat et de présidente de Transat Tours Canada;
- M. Jacques Simoneau a été vice-président exécutif, Investissement, de la Banque de développement du Canada d'avril 2006 à décembre 2010, après avoir occupé le poste de président et chef de la direction d'Hydro-Québec CapiTech inc. de novembre 2004 à avril 2006. Avant novembre 2004, il était au Fonds de solidarité des travailleurs du Québec (F.T.Q.), où il a occupé le poste de vice-président principal, Industries et services, de 2000 à 2004;
- M. Philippe Sureau a été président, Distribution, de Transat et président de Transat Distribution Canada de décembre 2004 à novembre 2009. Avant d'occuper ces postes, il a été vice-président principal de Transat de novembre 2000 à décembre 2004. Avant novembre 2000, il était président et chef de la direction d'Air Transat depuis mars 1997;
- 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 2010 sont énumérés dans le tableau suivant :

COMITÉ EXÉCUTIF	Jean-Marc Eustache, président André Bisson, O.C. John D. Thompson H. Clifford Hatch Jr.
COMITÉ DE VÉRIFICATION	André Bisson, O.C., président John D. Thompson Jean Pierre Delisle Jacques Simoneau
COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES ET DE LA RÉMUNÉRATION	John D. Thompson, président H. Clifford Hatch Jr. Dennis Wood Jean-Yves Leblanc
COMITÉ DE RÉGIE DE L'ENTREPRISE ET DES NOMINATIONS	H. Clifford Hatch Jr., président André Bisson, O.C. Jacques Simoneau Jean-Yves Leblanc

Au 12 janvier 2011, Messieurs André Bisson, O.C., John D. Thompson et H. Clifford Hatch Jr. sont les administrateurs en chef de Transat. Chacun occupe respectivement des fonctions de président et coordonnateur des réunions du comité de vérification, du comité des ressources humaines et de la rémunération et du comité de régie de l'entreprise et des nominations.

8.3 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 12 janvier 2011, les administrateurs et membres de la haute direction de la Société détiennent en tant que groupe 973 700 actions à droit de vote, lesquelles représentent 2.64 % du nombre total d'actions à droit de vote émises et en circulation à cette date, ainsi que 2.57 % 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	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	401 766
Nelson Gentiletti <i>Québec, Canada</i>	2002	Chef de l'exploitation	26 512
Bernard Bussières <i>Québec, Canada</i>	2001	Vice-président, Affaires juridiques et secrétaire	37 097
André De Montigny <i>Québec, Canada</i>	2000	Vice-président, Développement des affaires	21 701
Denis Pétrin <i>Québec, Canada</i>	1990	Vice-président, Finances et administration et chef de la direction financière	5 474
Michel Lemay <i>Québec, Canada</i>	2006	Vice-président, Affaires publiques et communication	12 530
Jean-Luk Pellerin <i>Québec, Canada</i>	2007	Vice-président, Ressources humaines et chef du développement du talent	9 705
Michel Bellefeuille <i>Québec, Canada</i>	2002	Vice-président et chef de la direction des systèmes d'information	4 821

(1) Le nombre d'actions indiqué est arrêté au 12 janvier 2011 et est fondé sur les déclarations des membres de notre haute direction.

À l'exception de MM. Jean-Marc Eustache, Bernard Bussières et André De Montigny 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. 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. Nelson Gentiletti a été nommé vice-président principal de Transat Tours Canada en janvier 2005 et a ensuite agi comme président de cette société de février 2006 à novembre 2009. Il a aussi occupé le poste de vice-président principal de Transat de novembre 2008 à novembre 2009, ainsi que celui de chef de la direction financière intérimaire de Transat d'avril 2009 à novembre 2009. Avant février 2006, il était vice-président, Finances et administration, de Transat;
- M. Michel Lemay a été vice-président, Affaires publiques et communication financière au sein d'Optimum relations publiques, division du Groupe Cossette Communication, de 1992 à 2006. Antérieurement, il était directeur des communications à la Bourse de Montréal;
- M. Jean-Luk Pellerin a dirigé sa propre entreprise de services-conseils, spécialisée dans la mise en œuvre de stratégies d'entreprise et de changements organisationnels. Auparavant, il a occupé plusieurs postes de

haute direction chez General Electric, Domtar inc. et Bombardier inc., en Europe et en Asie. Chez Bombardier, il a été vice-président, Ressources humaines, du groupe Bombardier Services pendant trois ans et vice-président, Développement organisationnel, du groupe Bombardier Transport pendant deux ans.

- M. Denis Pétrin a été vice-président, Finances et administration, de Transat Tours Canada de mai 2003 à novembre 2009.

8.4 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; de ii) M. H. Clifford Hatch Jr. qui était (a) un administrateur, jusqu'au 7 mars 2003, de Geneka Biotechnologie inc., société ayant fait cession de ses biens le 1^{er} juin 2003, et (b) un administrateur de Fleming Packaging Corporation, société devenue faillie en mai 2003, soit moins d'un an après que M. Hatch ait démissionné comme administrateur de cette société; iii) M. John P. Cashman (qui a cessé d'être administrateur de Transat le 11 mars 2010) qui était, jusqu'en mai 2007, un des administrateurs d'Amtrol Holdings, Inc., société ayant déposé le 18 décembre 2006, en même temps que certaines de ses sociétés affiliées, des requêtes volontaires en restructuration aux termes du chapitre 11 du *Bankruptcy Code* des États-Unis, requêtes qui ont été enregistrées le 27 décembre 2006 et, également à titre d'ancien administrateur de Phoqus Group plc, société ayant fait cession de ses biens en 2008, M. John P. Cashman ayant cessé de siéger à titre d'administrateur de cette société avant cette date, mais moins de douze mois de cette date; et de iv) 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.

8.5 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 sanctions 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.

8.6 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 affaires, 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 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 la Compagnie Trust CIBC Mellon, 2001, rue Université, bureau 1600, Montréal (Québec) H3A 2A6. Leurs bureaux de tenue des registres sont situés à Toronto, London (Ontario), Calgary, Winnipeg, 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 2010 et le 31 octobre 2009, qui figurent dans le rapport annuel 2010 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 agréés du Québec.

12. CONTRATS IMPORTANTS

Autres que les contrats conclus dans le cours normal des affaires, les seuls contrats importants conclus au cours de l'exercice 2010 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 de services professionnels renouvelés s'étend du 1^{er} novembre 2010 au 31 octobre 2011, sauf en cas de résiliation anticipée par l'une des parties au moyen d'un préavis écrit. Chaque contrat prévoit le paiement d'honoraires à un taux horaire de 250 \$ en contrepartie des services professionnels rendus par M. Sureau et Mme De Cesare, respectivement, en qualité de conseillers. 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.

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 rapportent, 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 importantes 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. INFORMATION RELATIVE AU COMITÉ DE VÉRIFICATION

14.1 CHARTE DU COMITÉ DE VÉRIFICATION

Le comité de vérification de Transat a approuvé la plus récente version de la charte du comité de vérification à sa réunion du 8 juin 2010. À cette même date, le conseil d'administration de Transat a adopté et ratifié la charte du comité de vérification. La Charte du Comité de vérification est reproduite dans l'annexe I.

14.2 COMPOSITION DE NOTRE COMITÉ DE VÉRIFICATION

Notre comité de vérification est actuellement formé d'administrateurs qui sont non liés, sont indépendants et possèdent des compétences financières. Ces administrateurs sont MM. André Bisson, O.C. (président), Jean Pierre Delisle, Jacques Simoneau et John D. Thompson.

14.2.1 *Compétences financières*

André Bisson, O.C. Monsieur Bisson est titulaire d'une maîtrise en sciences commerciales, option comptabilité de l'Université Laval. Il détient également une maîtrise en administration des affaires (MBA) de l'Université Harvard, deux doctorats honorifiques et un Fellow *honoris causa* de l'Institut des banquiers canadiens. Il a enseigné des cours en finance et en politique d'entreprise à l'Université Laval de 1955 à 1971, année où il a été nommé vice-président principal et directeur général, Québec, de la Banque de Nouvelle-Écosse, pour laquelle il était notamment responsable des recommandations ou approbations de crédit commerciales jusqu'à 1987. De 1990 à 2003, il a été chancelier et président du conseil d'administration de l'Université de Montréal. Entre 1986 et 2000, M. Bisson a siégé au conseil d'administration et au comité de vérification de Corporation financière Power et de Donohue, deux sociétés ouvertes. Il a également présidé le comité de vérification de l'Université de Montréal de 1987 à 1991 et celui d'AXA Assurances de 1994 à 2000. M. Bisson est actuellement président du conseil d'administration de CIRANO (Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations). Grâce à l'expérience qu'il a acquise tant dans le milieu universitaire que dans le secteur privé, M. Bisson possède les compétences requises pour évaluer la portée des principes comptables généralement reconnus et leur application à des cas spécifiques. En outre, ses recherches, ses écrits et son expérience pratique l'ont amené à acquérir des compétences en matière d'évaluation de la qualité des réponses fournies à des questions d'ordre comptable, d'analyse de la pertinence des évaluations utilisées et d'examen des contrôles internes et des procédures de communication de l'information financière.

Jean Pierre Delisle. Monsieur Delisle est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université Concordia (Loyola College). Il est comptable agréé 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 général 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.

Jacques Simoneau. Monsieur Simoneau est titulaire d'un baccalauréat en science et d'une maîtrise en sciences appliquées de l'Université Laval, de même que d'un doctorat de l'université Queen's. Il a aussi suivi de nombreux cours de formation intensifs en finance, en comptabilité, en marketing et en leadership. Il a enseigné au Royal Military College de 1982 à 1989 et a ensuite occupé des postes en recherche et en gestion à Alcan. En 1994, il a été nommé directeur du développement des affaires d'Advanced Scientific Computing. À partir de 1995, M. Simoneau a orienté sa carrière principalement dans le domaine des investissements privés et du capital de risque et a été nommé président-directeur général de la Société Innovatech du sud du Québec, un fonds de capital de risque. En 1999, il s'est joint au Fonds de solidarité FTQ en tant que vice-président de groupe aux investissements technologiques, avant d'être promu au poste de vice-président principal, Industrie et service, en 2000. En 2004, il est devenu président et chef de la direction d'Hydro-Québec CapiTech, filiale d'Hydro-Québec œuvrant dans le secteur du capital de risque. En 2006, M. Simoneau s'est joint à la BDC afin d'y occuper le poste de vice-président exécutif, Investissement. À ce titre, il était responsable des portefeuilles de capital de risque de financement subordonné. Au surplus, il était membre du comité de direction, du comité de gestion du bilan et du comité des investissements du fonds de retraite. En outre, M. Simoneau est administrateur et membre de Technologies du développement durable Canada ainsi qu'administrateur de l'Association canadienne du capital de risque et d'investissement. Dans l'exécution de ses fonctions comme titulaire de nombreux postes de gestion dans les domaines du capital de risque, du financement privé et du financement d'entreprise, M. Simoneau a participé activement à l'analyse, à l'évaluation, à la structuration et à la négociation de financements pour des sociétés ouvertes et fermées. Dans ce contexte, il a analysé et examiné de près des états financiers, des plans d'affaires et des plans stratégiques, et a interrogé la direction à cet égard. Cette expérience a permis à M. Simoneau d'acquérir les compétences nécessaires afin d'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 de vérification 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. Cette expérience a 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 de vérification de diverses sociétés canadiennes.

14.3 PROCÉDURES DE TRAITEMENT DES PLAINTES RELATIVES À LA COMPTABILITÉ ET À LA VÉRIFICATION

Conformément aux dispositions du Règlement 52-110 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 de vérification. Ainsi, à sa réunion du 8 septembre 2004, le comité de vérification de Transat a approuvé les Procédures de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à la vérification qui s'appliquent à la Société et à ses filiales. À chaque réunion du comité de vérification, un rapport est remis aux membres afin de constater la présence ou l'absence de plaintes relatives à la comptabilité et à la vérification.

14.4 POLITIQUE RELATIVE À LA PRÉ-APPROBATION DES SERVICES DE VÉRIFICATION ET DES SERVICES AUTRES QUE DE VÉRIFICATION

Le comité de vérification de Transat possède une politique relative à la pré-approbation des services de vérification et des services autres que de vérification. 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 de vérification 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 la vérification 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 la vérification. La politique permet à la Société d'engager ses vérificateurs externes en vue de lui fournir des services autres que de vérification, à l'exception des services interdits, uniquement si le comité de vérification a expressément pré-approuvé ces services.

14.5 HONORAIRES POUR LES SERVICES DES VÉRIFICATEURS EXTERNES

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

Pour les exercices terminés les 31 octobre 2010 et 31 octobre 2009, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. ont facturé les honoraires ci-après pour les services de vérification et autres services liés à la vérification qu'ils ont fournis à la Société :

	2010	2009
Honoraires de vérification ¹	1 107 000 \$	1 170 000 \$
Honoraires pour services liés à la vérification ²	37 000 \$	432 000 \$
Honoraires pour services de fiscalité ³	204 000 \$	525 000 \$
Autres honoraires ⁴	– \$	– \$
TOTAL	1 348 000 \$	2 127 000 \$

(1) Les honoraires de vérification comprennent les honoraires pour les services professionnels fournis par les vérificateurs externes à l'occasion de la vérification des états financiers de la Société ou les services qui sont normalement fournis par les vérificateurs 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 la vérification comprennent les honoraires pour les services de certification et les services connexes qui sont habituellement exécutés par le vérificateur externe. Ces services incluent les consultations comptables liées aux acquisitions, aux vérifications particulières et aux contrôles préalables. En 2009, ces honoraires englobaient les sommes facturées relativement aux examens trimestriels et aux autres services liés à la participation des vérificateurs à l'appel public à l'épargne de la Société.
- (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 vérificateurs externes de la Société qui ne sont pas présentés sous les rubriques « honoraires de vérification », « honoraires pour services liés à la vérification » 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 2010 et le 31 octobre 2009.

15. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Nos états financiers comparatifs et notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2010, qui sont inclus dans notre rapport annuel 2010, 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, est présentée dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction pour l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires qui aura lieu le 10 mars 2011.

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 de la Société à l'adresse suivante : Place du Parc, 300, rue Léo-Pariseau, bureau 600, Montréal (Québec) Canada, H2X 4C2.

ANNEXE I - LA CHARTE DU COMITÉ DE VÉRIFICATION

Comité de vérification

Constitution

Le conseil d'administration a constitué un comité de vérification (le « **comité de vérification** ») 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 de vérification est composé d'au moins trois membres.

Le comité de vérification 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), la vérification 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 vérificateurs externes

La direction a la responsabilité d'assurer l'intégrité de l'information financière et l'efficacité des contrôles internes de la Société. Les vérificateurs 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 de vérification utilisées. Le comité de vérification 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 de vérification 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 doivent se présenter devant le comité de vérification lorsque requis de le faire. De plus, le comité de vérification rencontre sur une base trimestrielle et annuelle les vérificateurs 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 de vérification prévoit une session à huis clos à être tenue, au besoin, hors la présence du président et chef de la direction et du vice-président, finances et administration et chef de la direction financière ou d'un autre membre de la direction.

Le comité de vérification doit s'assurer, avec l'aide de la direction et des vérificateurs externes, que les états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société selon les principes comptables généralement

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 le vérificateur 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 de vérification*.

reconnus au Canada (les « **PCGR** »), 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 de vérification s'enquerra auprès des vérificateurs externes des résultats de la vérification annuelle et de tout autre sujet qui doit lui être communiqué en vertu des normes de vérification généralement reconnues au Canada (les « **NVGR** »).

Les vérificateurs 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 de vérification. Seuls les actionnaires peuvent révoquer les vérificateurs.

Lorsque les vérificateurs démissionnent ou sont sur le point d'être destitués ou remplacés, ils ont le droit de remettre à la Société, avec copie au comité de vérification, 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 de vérificateur externe.

Pouvoirs

Le comité de vérification a tous les pouvoirs et devoirs que lui confèrent les lois régissant la Société. Dans l'exercice de ses fonctions, le comité de vérification 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 vérificateurs de la Société et de ses filiales.

Le comité de vérification a le pouvoir de communiquer directement avec les vérificateurs internes le cas échéant, et les vérificateurs externes.

Compétences

Tous les membres du comité de vérification ont une compétence financière³.

Mandat

Le comité de vérification a pour fonction :

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

² En vertu des règles prévues au *Règlement 51-102 sur les obligations d'information continue* de la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario.

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 ceux des questions dont on peut raisonnablement penser qu'elles seront soulevées par les états financiers de la Société.

- 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;
- IX. de recevoir et d'étudier les rapports des vérificateurs externes à la suite de leur vérification 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 vérificateurs externes, que ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société selon les PCGR. Le comité de vérification, de plus, évalue le travail des vérificateurs 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 de vérification s'assurera que les procédures effectuées par les vérificateurs externes pour la vérification et la revue intérimaire, s'il y a lieu, ainsi que la nature des éléments communiqués au comité de vérification, seront en accord avec les NVGR;
- X. de superviser le vérificateur interne, de contrôler la portée du programme des fonctions de vérification interne et d'examiner leur travail. Le vérificateur 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 efficaces; et
 - de repérer et de communiquer au comité de vérification 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 la vérification 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 de vérification;
- XIV. d'évaluer, à l'occasion, la compétence et l'indépendance dont font preuve les vérificateurs 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 vérificateurs externes;
- XV. d'obtenir annuellement confirmation de l'indépendance des vérificateurs 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 et d'étudier, s'il y a lieu, les provisions et redressements effectués, 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;
- 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 afférents aux affaires de la Société et à approuver les stratégies et les systèmes proposés pour gérer les risques, incluant notamment ceux liés à l'aérien, les produits dérivés portant sur le carburant, les devises étrangères et les intérêts et tout autre élément jugé pertinent. De plus, le comité de vérification sera tenu à jour par la direction soit sur demande ou soit de manière périodique, quant à la gestion des éléments clés à risques de la Société, comprenant ceux visés précédemment et ceux découlant des risques liés à l'infrastructure des systèmes d'information, les

stratégies d'exploitation et les mesures mises en place pour protéger le capital humain et les actifs incorporels de la Société;

- XVIII. de réviser l'état des dépenses en capital;
- XIX. 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. 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, des vérificateurs internes, confirmation quant :
 - à l'efficacité de l'exploitation;
 - à la fiabilité de l'information financière divulguée;
 - au respect des lois et règlements;
- XXII. 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;
- XXIII. 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 les vérificateurs externes;
- XXIV. d'examiner et d'approuver les politiques d'embauche à l'égard des associés, des salariés et anciens associés et salariés des vérificateurs externes actuels et antérieurs de la Société;
- XXV. d'approuver les services de vérification pouvant être fournis par les vérificateurs externes dans le cadre de leur indépendance et des restrictions imposées quant aux services autres que de vérification. On entend par services de vérification, les services professionnels fournis par les vérificateurs externes à l'occasion de la vérification et de l'examen des états financiers de l'émetteur ou les services qui sont normalement fournis par les vérificateurs externes à l'occasion de dépôts ou de missions prévus par la loi et la réglementation;

Les vérificateurs externes pourront effectuer tous les autres services qui ne sont pas des services de vérification, incluant les services fiscaux, en autant que les services offerts soient autorisés préalablement par le comité de vérification⁴;

De plus, le comité de vérification surveillera la mission de prestation de services de vérification 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 la vérification, de la structure de la Société ou tout autre élément;

Les services autres que de vérification 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 de la vérification interne;
- les fonctions de gestion;
- les services des ressources humaines;
- les services d'expertise prohibés par les autorités réglementaires;

⁴ Pour ce faire, le comité de vérification a adopté une Politique de préapprobation des services de vérification et des services autres que de vérification mentionnée dans la présente notice annuelle.

- 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.
- XXVI. de passer en revue, avec les vérificateurs externes de la Société, les constatations, le cas échéant, découlant de leur vérification 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 de vérification a élaboré et adopté son programme annuel de travail qui figure au Manuel de régie d'entreprise de la Société.

Commentaires additionnels

Le comité de vérification approuve la politique de divulgation et la révise de manière périodique. Lorsqu'un suivi du comité de vérification 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.

