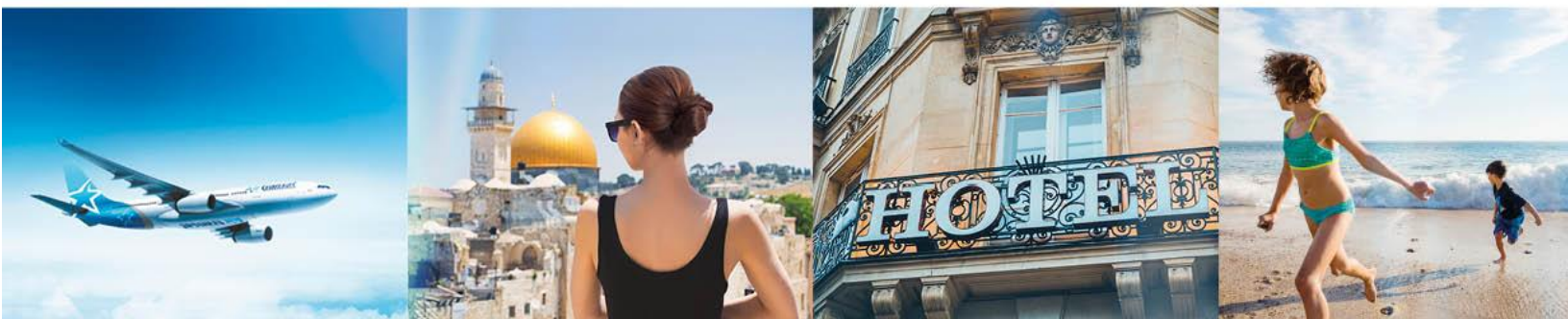


Notice annuelle 2017



Transat A.T. inc.

Notice annuelle

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2017

Le 13 décembre 2017



SUD ET ÉTATS-UNIS

		Victoria	Vancouver	Kelowna	Calgary	Edmonton	Saskatoon	Regina	Winnipeg	Thunder Bay	Sault Ste. Marie	Windsor, Ont.	London, Ont.	Hamilton	Toronto	Ottawa	Rouyn-Noranda	Montréal	Québec	Fredericton	Halifax	St. John's	Moncton
COLOMBIE	Carthagène														•			•					
	San Andres																	•					
COSTA RICA	Liberia														•		•	•					
	San José														•		•	•					
CUBA	Cayo Coco													•	•	•	•	•	•		•		
	Cayo Largo														•		•	•					
	Cayo Santa Maria		•						•		•	•			•	•	•	•	•		•		
	La Havane														•		•	•					
	Holguin														•		•	•			•		
	Santa Lucia (Camaguey)														•		•	•					
	Varadero		•		•	•			•					•	•	•	•	•	•		•		•
	La Romana														•		•	•	•				
	Puerto Plata													•	•	•	•	•	•	•	•		
RÉPUBLIQUE DOMINICAINE	Punta Cana		•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Samana														•	•	•	•	•				
	Santo Domingo														•		•	•					
SALVADOR	San Salvador																	•					
GUADELOUPE	Pointe-à-Pître																	•					
HAÏTI	Port-au-Prince																	•					
HONDURAS	Roatan														•		•	•	•				
JAMAÏQUE	Montego Bay														•		•	•			•		
MARTINIQUE	Fort-de-France																	•					
MEXIQUE	Acapulco																	•					
	Cancun-Riviera Maya	•	•	•	•	•	•	•	•				•	•	•	•	•	•	•		•		•
	Cozumel														•		•	•					
	Huatulco		•		•	•	•	•							•								
	Ixtapa																	•					
	Los Cabos		•																				
NICARAGUA	Managua														•		•	•					
	Playa Blanca														•		•	•					
PORTO RICO	San Juan														•		•	•					
ÉTATS-UNIS	Fort Lauderdale														•		•	•		•			
	Orlando														•		•	•		•	•	•	•
	Tampa														•		•	•					

• Vols directs

Nos destinations



EUROPE

		Toronto	Montréal	Québec	Calgary	Vancouver
BELGIQUE	Bruxelles	○	●			○
CROATIE	Zagreb	●	○		○	○
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	Prague	○	●	○		○
ANGLETERRE	Londres	●	● ○	○	● ○	● ○
	Manchester	●	○		○	● ○
	Bordeaux	○	●			○
	Lyon	○	●	○		○
FRANCE	Marseille	○	●	○		○
	Nantes	○	●	○		
	Nice	● ○	●	○		○
	Paris	● ○	●	● ○	○	● ○
	Toulouse	○	●	○		
GRÈCE	Athènes	● ○	●		○	○
IRLANDE	Dublin	● ○	○		○	○
ISRAËL	Tel-Aviv	○	●			
ITALIE	Lamezia	●	○		○	○
	Rome	● ○	● ○		○	○
	Venise	● ○	● ○			○
PAYS-BAS	Amsterdam	●	○		● ○	● ○
PORTUGAL	Faro	●	○			
	Lisbonne	● ○	● ○		○	○
	Porto	● ○	● ○		○	○
ÉCOSSE	Glasgow	●	○		○	● ○
ESPAGNE	Barcelone	● ○	●	○	○	○
	Madrid	○	●	○		
	Malaga	○	●	○		
SUISSE	Bâle-Mulhouse	○	●			○

● Vols directs ○ Vols de correspondance

CANADA

		Calgary	Montréal	Ottawa	Québec	Rouyn-Noranda	Toronto	Vancouver	Edmonton
ALBERTA	Calgary						●	●	●
	Edmonton	●					●		
COLOMBIE-BRITANNIQUE	Vancouver	●	●				●		
ONTARIO	Toronto	●	●					●	●
	Montréal				●	●	●	●	
QUÉBEC	Québec		●						
	Rouyn-Noranda		●						



TABLE DES MATIÈRES

1. STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ	7
1.1 Nom et constitution	7
1.2 Liens intersociétés	8
2. DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS	8
2.1 Le secteur des voyages vacances	8
2.2 Activité principale, vision et stratégie	9
2.3 Revue des objectifs et des réalisations pour 2017	10
2.4 Principaux inducteurs de performance	11
2.5 Capacité de réaliser les objectifs	12
2.6 Opérations de financement importantes	12
3. HISTORIQUE SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES	13
4. DESCRIPTION DE NOS ACTIVITÉS	13
4.1 Voyageurs	13
4.2 Agences de voyages et distribution	18
4.3 Transport aérien	18
4.4 Nos employés	22
4.5 Concurrence	23
4.6 Propriété intellectuelle	27
4.7 Tendances	27
4.8 Le contexte réglementaire dans lequel nous exerçons nos activités	27
4.9 Facteurs de risque	36
5. DIVIDENDES	37
6. RAPPORT DE GESTION	37
7. STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL-ACTIONS	37
7.1 Contraintes en matière de propriété d'actions	37
7.2 Information et rapports	38
7.3 Régime de droits des actionnaires de Transat	39
7.4 Description générale de notre capital social	40



8. MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	43
9. NOS ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION.....	44
9.1 Nos administrateurs.....	44
9.2 Notre haute direction	46
9.3 Interdictions d'opérations ou faillites.....	49
9.4 Amendes ou sanctions	49
9.5 Faillites personnelles	49
10. POURSUITES JUDICIAIRES.....	49
10.1 Autres	50
11. AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	50
12. INTÉRÊTS DES EXPERTS.....	50
13. CONTRATS IMPORTANTS	50
14. INFORMATIONS PROSPECTIVES	51
15. NOMINATION D'UN ADMINISTRATEUR EN CHEF UNIQUE ET INFORMATION RELATIVE AU COMITÉ D'AUDIT	52
15.1 Nomination d'un administrateur en chef unique	52
15.2 Charte du comité d'audit.....	52
15.3 Composition de notre comité d'audit	52
15.4 Procédures de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à l'audit.....	54
15.5 Politique relative à la préapprobation des services d'audit et des services autres que d'audit.....	54
15.6 Honoraires pour les services des auditeurs externes	55
16. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	55
ANNEXE I – CHARTE DU COMITÉ D'AUDIT DE TRANSAT A.T. INC.....	56



Dans la présente notice annuelle (la « **notice annuelle** »), les termes « nous », « nos », « notre », « Transat » et « Société » réfèrent à Transat A.T. inc. ainsi qu'à une ou plusieurs de ses filiales, ou à Transat A.T. inc. seulement, selon ce que dicte le contexte. Tous les montants en argent figurant dans la présente notice annuelle sont exprimés en dollars canadiens, sauf si prévu autrement. À moins d'indication contraire, l'information contenue dans la présente notice annuelle est arrêtée au 31 octobre 2017, soit la date de la fin de notre année financière. Voici la liste des marques de commerce, dont certaines sont déposées, et des dessins que nous utilisons et auxquels nous référons dans la présente notice annuelle : l'étoile, l'étiquette de bagage, Air Transat ainsi que la mosaïque figurant sur certains de ses aéronefs, American Affair, Canadian Affair, Club Voyages, Exitnow.ca, Jonview Canada, Marlin Travel/Voyages Marlin, Trafictours, Transat, Vacances Transat/Transat Holidays, Transat Holidays USA, Turissimo, Voyages en Liberté et Voyages Transat/Transat Travel. Les autres marques, dessins, dénominations sociales, noms commerciaux et noms de domaine mentionnés dans la présente notice annuelle appartiennent à leurs propriétaires. À la suite de la vente Transat France le 31 octobre 2016, l'acquéreur est autorisé à utiliser la marque de commerce Vacances Transat et les marques connexes pendant une période de dix-huit (18) mois, soit jusqu'au 30 avril 2018.



1. STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ

1.1 NOM ET CONSTITUTION

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

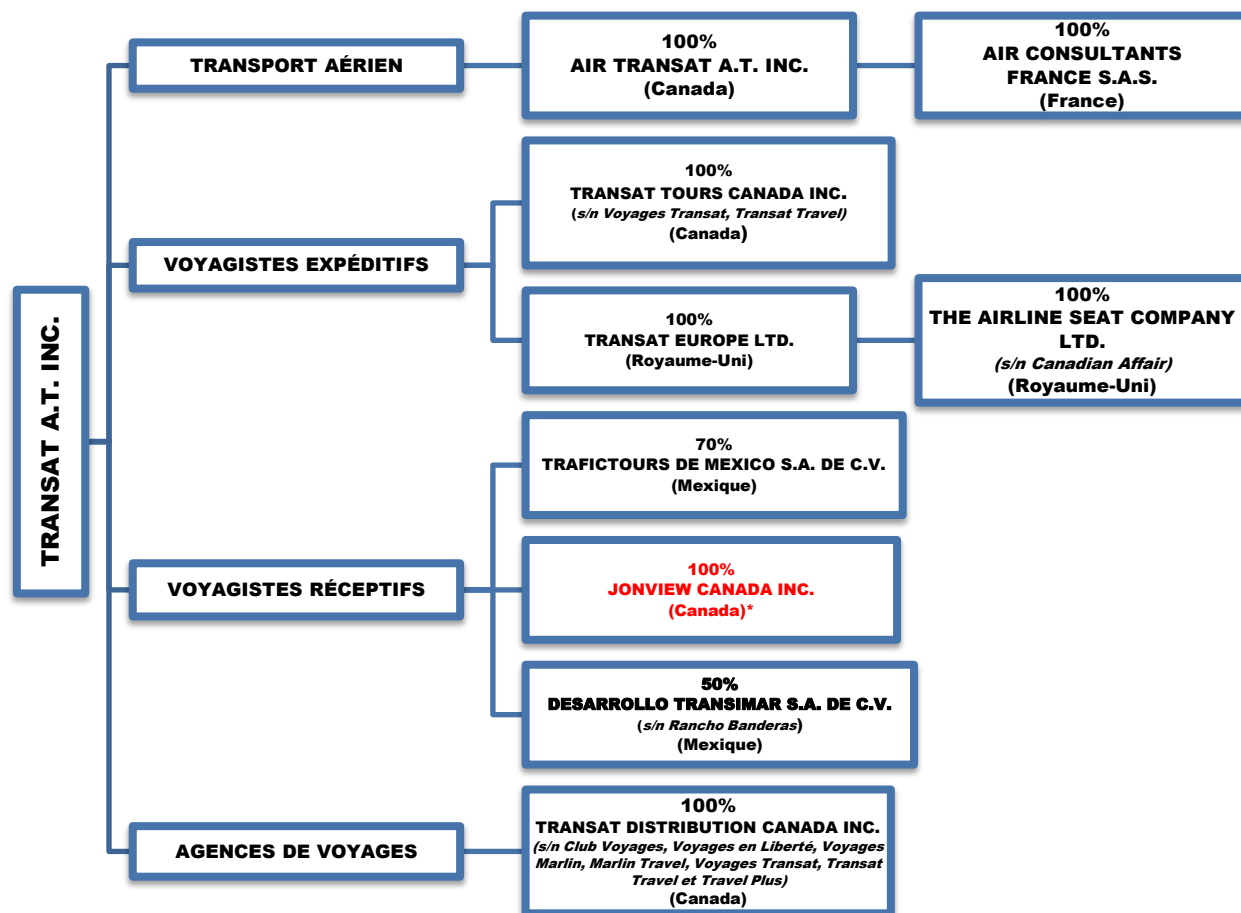
- (i) modifier sa dénomination sociale pour « Transat A.T. inc. »;
- (ii) fixer le nombre de personnes devant composer le conseil d'administration à un minimum de neuf et un maximum de quinze et permettre au conseil d'administration de nommer des administrateurs en cours d'année;
- (iii) permettre la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

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

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

1.2 LIENS INTERSOCIÉTÉS

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



* Cette entité a été vendue le 30 novembre 2017.

2. DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS

2.1 LE SECTEUR DES VOYAGES VACANCES

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

En règle générale, les voyageurs dits expéditifs achètent localement ou à l'étranger les divers éléments constitutifs d'un voyage et les vendent à des consommateurs sur leurs marchés locaux par l'intermédiaire d'agences de voyages

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

2.2 ACTIVITÉ PRINCIPALE, VISION ET STRATÉGIE

2.2.1 *Activité principale*

Transat est un voyageur international intégré. Nous exerçons nos activités principalement dans le secteur des voyages vacances, et nous commercialisons nos services en Amérique et en Europe. En tant que voyageur, Transat a pour activité principale l'élaboration et la commercialisation de services de voyages vacances, sous forme de forfaits ou non. Nous agissons à la fois comme voyageur expéditif et comme voyageur réceptif en regroupant des services achetés au Canada et à l'étranger pour les revendre principalement au Canada, en France, au Royaume-Uni et dans dix autres pays européens ainsi qu'au départ du Mexique et autres pays d'Amérique centrale et du Sud, directement ou par le biais d'intermédiaires, dans le cadre d'une stratégie multicanal. Transat est aussi un distributeur au détail, aussi bien en ligne que par l'entremise d'agences de voyages, dont certaines lui appartiennent. Transat s'appuie en très grande majorité sur sa filiale Air Transat pour une proportion importante de ses besoins aériens. Transat offre des services à destination au Canada, au Mexique, en République dominicaine et en Jamaïque.

2.2.2 *Vision*

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

2.2.3 *Stratégie*

Dans le cadre de son plan stratégique 2018-2022, Transat s'est donné pour objectif de bâtir une rentabilité durable à travers l'amélioration et le renforcement de son modèle actuel d'une part et le développement hôtelier d'autre part. Transat a mis au point un plan d'action portant principalement sur la réduction des coûts directs et des coûts d'exploitation, et sur l'augmentation des marges afin de maximiser la valeur créée par ses activités de fournisseur de voyages loisirs.

Le développement hôtelier se concrétisera par la mise sur pied d'une unité d'affaires exploitant des hôtels tout-inclus dans les Caraïbes et au Mexique, dont certains seront détenus en propre et d'autres non. Cette chaîne hôtelière viendra renforcer la rentabilité de Transat, notamment l'hiver, tout en lui permettant de livrer une expérience maîtrisée de bout en bout à l'ensemble de ses clients dont les canadiens qui représentent de 12% à 15% des clients hôteliers.

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

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

Pour l'exercice 2018, les objectifs que Transat poursuivra sont les suivants :

1. Entamer la création de la chaîne hôtelière Transat détenue en propre : mettre en place l'équipe, élaborer le concept et choisir la marque, engager la première acquisition d'hôtel et/ou de terrain;
2. Améliorer l'efficacité, notamment en améliorant les pratiques de gestion des revenus, de tarification et d'utilisation des appareils et en poursuivant la politique de réduction de coûts;
3. Améliorer la distribution, en continuant d'accroître les ventes directes, en affinant le pilotage par canal et en renforçant notre présence dans les technologies mobiles;
4. Améliorer la proximité avec le client, notamment par la gestion centralisée des dossiers, la mesure de la satisfaction et la simplification de l'expérience voyage.

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

2.3 REVUE DES OBJECTIFS ET DES RÉALISATIONS POUR 2017

Les principaux objectifs pour l'exercice 2017 ainsi que les réalisations se détaillaient comme suit :

- **Améliorer la compétitivité de nos activités de distribution, notamment en renforçant notre offre de produits et notre réseau, en continuant d'accroître nos ventes contrôlées et de nous rapprocher de nos clients, et en optimisant la gestion de nos revenus.**

Nous avons continué à faire progresser nos ventes contrôlées, avec notamment une progression de nos ventes en ligne de 28 % en valeur au Canada et de 18 % dans le monde. Nous avons actualisé nos sites web par l'introduction d'une nouvelle expérience de réservation, venant compléter l'amélioration marquée de l'expérience de magasinage opérée l'an dernier.

Nous avons également entamé l'amélioration de notre gestion du revenu, en automatisant de plus en plus les décisions et en renforçant nos compétences par l'embauche de talents externes.

- **Continuer d'accroître l'efficacité opérationnelle d'Air Transat et de planifier en vue de l'optimisation et du renouvellement de notre flotte.**

Des étapes majeures ont été franchies cette année dans l'optimisation et la future configuration de la flotte. D'une part, la Société a signé des ententes pour la location de dix Airbus A321neo LR, qui entreront en service progressivement à partir du printemps 2019. D'autre part, une entente a été signée avec Thomas Cook, prévoyant le prêt par celle-ci à Transat d'Airbus A321ceo l'hiver en échange d'un ou deux Airbus A330 l'hiver.

À terme, la flotte ne comprendra plus que deux ou trois types d'aéronefs différents, tous des Airbus, soit des A330 et des aéronefs de la famille du A320, dont au moins une majorité des A321. Cette configuration permettra une simplification dans la mise en œuvre du modèle unique de double flotte flexible opéré par Transat, en permettant à ses pilotes de passer facilement d'un aéronef à un autre, avec un bénéfice immédiat en termes de coûts, notamment de formation et de maintenance. Elle apportera également un vrai bénéfice pour les clients en termes d'homogénéité de l'offre, avec notamment des sièges Club sur toutes les liaisons et sur tous les aéronefs d'Air Transat. Par ailleurs le retrait des A310 au profit des A321neo LR aura de nombreux bénéfices, tant au niveau de la consommation de carburant (ce qui est avantageux à la fois pour l'environnement et pour les coûts), que de la maintenance, du nombre de sièges plus adapté à certaines liaisons ou encore de la possibilité de fréquences plus grandes.

Au chapitre de l'efficacité opérationnelle, la ponctualité contrôlable a été ramenée à un niveau supérieur à celui de 2015, après une diminution d'un à deux points en 2016 (selon les retards considérés), tandis que les coûts d'opérations irrégulières (IRROPS) ont été réduits de plus d'un tiers par rapport à l'année dernière, malgré un nombre de départ en progression de plus de 5 %.

➤ **Étendre notre présence dans les hôtels et acquérir davantage de compétences en gestion hôtelière.**

En 2017, les négociations avec H10 en vue de l'éventuelle acquisition des hôtels Ocean nous ont permis de faire le bilan de notre présence de 10 ans au sein de cette entreprise hôtelière, tout en renforçant notre connaissance du marché, des circuits de financement et des techniques d'acquisition dans cette industrie. Cette année nous a également permis de jeter les bases de la construction de l'équipe qui pilotera notre projet. Enfin, les cessions réalisées en 2016 et 2017 (Transat France, TourGreece, Ocean, Jonview) nous ont apporté les liquidités nécessaires à l'investissement projeté.

➤ **Poursuivre nos efforts d'amélioration des marges unitaires et de réduction des coûts.**

L'objectif de 100 millions de dollars d'améliorations de marges et de réductions de coûts sur les trois ans du plan stratégique a été atteint, avec 30 millions de dollars supplémentaires par rapport à l'an dernier, grâce notamment à 19 millions de dollars de réductions de coûts additionnelles et 11 millions de dollars d'augmentation des revenus, découlant essentiellement des revenus accessoires.

➤ **Continuer de stimuler la mobilisation des employés.**

L'année du 30^e anniversaire de la Société a été une formidable occasion de renforcer le sentiment d'appartenance, très présent chez les employés de Transat. Une série d'événements organisés au cours de l'année, s'ajoutant à nos programmes habituels visant notamment la reconnaissance, la santé et le bien-être et le bénévolat, nous ont permis d'associer nos employés à la vie et à l'histoire de la Société. Nous avons également déployé un projet pilote visant à la mesure du bien-être de l'engagement au niveau le plus proche des équipes, afin d'améliorer notre réactivité à prendre en compte les besoins et les commentaires de nos équipes.

Nous avons également déployé cette année une nouvelle plateforme de marque employeur, en cohérence avec notre plateforme de marque globale, qui nous permettra à la fois de renforcer notre attractivité auprès des candidats potentiels et de stimuler la fierté d'appartenance de nos employés actuels.

2.4 PRINCIPAUX INDUCTEURS DE PERFORMANCE

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

RÉSULTAT D'EXPLOITATION AJUSTÉ

Obtenir un résultat d'exploitation ajusté supérieur à 3 % des revenus.

PART DE MARCHÉ

Consolider ou accroître notre part de marché dans toutes les régions du Canada et en Europe sur nos marchés traditionnels et établir une première présence dans l'hôtellerie tout-inclus dans les Caraïbes et au Mexique.

CROISSANCE DES REVENUS

Faire croître les revenus au rythme du marché, soit 3 % par an environ, sur nos marchés traditionnels, et exploiter 5 000 chambres dans un horizon de sept (7) ans dans l'hôtellerie.

2.5 CAPACITÉ DE RÉALISER LES OBJECTIFS

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

Nos ressources financières se composent de ce qui suit :

TRÉSORERIE

Nous comptons sur des soldes de trésorerie et d'équivalents de trésorerie (non détenus en fiducie ou autrement réservés) de 593,6 millions de dollars au 31 octobre 2017. De plus, nos efforts soutenus visant à réduire les dépenses et à augmenter notre résultat d'exploitation devraient contribuer à maintenir ces soldes à des niveaux sains.

FACILITÉS DE CRÉDIT

Nous pouvons également compter entre autres sur une entente de crédit à terme rotatif de 50 millions de dollars aux fins de nos opérations.

Nos ressources non financières comprennent :

MARQUE

La Société a pris les mesures nécessaires pour se donner une image de marque distincte et renforcer sa réputation, y compris par son approche en matière de tourisme durable.

STRUCTURE

Notre structure intégrée verticalement nous permet d'assurer un meilleur contrôle de la qualité de nos produits et services et facilite l'implantation de programmes de gains d'efficacité.

RESSOURCES HUMAINES

Nos employés travaillent en équipe et sont engagés à assurer la satisfaction globale de nos clients et à participer à l'amélioration de l'efficacité de la Société. En outre, nous croyons que la Société bénéficie d'une solide direction.

RELATIONS AVEC LES FOURNISSEURS

Nous avons un accès exclusif à certains hôtels dans des destinations soleil et entretenons depuis plus de 30 ans des relations privilégiées avec de nombreux hôtels dans ces destinations et en Europe.

Transat dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour 2018 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.

2.6 OPÉRATIONS DE FINANCEMENT IMPORTANTES

La Société dispose d'un crédit à terme rotatif de 50,0 millions de dollars pour une durée de quatre ans se terminant en mars 2020, avec une clause de prolongation d'un an à chaque date d'anniversaire et une clause « accordéon » qui lui permet d'augmenter le crédit à 100,0 millions de dollars, dans les deux cas sous réserve de l'approbation des prêteurs. Le 17 octobre 2016, de concert avec les prêteurs, la Société a modifié certains engagements financiers

pour mieux tenir compte du profil financier de la Société. Au 31 octobre 2017, tous les ratios et critères financiers étaient respectés et la facilité de crédit n'était pas utilisée.

La Société dispose, aux fins d'émission de lettres de crédit, d'un crédit rotatif renouvelable annuellement de 75 millions de dollars, pour lequel elle doit céder en nantissement de la trésorerie correspondant à 100 % du montant des lettres de crédit émises. Au 31 octobre 2017, un montant de 54,8 millions de dollars était utilisé, dont 50,1 millions de dollars pour garantir les obligations relatives aux ententes de retraite à prestations déterminées des membres de la haute direction.

La Société dispose, aux fins d'émission de lettres de crédit pour ses opérations britanniques, d'une ligne de crédit bancaire garantie par des dépôts de 7,8 millions de livres sterling (13,4 millions de dollars), laquelle est pleinement utilisée en date du 31 octobre 2017.

La Société dispose d'une facilité de cautionnement de 35 millions de dollars auprès d'Exportation Développement Canada qui expire le 28 février 2018, et est renouvelable annuellement. En vertu de cette entente, la Société peut consentir des contrats de cautionnement d'une durée maximale de trois (3) ans. Au 31 octobre 2017, un montant de 26,7 millions de dollars était utilisé aux fins de l'émission de lettres de crédit à certains des fournisseurs de Transat.

La Société dispose de diverses ententes relatives au traitement des transactions par carte de crédit qui sont valides jusqu'en 2018 et 2019 et qui peuvent être renouvelées pour des durées additionnelles successives d'un an moyennant le consentement des deux parties. Les transactions traitées par cartes de crédit en vertu de ces ententes sont assujetties à une obligation de maintenir un certain niveau de trésorerie non affectée à la fin de chaque trimestre ainsi que des ratios financiers similaires à ceux prévus aux termes des conventions de crédit bancaire de Transat. Au 31 octobre 2017, la Société respectait tous les critères et ratios financiers prévus aux termes de ces ententes.

3. HISTORIQUE SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES

Des renseignements sur les activités et les autres événements importants survenus au cours des trois derniers exercices figurent aux rubriques « Développement général des activités » et « Description de nos activités ». Pour plus d'informations, nous vous reportons à la rubrique « Activité principale, vision et stratégie » ci-dessus et aux rubriques « Acquisition d'entreprise » et « Cession d'une filiale » du rapport de gestion se trouvant dans notre rapport annuel 2017, que vous pouvez consulter sur SEDAR (sedar.com).

4. DESCRIPTION DE NOS ACTIVITÉS

Les données figurant dans la présente section représentent des estimations de notre part de marché et de notre positionnement concurrentiel et s'appuient sur notre connaissance des secteurs pertinents. Puisque nous sommes une entreprise intégrée verticalement, nous avons déterminé que nous exerçons nos activités dans un seul secteur d'exploitation, soit le secteur des voyages vacances, et ce, dans une seule région géographique, maintenant que nos activités de voyageur en France et en Grèce ont été vendues. Au cours de l'exercice 2017, nous avons enregistré des revenus de 3 005,3 millions de dollars comparativement à 2 889,6 millions de dollars provenant de nos activités poursuivies au cours de l'exercice 2016.

4.1 VOYAGISTES

Transat agit à titre de voyageur expéditeur par l'entremise de sa filiale Transat Tours Canada inc. et de ses marques Transat et Air Transat ainsi que par l'intermédiaire de ses filiales européennes Air Consultants France S.A.S. et The Airline Seat Company Limited. Jusqu'au 31 octobre 2016, Transat agissait également à titre de voyageur expéditeur en France par l'intermédiaire de Transat France S.A.S. (par le truchement de ses divisions Vacances Transat (France) et Look Voyages) et en Grèce par l'intermédiaire de Tourgreece.

Par ailleurs, Trafictours de Mexico S.A. de C.V., Turissimo Caribe Excursiones Dominican Republic, C. por A. et Caribbean Transportation Inc. agissent comme voyagistes réceptifs au Mexique, à la Barbade, en République dominicaine et en Jamaïque. Le 27 octobre 2017, Transat a annoncé la vente de son voyagiste réceptif canadien, Jonview Canada inc. Pour plus d'informations sur cette transaction, nous vous reportons à la rubrique « Recentrage des activités hôtelières » ci-dessous.

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

4.1.1 Produits de Transat Tours Canada inc.

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

Transat Tours commercialise les destinations soleil principalement selon une formule à forfait. Transat Tours offre des forfaits tout-inclus pour 36 destinations en Floride, au Mexique, dans les Caraïbes ainsi qu'en Amérique centrale et en Amérique du Sud, ce qui fait d'elle le voyagiste offrant le plus large éventail de vacances soleil, et elle propose plus de 650 hôtels, dont 45 lui sont exclusifs. Transat Tours offre aussi toute une gamme de maisons et de condos en location, par exemple des hôtels à la carte et une sélection accrue de maisons et d'appartements en location, ainsi que de nombreuses excursions.

Transat Tours commercialise les collections suivantes : Collection Solo, Collection Adultes, Collection Futée, Collection Famille, Collection Distinction et Collection Grand Luxe. Chacune des collections comporte une sélection d'hôtels et d'avantages parfaitement adaptés à chaque type de consommateur. Transat offre également des Forfaits Duo qui combinent deux régions en un seul voyage, ainsi que l'« expérience Haïti ».

En plus des hôtels, des collections, des forfaits et des vacances à la carte, Transat offre des vols directs vers 35 destinations soleil en provenance de 20 villes canadiennes. Air Transat propose 143 liaisons, dont 8 sont nouvelles, comme Santo Domingo (République dominicaine) au départ de Toronto.

Pour les destinations européennes en été, Transat Tours offre également des séjours de courte et de longue durées (dans des hôtels, des studios, des appartements et des gîtes), des locations de voiture (selon la formule traditionnelle ou avec option achat-rachat) et des billets de train. En 2017, Transat a ajouté une nouvelle destination, soit Tel-Aviv (Israël), à son portefeuille, et elle a également augmenté la fréquence et la capacité de plusieurs vols vers l'Europe. Air Transat demeure ainsi le transporteur loisirs dont l'offre est la plus diversifiée sur le marché, avec des vols directs vers 27 destinations en Europe et au Proche-Orient. De nombreux vols de correspondance hebdomadaires entre Vancouver et Montréal, Vancouver et Toronto, Vancouver et Calgary, Toronto et Montréal ainsi que Québec et Montréal auront donné accès à un nombre accru de destinations. Transat offre un programme d'hiver en Europe qui comporte des vols directs vers Paris et Londres, ainsi que des vols vers Málaga (Costa del Sol), en Espagne, vers Glasgow et Manchester, au Royaume-Uni et vers Lisbonne, Faro et Porto, au Portugal.

Transat offre toute une gamme de croisières de qualité dans les Caraïbes et en Europe. Depuis 2016, les croisières sont offertes exclusivement selon une formule à forfait, ce qui comprend le vol aller-retour avec Air Transat, les correspondances et la croisière - une nouvelle formule à guichet unique. Transat s'est également associée en 2017 à

13 compagnies de croisières océaniques et fluviales pour proposer plus de 60 itinéraires dans le Sud et en Europe, y compris quatre départs exclusifs dans les Caraïbes, soit La Romana, Pointe-à-Pitre, Santo Domingo et La Havane.

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

4.1.2 Produits de The Airline Seat Company Limited

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

Canadian Affair constitue le plus important voyageur du Royaume-Uni à destination unique vers le Canada et ses activités s'articulent autour de l'horaire de vols d'Air Transat. Canadian Affair offre des séjours faits sur mesure à destination du Canada directement au consommateur. Canadian Affair se concentre sur ses activités de voyageur, vendant des forfaits voyages au Canada assortis d'un vol d'Air Transat, soit par l'intermédiaire d'un centre d'appels dédié, soit en ligne à l'adresse canadianaffair.com. Travaillant en étroite collaboration avec ses fournisseurs et le voyageur réceptif Jonview Canada (entité vendue le 30 novembre 2017), Canadian Affair continue d'élargir sa gamme de produits pour y intégrer davantage de circuits selon une formule de forfaits, ce qui permet aux clients de choisir facilement leurs vacances au Canada. En 2015, Canadian Affair a obtenu le prix du Meilleur voyageur vers le Canada lors des British Travel Awards.

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

Le centre d'appels lié au commerce électronique de détail d'Air Transat qui dessert le Royaume-Uni et l'Irlande, l'Espagne, le Portugal, l'Italie et la Grèce, est également dirigé et géré à partir du Royaume-Uni. Le centre d'appels du Royaume-Uni a été transféré au système de téléphonie de Transat en septembre 2015, ce qui permet à des agents de Montréal ou de Londres de répondre aux appels, selon le moment de la journée.

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

4.1.3 Air Consultants France S.A.S.

Air Consultants France S.A.S. (« **ACF** ») a été créé le 4 mars 2016 afin d'assurer la continuité de la représentation commerciale d'Air Transat en France suite à la vente de la filiale Transat France à TUI AG en octobre 2016. À cet

effet, ACF veille à la représentation commerciale d'Air Transat pour les vols au départ de la France mais également au départ de la Belgique, des Pays-Bas et de la Suisse et ce, sur les marchés français, belges, suisses, hollandais et allemands.

ACF se compose principalement de trois équipes, à savoir l'équipe commerciale, l'équipe du service à la clientèle et l'équipe des communications et marketing. L'équipe commerciale est responsable du développement des ventes par l'intermédiaire des agences de voyages, des OTA (« *Online Travel Agents* »), des tours opérateurs et des spécialistes du voyage en groupes. L'équipe du service à la clientèle vient à l'appui des agences de voyages ainsi que des tours opérateurs (tarification, émissions) et fournit également la vente exclusivement des billets d'avions d'Air Transat. Pour sa part, l'équipe de marketing, e-commerce et communications est responsable des communications internes comme externes, du e-commerce ainsi que de la gestion des sites web d'Air Transat en France, aux Pays-Bas, en Belgique, en Allemagne et en Suisse. Cette équipe gère également les budgets afférents au marketing commercial et digital attribués par la Société. De plus, pour les marchés hors France, ACF compte avec l'appui d'Aviareps, un agent général des ventes, dont trois personnes de son personnel sont entièrement dédiées à Air Transat. Deux de ces personnes sont des responsables commerciaux et elles assurent le développement des ventes aux entreprises, l'une de celles-ci étant établie à Amsterdam et l'autre à Bruxelles. La troisième personne est également établie à Amsterdam et gère, pour sa part, le marketing et l'e-commerce. Toutes ces personnes sont sous la responsabilité opérationnelle de la présidente d'ACF.

4.1.4 Produits de Jonview Canada inc.

Depuis décembre 2016, Transat détenait à part entière le voyageur réceptif Jonview Canada inc. (« **Jonview Canada** ») et ce, à la suite du rachat de la participation de l'autre actionnaire, le Fonds de Solidarité FTQ qui détenait 19,9 %. Ce dernier, qui était également un actionnaire de la Société, a exigé que la Société rachète ses actions de Jonview Canada à un prix égal à leur juste valeur marchande. La somme a été réglée en espèces. La juste valeur marchande des actions correspondait à la valeur comptable de la participation des actionnaires sans contrôle. Le 27 octobre 2017, Transat a toutefois annoncé la vente de ce voyageur. Nous vous référons à la section 4.1.6 de la présente notice annuelle, intitulée « Recentrage des activités hôtelières », pour plus d'informations à cet égard.

Jonview Canada, qui développe des forfaits et revend des produits de voyage à la carte de partout au Canada sous les marques Jonview Canada et Canadian Adventures, est le chef de file des voyageurs réceptifs au Canada. Outre ses bureaux de Montréal et de Toronto, elle possède également par l'entremise de ses représentants des points de vente en France et au Royaume-Uni.

Jonview Canada offre une gamme complète de produits et services touristiques canadiens à des voyageurs situés en Europe, principalement en France, au Royaume-Uni, en Allemagne, en Italie, en Espagne, en Suisse, aux Pays-Bas et en Belgique, en plus de desservir des clients en Amérique latine, dans la zone Asie-Pacifique et en Inde. La gamme de produits offerts comprend des circuits accompagnés en autocar, des forfaits pour voyages de groupe, des programmes pour voyageurs individuels dont l'itinéraire est préétabli et les hébergements réservés à chaque étape, 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, Jonview Canada propose également des produits tels que des circuits en motoneige et des programmes hivernaux d'activités multiples, ainsi que sa collection « Explorer » et son programme « The Ultimate to Do List - Jonview Canada », lesquels proposent un éventail d'hôtels, d'auberges, de centres de villégiature et d'expériences haut de gamme et uniques aux quatre coins du Canada afin de stimuler l'intérêt des touristes internationaux.

Jonview Canada a accueilli 300 000 voyageurs au Canada pendant l'exercice 2017.

4.1.5 Produits de Trafictours Canada inc.

Transat poursuit ses activités de voyageur réceptif au Mexique, en République dominicaine et à la Barbade par le truchement d'une entente avec Gesmex Corporation en vertu de laquelle Transat est propriétaire de 70 % des actions de Trafictours Canada, assurant ainsi une meilleure qualité de service et des contrôles opérationnels et financiers plus efficaces. L'actionnaire minoritaire de la filiale Trafictours Canada pourrait exiger que la Société achète les actions de Trafictours Canada qu'il détient à un prix égal à une formule préétablie, pouvant être rajusté selon les circonstances, et payable en espèces.

4.1.6 Recentrage des activités hôtelières

Au cours des dernières années, Transat a recentré ses activités autour de trois secteurs stratégiques, soit l'aérien, la distribution et l'hôtellerie. Le développement d'un pôle hôtelier fait donc partie des objectifs principaux de Transat. La vente de Transat France et de Tourgreece en 2016 de même que la cession de sa filiale Jonview Canada et de sa participation minoritaire dans les hôtels Ocean en 2017 concrétisent la nouvelle stratégie de développement de la Société. Ce recentrage permet à Transat de mobiliser davantage ses efforts afin de devenir un opérateur hôtelier à part entière, tout en demeurant un fournisseur de voyages de loisirs de première ligne.

4.1.6.1 Transat France, Tourgreece et Air Consultants Europe

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

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

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

4.1.6.2 Hôtels Ocean

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

4.1.6.3 Jonview Canada

Le 27 octobre 2017, Transat a annoncé la vente de sa filiale à part entière Jonview Canada à la multinationale japonaise H.I.S. Co. Ltd., société spécialisée dans la distribution de voyages. La vente de Jonview, voyageur réceptif canadien, s'inscrit dans les objectifs de recentrage des activités de Transat. La transaction est conforme au plan stratégique 2018-2022, lequel met l'accent notamment sur l'engagement de Transat à devenir un opérateur hôtelier à part entière.

4.1.6.4 Rancho Banderas

Le 3 avril 2017, Transat a fait l'acquisition, auprès d'un tiers, d'une participation de 50 % dans l'Hôtel Rancho Banderas, situé à Punta de Mita au Mexique. Par l'intermédiaire d'une filiale en propriété exclusive, Transat sera coactionnaire avec une filiale de Gesmex inc., un associé de Trafictours Canada inc. À l'heure actuelle, l'hôtel comprend 48 chambres et il sera agrandi pour atteindre environ 286 chambres en 2018. Dans le cadre de cette opération, Transat et Gesmex, ainsi que leurs filiales respectives, ont conclu une convention entre actionnaires, laquelle prévoit une clause de rachat advenant le cas où un changement de contrôle subviendrait au cours des 18 premiers mois suivant la signature de la convention.

4.2 AGENCES DE VOYAGES ET DISTRIBUTION

Sur le marché canadien, nous distribuons une partie de nos produits par l'intermédiaire de notre propre réseau de détaillants détenus en propriété exclusive, franchisés ou affiliés. Nous sommes le plus important distributeur au détail de produits de voyages vacances au Canada, où nous comptons 445 points de vente, dont 60 sont détenus en propriété exclusive, 220 sont des franchises et 165 des affiliés qui exercent leurs activités sous les bannières ou les programmes d'affiliation Club Voyages, Marlin Travel/Voyages Marlin, Voyages en Liberté, Transat Travel/Voyages Transat et TravelPlus.

En juin 2013, nous avons lancé un nouveau concept d'agence de voyages sous la bannière Voyages Transat. À ce jour, 50 de nos agences en propriété exclusive exercent leurs activités sous ce nom. La Société compte également exploiter la bannière Voyages Transat sous forme de franchise dans un avenir rapproché.

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

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

4.3 TRANSPORT AÉRIEN

4.3.1 *Stratégie de flotte de Transat*

Transat est constamment à l'affût des nouvelles tendances afin de desservir ses deux marchés loisirs, soit les destinations soleil au départ du Canada et le marché transatlantique que nous commercialisons au départ du Canada et de l'Europe, au meilleur prix et à bord des meilleurs aéronefs disponibles. À cet effet, Air Transat, société aérienne de Transat, compte sur une flotte mixte comprenant des gros et des petits porteurs. Air Transat a récemment conclu une entente de douze (12) ans avec AerCap pour la location de dix (10) Airbus A321neo LR, dont la livraison s'échelonne entre le printemps 2019 et l'automne 2020. Les Airbus A321neo LR constituent la nouvelle version à long rayon d'action (LR) de l'Airbus A321neo (New Engine Option) dans le segment des aéronefs monocouloirs. L'arrivée progressive des Airbus A321neo LR permettra à Air Transat de continuer le retrait graduel et complet des Airbus A310 de sa flotte actuelle.

En date du 3 novembre 2017, la principale flotte exploitée par Air Transat se compose des trente et un (31) aéronefs, soit vingt-quatre (24) gros porteurs long-courriers ainsi que de sept (7) petits porteurs, tel que détaillé ci-dessous :

AÉRONEFS	NOMBRE			COMMENTAIRES
	HIVER 2017	ÉTÉ 2017	31 OCTOBRE 2017	
A330	14	17	17	Ajout d'un 18 ^e aéronef prévu en décembre 2017.
A310	9	9	7	Retrait d'un aéronef prévu en janvier 2018, les autres A310 seront retirés progressivement.
B737	7	7	7	Retrait de deux aéronefs prévu à la fin février 2018.
AÉRONEFS PROJÉTÉS				
A321neo LR	-	-	-	Livraisons des dix (10) aéronefs prévues en 2019 et 2020.

Au cours de l'été 2017, Air Transat a pris livraison de trois Airbus A330-200 additionnels, faisant ainsi passer sa flotte d'A330 de quatorze à dix-sept (14 à 17) aéronefs. En fin d'exercice, Air Transat a par ailleurs retiré de sa flotte un A310. La flotte de B737-800 est quant à elle demeurée inchangée.

Air Transat est propriétaire de six (6) Airbus 310-300 et tous les autres aéronefs sont loués aux termes de contrats de location-exploitation conclus avec des locataires d'aéronefs.

Le remplacement des Airbus A310 par des Airbus A321neo LR s'inscrit toujours dans le cadre du plan de Transat, annoncé en avril 2013, visant à déployer ce que l'on appelle une « flotte modulable », qui lui permet d'ajuster le nombre de petits et de gros porteurs à sa disposition en fonction des besoins saisonniers du marché touristique. En somme, Transat a davantage besoin de petits porteurs en hiver, lorsque les voyageurs d'agrément canadiens préfèrent les destinations soleil, et a davantage besoin de gros porteurs en été, pendant la période de pointe du marché transatlantique. L'ajout des A321neo LR donnera lieu à l'optimisation de la flotte modulable tout en permettant de continuer à couvrir le réseau de Transat de manière efficace et économique. Les A321neo LR pourront également desservir les destinations soleil comme le Mexique, les Caraïbes et la Floride. Les A321neo LR pourront toutefois également être déployés sur les liaisons transatlantiques. En effet, l'A321neo LR peut parcourir 4 000 milles nautiques (7 400 km), soit le plus grand rayon d'action de tous les aéronefs monocouloirs. Le gabarit de l'A321neo LR, qui transportera 199 passagers avec l'option de voyager en classe Club (12 sièges) ou en classe Économie (187 sièges), assurera à Transat une grande flexibilité sur le plan de la commercialisation et de la fréquence des vols, tandis que sa faible consommation de carburant permettra de maintenir un coût par siège bas tout en diminuant l'empreinte carbone de la société aérienne.

Les gros porteurs d'Air Transat quant à eux continueront à être principalement déployés sur le marché transatlantique. À cet égard, notons qu'Air Transat est parvenue au cours de l'été 2017 à négocier avec trois (3) de ses locataires d'aéronefs et selon des modalités avantageuses, le renouvellement des contrats de location d'onze (11) Airbus A330, lesquels continueront d'être exploités par Air Transat jusqu'à des dates s'échelonnant entre 2021 et 2026 selon l'aéronef concerné. Ces renouvellements contribueront à l'atteinte de l'objectif de réduction de coûts.

En plus de compter sur les aéronefs faisant partie de la flotte principale d'Air Transat, Transat s'est donné les moyens d'augmenter son nombre de petits porteurs durant l'hiver. À cet égard, dans le cadre de sa stratégie de déploiement d'une flotte modulable, Transat bénéficie depuis 2014 d'ententes stables, mais flexibles, avec plusieurs compagnies aériennes européennes (dont Transavia France, la compagnie aérienne française spécialisée dans les voyages d'agrément d'Air France/KLM Group, ASL Airlines France et la compagnie tchèque Travel Service) visant la

location saisonnière de Boeing 737, afin de compléter sa flotte principale d'aéronefs B737-800 d'Air Transat pendant l'hiver. Ces ententes de location saisonnières, en vigueur jusqu'à la fin de l'hiver 2019, ont permis à Air Transat d'exploiter 20 petits porteurs (dont 13 B737 saisonniers, incluant 6 B737-800 loués auprès de Transavia France, 3 B737-700 loués auprès d'ASL Airlines France et 4 B737-700 loués auprès de Travel Service) et 12 gros porteurs (des Airbus A310 et A330) durant l'hiver 2017. En comparaison, Air Transat a exploité 7 petits porteurs et 25 gros porteurs faisant tous partie de sa flotte principale à l'été 2017. L'entente avec Travel Service prévoit également la location d'un aéronef A330-200 d'Air Transat à Travel Service pour chacun des hivers 2017, 2018 et 2019, alors qu'Air Transat a besoin de moins de gros porteurs à cette période de l'année. Par ailleurs, Air Transat est continuellement à l'affût d'occasions pour sous-louer, avec ou sans équipage, certains de ses aéronefs A330 à d'autres transporteurs aériens qui en auraient besoin durant l'hiver. Ainsi, outre l'A330-200 qu'elle a sous-loué à Travel Service dans le cadre de l'entente à long terme existante avec ce partenaire, Air Transat a également loué un A330-200 avec équipage au transporteur allemand Condor Flugdienst GmbH, une société affiliée de Thomas Cook Group Airlines.

Qui plus est, Transat a également annoncé en octobre la conclusion d'une entente avec Thomas Cook Group Airlines (ci-après « Thomas Cook ») aux termes de laquelle Air Transat et Thomas Cook s'échangeront au moins un (1) gros porteur Airbus A330-200 et des Airbus A321 à chaque hiver pour les sept (7) prochaines années. Plus spécifiquement, Air Transat prêtera à Thomas Cook au minimum un (1) aéronef A330-200 et Air Transat lui empruntera de quatre à treize (4 à 13) aéronefs A321 suivant ses besoins. Les locations se feront sans équipage, selon la formule « coque nue ». Cette entente peut être renouvelée pour deux hivers consécutifs additionnels et met à profit la saisonnalité complémentaire des deux lignes aériennes : l'hiver, Air Transat déploie davantage des petits porteurs, tandis que Thomas Cook déploie plutôt des gros porteurs à la même période. Cette entente permet d'améliorer le modèle de flotte modulable de Transat et de le rendre encore plus efficace. Les A321 provenant de la flotte de Thomas Cook seront tous des appareils récents. Les clients de Transat pourront donc bénéficier d'une expérience plus harmonisée, quelle que soit leur destination. À terme, avec l'introduction en 2019 et 2020 de l'A321neo LR et le remplacement des B737 saisonniers par des aéronefs de la famille de l'A320, prévu au printemps 2019, la flotte d'Air Transat sera exclusivement constituée d'aéronefs de type Airbus.

L'un des éléments clés de la stratégie de « flotte modulable » de Transat, laquelle est maintenant pleinement mise en œuvre, est la double qualification de ses pilotes. À l'heure actuelle, plusieurs pilotes sont qualifiés pour piloter une combinaison d'aéronefs A310/B737 ou d'aéronefs A330/B737. En place depuis 2014 avec l'intégration du premier aéronef B737-800 à la flotte, cette initiative est devenue une partie intégrante de ses activités saisonnières. Les pilotes ayant obtenu la double qualification passent d'un aéronef A310 ou A330 en été à un aéronef B737 pendant l'hiver, pour revenir de nouveau à un gros porteur l'été suivant. Ce mode de fonctionnement, unique à Air Transat, respecte les exigences réglementaires sur la formation, tout en répondant aux besoins commerciaux. Il est avantageux pour Transat, car il crée des emplois permanents, et il accroît la compétitivité en réduisant considérablement les frais par siège/heure. Avec l'introduction des A321neo LR à compter de 2019 et l'accord conclu avec Thomas Cook, Air Transat s'oriente vers deux types d'aéronefs seulement, soit l'A330 et l'A321. Ses pilotes seront ainsi graduellement formés sur les aéronefs de la famille des A320, Thomas Cook nous aidera à former les premiers contingents de pilotes. Ultimement, Air Transat bénéficiera ainsi de la philosophie de cockpit commun propre à Airbus, permettant d'opérer en flotte mixte (le '*Mixed Fleet Flying*', c'est-à-dire la possibilité pour un pilote d'être qualifié simultanément pour différents aéronefs). Ceci permettra à Air Transat de réduire ses coûts, notamment de maintenance et de formation, et de simplifier considérablement ses opérations.

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

Au cours de l'exercice 2017, notre société aérienne, Air Transat, a offert des vols au départ des principales villes qu'elle dessert, soit Montréal, Toronto et Vancouver, ainsi que certains vols au départ de plus petites villes



canadiennes. Air Transat détient des licences émises par l'Office des transports du Canada autorisant l'exploitation de vols réguliers entre le Canada et les pays suivants : l'Union européenne (représentant ses 28 États membres), la Suisse, les États-Unis, Cuba, la Jamaïque, les Bahamas, le Mexique, le Panama, le Costa Rica, la Barbade, le Nicaragua, la Colombie, Antigua-et-Barbuda, Sainte-Lucie, l'El Salvador, les Antilles françaises et néerlandaises, la République dominicaine, Israël et Haïti.

Pendant la saison hivernale 2017, nous avons desservi 35 destinations soleil dans 15 pays, comparativement aux 33 destinations soleil desservies durant l'hiver 2016. Transat a effectivement ajouté les villes de San Salvador, El Salvador et de Santo Domingo, République dominicaine à son portefeuille de destinations soleil, qu'elle a continué à étoffer en y ajoutant des nouvelles routes.

Pendant l'été, nous déplaçons la majeure partie de notre capacité sur le marché transatlantique, tout en conservant certains vols vers des destinations soleil. Cet été Transat a inauguré une nouvelle destination vers le Proche-Orient en offrant des vols directs entre le Canada et Tel-Aviv tout en desservant 27 destinations européennes dans 13 pays. La ville de Tel-Aviv, en Israël, s'est ajoutée à la liste des villes desservies par Air Transat, après celle de Zagreb, en Croatie à l'été 2016. En plus de son offre de vols directs, Air Transat a enrichi son programme de vols de correspondance pour rendre davantage de destinations accessibles à partir de diverses villes canadiennes. Transat maintient également son offre de circuits ouverts, lesquels permettent aux clients d'atterrir dans une ville européenne et de décoller d'une autre ville. À l'avenir, Air Transat continuera d'élargir son programme transatlantique en améliorant son programme de vols, notamment par une fréquence accrue de vols directs, l'ajout de vols de correspondance et le lancement de nouvelles liaisons en vue d'offrir aux voyageurs davantage de choix et une souplesse accrue.

Nous poursuivons nos efforts pour optimiser la capacité au moyen d'une programmation des vols plus efficiente et d'une source de revenus complémentaires accrue. Nous avons desservi environ 4 500 000 passagers sur Air Transat au cours de l'exercice 2017 comparativement à 4 300 000 passagers au cours de l'exercice 2016.

4.3.2 Entretien, inspections, sécurité et autres mesures

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

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

Sur le plan de l'expérience client, tous les aéronefs Airbus 330, y compris les trois derniers appareils A330-200 ajoutés à la flotte d'Air Transat au cours de l'été, sont dotés de nouveaux sièges, de nouvelles toilettes, d'un nouveau système d'éclairage d'ambiance ainsi que d'un nouveau système de divertissement de bord avec écrans intégrés aux sièges, faisant bénéficier les clients d'une expérience de voyage harmonisée et améliorée. Les aéronefs A330-200 d'Air Transat comptent 345 sièges à l'exception des cinq aéronefs ajoutés à la flotte en 2016 et 2017, configurés à 332 sièges. Trois des quatre aéronefs A330-300 d'Air Transat ont été densifiés à 375 sièges alors que le quatrième aéronef comprend 346 sièges. Ces aéronefs sont déployés sur les liaisons à haute fréquence qu'Air Transat exploite entre Montréal et Paris et entre Toronto et Gatwick et cela a permis d'améliorer les marges de profit sur ces liaisons. Quant aux huit aéronefs A310 exploités par Air Transat au 31 octobre 2017, ils sont configurés à 249 sièges et équipés d'un nouveau système d'éclairage d'ambiance dans toute la cabine ainsi que de sièges recouverts et de nouvelles toilettes en classe économique. Tous les gros porteurs de la flotte d'Air Transat comportent 12 sièges en classe Club. Les appareils B737-800 de la flotte principale d'Air Transat comprennent 189 sièges et sont également équipés de nouveaux sièges.

Nous nous chargeons de l'entretien régulier et de l'inspection de tous les appareils de notre flotte en suivant des procédures et des normes qui respectent, voire dépassent dans certains cas, celles exigées par Transports Canada. Nous maintenons également des inventaires de pièces de rechange pour nos appareils Airbus A330 et A310 et Boeing 737.

4.3.3 Approvisionnement en carburant

Le coût du carburant représente une part importante des dépenses d'exploitation associées au transport aérien. L'augmentation et les fluctuations constantes du prix du carburant représentent une préoccupation majeure pour Transat étant donné la faiblesse des marges dans notre industrie. Notre politique à cet égard prévoit la conclusion d'instruments dérivés pour couvrir une partie de nos besoins en carburant. Au 31 octobre 2017, les instruments dérivés pour l'achat de carburant couvraient 31 % de nos besoins de carburant estimatifs pour l'exercice 2018, comparativement à 48 % pour l'exercice 2017 et à 36 % pour l'exercice 2016.

4.4 NOS EMPLOYÉS

Au 31 octobre 2017, Transat et ses filiales comptaient un total de 5 055 employés actifs et le nombre moyen d'employés pour l'exercice 2017 s'élevait à environ 5 073.

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 15 mars 2018 (ou dans notre plus récente circulaire de sollicitation de procurations par la direction, le cas échéant) que vous pourrez consulter sur SEDAR (sedar.com). Comme nous avons aussi pour politique de promouvoir de bonnes relations avec nos employés, nous avons adopté une politique visant à prévenir le harcèlement en milieu de travail ainsi qu'une politique sur la protection des renseignements personnels et le respect de la vie privée.

Certains de nos employés appartiennent à des associations d'employés avec lesquelles nous avons négocié certaines conditions de travail. Le tableau ci-après énumère les associations auxquelles nos employés appartiennent et le statut de leurs conventions collectives en date de la présente notice annuelle. Au cours de l'exercice 2017, nous avons ratifié les nouvelles conventions collectives avec les employés de l'entretien et les employés de l'affectation des équipages. Des négociations sont en cours pour le renouvellement des conventions collectives des régulateurs de vols.

EMPLOYÉS	FILIALE DE TRANSAT	ASSOCIATION	STATUT DE LA CONVENTION COLLECTIVE
Membres d'équipage (pilotes)	Air Transat	Association des pilotes de ligne (ALPA)	Convention collective en vigueur du 1 ^{er} mai 2015 au 30 avril 2020
Agents de bord	Air Transat	Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP)	Convention collective en vigueur du 1 ^{er} novembre 2015 au 31 octobre 2021
Régulateurs de vols	Air Transat	Association canadienne des régulateurs de vols (CALDA)	Convention collective venue à expiration le 31 octobre 2015
Affectation des équipages et services passagers	Air Transat	Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA)	Convention collective en vigueur du 1 ^{er} août 2015 au 31 juillet 2021
Entretien, magasin et soutien aux opérations techniques	Air Transat	Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA), section locale 140	Convention collective en vigueur du 1 ^{er} mai 2016 au 30 avril 2022
Centre d'appels	Air Transat	Teamsters, section locale 1999	Convention collective en vigueur du 31 octobre 2015 au 27 avril 2021

4.5 CONCURRENCE

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

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

4.5.1 Voyageurs

Les voyageurs qui se spécialisent dans les services expéditifs achètent diverses composantes d'un voyage et les vendent aux clients sous forme de forfait ou séparément par l'entremise de divers canaux de distribution. Les voyageurs expéditifs d'envergure achètent des blocs de sièges ou des vols complets principalement de transporteurs aériens spécialisés dans les services nolisés et s'engagent à payer tous les sièges ainsi achetés, qu'ils

les vendent ou non, ce qui leur permet de négocier de meilleurs prix. Ces voyagistes négocient également avec les hôteliers pour la location de blocs de chambres et ils concluent des ententes afin d'offrir des forfaits à des prix plus avantageux que ceux que les clients obtiendraient s'ils s'occupaient eux-mêmes de leurs réservations.

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

4.5.1.1 Sur le marché canadien

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

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

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

4.5.1.2 Sur le marché du Royaume-Uni

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

Canadian Affair est bien établie comme voyagiste au Royaume-Uni, où elle est le principal voyagiste spécialisé dans les voyages à destination du Canada. Elle vend des voyages, y compris des vols, au Canada directement aux consommateurs par l'entremise de son centre d'appels et de son site web canadianaffair.com.

Nos principaux concurrents du côté des voyagistes traditionnels possèdent tous une brochure et des activités axées sur le Canada. Ils ciblent la vente de voyages vacances et de circuits au Canada suivant une formule de forfaits, et bon nombre d'entre eux possèdent des allocations de sièges sur nos vols. Les agences de voyages qui nous livrent concurrence montrent un intérêt moins marqué à l'égard des ventes de destinations canadiennes, la majeure partie de leurs ventes étant constituée de destinations soleil traditionnelles en Europe.

La concurrence entre les sociétés aériennes a augmenté de façon importante au cours des deux dernières années en raison de l'ajout de près de 300 000 sièges sur le marché des vols entre le Royaume-Uni et le Canada en 2016. Certains concurrents ont adopté une stratégie de prix très agressive et leurs offensives de vente à rabais ont été plus fréquentes qu'auparavant.

4.5.2 Agences de voyages et distribution

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

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

D'après les sources de l'industrie, nous estimons à environ 5 000 le nombre d'agences de voyages, tant au Canada qu'au Royaume-Uni. Nous croyons que les agences de voyages se livrent concurrence principalement au chapitre des prix et de la qualité des services. Comme dans le cas des 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 trois principaux marchés géographiques : Canada, transatlantique et soleil.

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

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

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

4.5.3 Transporteurs aériens

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

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

Les transporteurs de réseau commercialisent et distribuent leurs services aux consommateurs par l'entremise de services de réservation internes, de systèmes mondiaux de distribution et d'internet. Les transporteurs à bas prix vendent la plupart de leurs sièges sur internet. Les transporteurs spécialisés dans les voyages d'agrément nolisent la plus grande part de leur capacité en faveur de 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 d'agrément n'offrent pas de vols de correspondance, mais plutôt des vols directs desservant le trafic origine/destination.

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

Les concurrents de Transat comprennent notamment Air Canada/Rouge, KLM, Air France, WestJet et British Airways. Air Canada/Rouge est celui qui possède la plus grande capacité.

4.6 PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

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

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

Certaines de ces marques, comme Air Transat, Transat, Vacances Transat/Transat Holidays, Transat Holidays USA, Club Voyages, Voyages Transat/Transat Travel, TravelPlus et Voyages Marlin/Marlin Travel, ont comme plateforme commune le dessin de l'étoile et de la mosaïque figurant sur certains aéronefs d'Air Transat. La création d'une seule identité commerciale forte et visible pour l'ensemble de nos principales unités d'exploitation permet à nos clients et à nos employés de reconnaître facilement nos différentes sociétés et divisions. Elle optimise également notre notoriété auprès de nos clients sur les marchés interentreprises et grand public, en plus d'être créatrice de valeur et de nous permettre de tirer le maximum de chacune de nos unités d'exploitation.

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

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

4.7 TENDANCES

Un certain nombre de tendances ont marqué le secteur du voyage vacances au Canada et dans le monde au cours des dernières années. D'une part, le voyage a fait l'objet d'une désintermédiation, les producteurs acquérant de plus en plus la capacité de proposer directement leurs produits aux consommateurs, sans passer par le biais d'une agence de voyages ou d'un voyageur, ce qui a donné l'avantage aux producteurs (hôteliers, compagnie aérienne). D'autre part, la capacité s'est fortement accrue sur les lignes aériennes, tant sur le marché des destinations soleil que sur le marché transatlantique, exacerbant la concurrence sur le prix. La capacité hôtelière dans les destinations soleil n'a pas progressé à la même vitesse, donnant aux hôteliers un pouvoir de négociation avec les producteurs de forfaits (lignes aériennes et voyageurs) plus grand que par le passé.

Ces tendances ont amené Transat à renforcer sa stratégie numérique, pour lutter à armes égales dans la distribution ; améliorer son efficacité et ses coûts pour offrir des produits concurrentiels en prix ; se préparer à investir dans l'hôtellerie pour bénéficier de la position actuellement favorable de cette activité dans la chaîne touristique.

4.8 LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE DANS LEQUEL NOUS EXERÇONS NOS ACTIVITÉS

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

4.8.1 **Voyagistes et agences de voyages**

4.8.1.1 Canada

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

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

4.8.1.1.1 *Fonds d'indemnisation*

Le Québec est la seule province où le fonds d'indemnisation est constitué de contributions des clients. Le 1^{er} avril 2012, le taux de contribution au fonds d'indemnisation est passé de 0,35 % à 0,20 % du coût total des services de voyage achetés. Le 1^{er} avril 2014, le taux de contribution au fonds d'indemnisation a été réduit de 0,20 % à 0,10 % du coût total des services de voyages 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 M \$. En mai 2017, le gouvernement du Québec a déposé son projet de loi n°134 intitulé « *Loi visant principalement à moderniser des règles relatives au crédit à la consommation et à encadrer les contrats de service de règlement de dettes, les contrats de crédit à coût élevé et les programmes de fidélisation* ». Par ce projet de loi, le gouvernement du Québec modifiera, entre autres, la *Loi sur les agents de voyages*, notamment pour y regrouper les principales règles relatives au fonds d'indemnisation.

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. Le 1^{er} juillet 2016, le taux de contribution au fonds d'indemnisation est passé de 0,15 \$ à 0,20 \$ par tranche de mille dollars de ventes de services de voyages. Le 1^{er} avril 2017, le taux de contribution au fonds d'indemnisation est passé de 0,20 \$ à 0,25 \$ par tranche de mille dollars de ventes de services de voyages. Comme au Québec, les contribuables, les agents de voyages dans ce cas, peuvent s'adresser directement au fonds d'indemnisation en vue de se faire rembourser les sommes versées aux voyageurs en raison d'un manquement d'un fournisseur. Le montant maximum que le fonds d'indemnisation peut verser à un client ou à un agent de voyages pour un défaut de fournir des services de voyages est de 5 000 \$ pour chaque personne dont les services de voyage ont été acquittés par le client. Le montant maximal pouvant être remboursé pour l'inexécution d'une obligation de fournir des services de voyage est plafonné à 5,0 M \$ pour l'ensemble des réclamations découlant d'un événement ou d'un événement majeur.

En Colombie-Britannique, comme en Ontario, le fonds d'indemnisation est constitué de contributions des agents de voyages. Le montant maximal qui peut être versé à un réclamant à l'égard d'une réclamation est de 5 000 \$ pour chaque personne visée par la réclamation, dans les limites d'un plafond de 2,0 M \$ pour l'ensemble des réclamations liées à un événement. Le mode de fonctionnement de ce plafond demeure incertain compte tenu du congé de contribution prévu par la loi en faveur des détenteurs de permis, lequel s'applique quand la valeur comptable du

fonds de prévoyance est d'au moins 2,0 million \$ et que l'agent de voyages a payé les contributions exigibles pendant des périodes semestrielles successives équivalant à trois ans.

4.8.1.1.2 Prix annoncé des services de voyage

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

Jusqu'en 2017, la législation ontarienne exigeait 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 pouvait inclure tous les frais, droits, frais d'administration et suppléments ou les exclure, auquel cas la mention devait contenir une liste détaillée des coûts associés à chacun de ces éléments ou indiquer le montant total que le client devait payer pour l'ensemble de ces éléments. Or, les modifications apportées à la *Loi de 2002 sur le secteur du voyage*, qui sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2017, prévoient que toute publicité qui comprend le prix d'un voyage, doit obligatoirement inclure toutes les taxes et tous les frais. La législation de l'Ontario exige dorénavant que toute représentation liée aux prix des services de voyages contiennent une mention claire, compréhensible et bien en évidence de la somme totale qu'un consommateur sera tenu de payer pour les services de voyages, y compris les droits, cotisations, frais de service, suppléments, taxes et autres. Les prix tout-inclus réduisent la confusion et évitent des surprises pour les consommateurs qui achètent des services de voyages dans la province.

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

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

À la suite d'une consultation publique tenue par l'Office des transports du Canada relativement à la publicité des prix des services aériens, des modifications proposées au *Règlement sur les transports aériens* adopté en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* ont fait l'objet d'une prépublication dans la partie 1 de la *Gazette du Canada* le 3 juillet 2012 et sont entrées en vigueur le 14 décembre 2012. Le *Règlement sur les transports aériens* stipule que le prix

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

4.8.1.1.3 Lois applicables aux activités de franchisage

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

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

4.8.1.2 Royaume-Uni

L'industrie touristique du Royaume-Uni est chapeautée par trois grands organismes de réglementation, soit l'ATOL, l'ABTA et l'IATA (définis ci-après). L'ATOL est un plan de protection visant les vols et les voyages par avion qui est géré par la Civil Aviation Authority (CAA) et est garanti par le gouvernement. La plupart des entreprises vendant des services de transport aérien au Royaume-Uni, telle Canadian Air, sont tenues, en vertu de la loi, de détenir un permis appelé « ATOL ». Le permis ATOL prémunit les consommateurs contre les pertes d'argent ou évite que les consommateurs soient laissés en plan à l'étranger si un voyageur cesse ses activités. Toutes les entreprises détentrices d'un permis doivent participer à un régime de garantie financière administré par la CAA qui protège les consommateurs en cas de défaillance d'une entreprise. À la suite de l'adoption de cette mesure, Canadian Air a émis une lettre de garantie de 2,3 millions de livres sterling au nom de la CAA. Les détenteurs de permis ATOL doivent délivrer leur certificat à chaque client réservant un voyage visé par leur permis ATOL. Cette protection est comprise dans le prix des voyages réservés auprès d'un détenteur de permis ATOL. Depuis 2016, les passagers d'Air Transat voyageant au départ du Royaume-Uni, tout comme les passagers d'autres transporteurs aériens réguliers ne seront plus protégés par l'ATOL. Par contre, les clients de Canadian Air qui achètent un forfait vacances comprenant un vol admissible continueront de l'être.

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

4.8.2 Transporteurs aériens

4.8.2.1 Cadre réglementaire international

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

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

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

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

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

4.8.2.2 Législation canadienne

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

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

Les conditions mentionnées précédemment ne s'appliquent pas aux vols intérieurs canadiens puisque la législation ne fait plus de distinction entre les services aériens réguliers et affrétés. Par ailleurs, Air Transat détient des licences émises par l'Office des transports du Canada l'autorisant à offrir des services réguliers à destination des États-Unis, de Cuba, de l'Union européenne (représentant ses 28 États membres), du Mexique, de la Jamaïque, des Bahamas, de la Barbade, de la Turquie, du Panama, du Costa Rica, du Nicaragua, d'El Salvador, de la Colombie, d'Antigua-et-Barbuda, Sainte-Lucie, des Antilles néerlandaises, de la République dominicaine, d'Israël et d'Haïti. Ces services sont soumis aux règles établies en vertu des accords bilatéraux de transport aérien conclus entre le Canada et ces pays ainsi que les autorités supranationales.

Le 16 mai 2017, le ministre fédéral des Transports, l'honorable Marc Garneau, a déposé devant la Chambre des communes du Canada le Projet de loi C-49, la *Loi sur la modernisation des transports*. Les principaux éléments de cette loi qui auraient des répercussions directes sur la Société sont les suivants : (i) l'établissement d'un nouveau régime de droits des passagers aériens qui imposerait aux transporteurs aériens des obligations légales à l'égard de la gestion des retards sur l'aire de trafic et des indemnités dans les cas de refus d'embarquement ou de retards ou d'annulation de vols, ainsi qu'un devoir de diligence, de même que des normes de responsabilité en matière de transport des bagages qui ne sont pas présentement visées par des conventions internationales existantes; (ii) l'augmentation du nombre maximum d'actions avec droit de vote d'une compagnie aérienne qui détient un permis au Canada pouvant être détenues en propriété véritable par des non-Canadiens, passant de 25 % à 49 %; (iii) l'établissement par le ministre fédéral des Transports d'un processus d'approbation/d'indemnisation en vertu de lois sur la concurrence pour la constitution de coentreprises aériennes. La Société a déposé un mémoire détaillé devant les instances gouvernementales et législatives relativement au Projet de loi C-49 qui formulait la nécessité d'un encadrement équilibré du régime de droits des passagers et qui demandait à ce que le processus d'approbation

projeté des coentreprises aériennes demeure assujéti à un contrôle serré en vertu des lois sur la concurrence afin de maintenir à long terme une concurrence juste et durable dans le secteur du transport aérien au Canada. En date du 31 octobre 2017, le Projet de loi C-49 était passé en troisième lecture à la Chambre des communes et avait été transféré au Sénat canadien à des fins d'examen et d'étude supplémentaires conformément aux procédures législatives applicables.

Le 14 septembre 2017, Transat a témoigné devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités dans le cadre de l'étude de la *Loi sur la modernisation des transports*. À cet égard, Transat a proposé de renforcer les dispositions relatives à la formation de coentreprises aériennes internationales en soumettant les projets de ce type de coentreprises à un mécanisme d'examen largement inspiré des dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* concernant les fusions. De plus, Transat a réitéré lors de cette séance son appui à l'adoption d'une charte des voyageurs ainsi qu'aux modifications visant à porter à 49% la propriété étrangère des compagnies aériennes canadiennes.

Le 30 janvier 2015, le projet de loi C-51, *Loi édictant la Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada et la Loi sur la Sûreté des déplacements aériens, modifiant le Code criminel, la Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité et la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés et apportant des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois* (la « **loi antiterroriste** ») a été présenté en première lecture à la Chambre des communes. La loi antiterroriste vise à établir un nouveau cadre législatif en vue d'identifier et de contrer les personnes soupçonnées de menacer la sûreté des transports ou de se déplacer en aéronef dans le but de commettre une infraction de terrorisme. La loi antiterroriste autoriserait le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile à établir la liste de telles personnes et à enjoindre aux transporteurs aériens de prendre toute mesure pour prévenir la commission de tels actes. Le ministre des Transports aurait également le droit de saisir un aéronef en vue de l'inspecter et de prendre des mesures en ce qui concerne le mouvement de l'aéronef. La direction ne peut pas prédire si la loi antiterroriste sera adoptée ni quand elle pourrait l'être.

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

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

Le 1^{er} juillet 2014, la *Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et la Loi sur les*

télécommunications est entrée en vigueur. Également appelée la « **loi canadienne anti-pourriel** » ou « **LCAP** », la loi régit notamment les conditions auxquelles les messages électroniques commerciaux peuvent être envoyés. Toutes les filiales canadiennes de la Société ont mis en œuvre des mécanismes assurant leur conformité aux exigences de la LCAP avant le 1^{er} juillet 2014.

4.8.2.3 Législation étrangère

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

4.8.2.4 L'IATA

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

4.8.3 **Environnement**

Nous avons mis en place les processus nécessaires et nous conformons, à tous égards importants, aux dispositions des lois et des règlements sur l'environnement visant nos immeubles et nos activités. Il en est de même pour tous les niveaux de réglementation, soit celle qui est applicable aux arrondissements et les réglementations municipale, provinciale, fédérale et internationale. Tous les ans, le comité de gestion de risques et de régie de l'entreprise du conseil d'administration réalise une évaluation des risques et révisé les politiques et les procédures de l'entreprise en matière d'environnement.

Le 3 juin 2014, Air Transat est devenue la première compagnie aérienne en Amérique du Nord à obtenir la phase 1 de la certification environnementale IEnvA (IATA Environmental Assessment), le sceau d'excellence en matière de bonnes pratiques environnementales de l'IATA (International Air Transportation Association). Ce programme est basé sur le respect de normes environnementales strictes et sur l'engagement de l'entreprise à améliorer constamment sa gestion environnementale. Les critères qui sous-tendent la certification IEnvA sont basés sur une combinaison de normes issues de systèmes de gestion environnementaux reconnus tels qu'ISO 14001, l'IATA Operational Safety Audit (IOSA) et l'IATA Safety Audit for Ground Operations (ISAGO). Les évaluations sont réalisées par des organisations de certifications environnementales accréditées indépendantes, qui ont démontré des compétences en audit de système de gestion environnemental.

Depuis janvier 2012, tous les transporteurs aériens desservant l'UE, y compris Air Transat, sont assujettis au règlement concernant l'application du système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) à l'aviation. Cependant, à la suite d'objections formelles soulevées par de nombreux pays du monde entier au sujet de l'application extraterritoriale du SCEQE et des violations de la souveraineté des États qui en résultent, selon leurs allégations, l'UE a suspendu en novembre 2012 l'application de son SCEQE aux services aériens fournis entre l'UE et les pays tiers en attendant le résultat des délibérations de l'OACI à l'occasion de son assemblée générale de l'automne 2013 au sujet de l'adoption d'un plan multilatéral visant la réduction des effets des GES de l'aviation sur les changements climatiques. Une résolution en ce sens a effectivement été adoptée durant l'assemblée générale de l'OACI. L'UE a par la suite modifié son règlement SCEQE afin de limiter sa portée aux vols intra-européens, et cette mesure est appelée la « disposition de suspension ». À la 39^e assemblée générale triennale subséquente de l'OACI

tenu à l'automne 2016, un nouveau mécanisme mondial de mesures basées sur le marché a été accepté, lequel créerait un régime volontaire de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale à compter de 2021. Ce régime, connu comme CORSIA (pour *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*), deviendra obligatoire pour tous les pays d'ici 2027, sauf les pays les moins développés. Le Canada est l'un des nombreux pays qui participeront à la phase volontaire. En conséquence, les émissions de carbone produites par un aéronef d'Air Transat qui voyage du Canada vers un autre pays non exempté et qui a accepté de participer à la phase de transition volontaire devront être compensées au moyen d'un ou de plusieurs programmes. À l'heure actuelle, on ne sait pas si l'UE maintiendra la portée intra-européenne actuelle du SEQUE-UE, si elle reviendra à une portée complète ou si elle exclura l'aviation du SEQUE-UE. Jusqu'à ce qu'une décision formelle soit prise, Air Transat continuera de respecter toutes les obligations juridiques prescrites par l'UE relativement à la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre.

Au cours de l'année 2017, les transporteurs aériens qui exploitent des vols domestiques en Suisse et à partir de l'UE ont dû fournir des informations et plans de surveillance aux fins du nouveau système d'échange de quotas à l'émission qui entrera en vigueur en Suisse en 2020. La Suisse et l'UE cherchent ainsi à relier leurs systèmes respectifs de quotas à l'émission. Les deux systèmes continueront toutefois de fonctionner en parallèle jusqu'à ce qu'une entente soit conclue. Air Transat n'est pas assujettie à ces systèmes puisque les vols en provenance de l'extérieur de l'Union européenne et à destination de celle-ci ne sont pas inclus, en raison de la mesure de « disposition de suspension » susmentionnée en ce qui a trait au système de l'UE, laquelle mesure a été étendue pour coïncider avec l'introduction du régime CORSIA de l'OACI en 2021.

Au Canada, une taxe intra-provinciale pour les émissions de carbone est déjà en place dans les provinces de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, laquelle toutefois ne s'applique pas à Air Transat puisque celle-ci n'opère pas de vols intra-provinciaux. Depuis 2014, la province de l'Ontario applique quant à elle une taxe sur le carburant d'aviation, laquelle taxe s'applique à toutes les compagnies aériennes qui achètent du carburant pour leurs avions en Ontario. Le gouvernement fédéral projette d'introduire une nouvelle loi qui serait accompagnée de règlements aux fins de mettre en œuvre un système de prix pour la pollution au carbone, laquelle réglementation s'appliquerait aux provinces et territoires canadiens qui n'ont pas de système qui s'aligne sur les critères de référence. L'impact de cette nouvelle législation sur l'industrie de l'aviation n'est pas clair à ce jour, ni quelles en seraient les implications financières pour Air Transat, mais celle-ci participe activement aux consultations gouvernementales à cet égard par l'entremise du groupe commercial de l'industrie, le CNLA (Conseil national des lignes aériennes du Canada) dont elle est membre. Notre objectif est de mitiger les coûts pour Air Transat et d'assurer des règles du jeu équitables.

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

4.8.4 Responsabilité sociale de la Société

Nous nous efforçons de maintenir des relations saines et mutuellement bénéfiques avec toutes les collectivités, afin qu'elles profitent au maximum des retombées favorables de nos activités et du tourisme en général, et nous nous efforçons également de réduire au minimum les effets défavorables. Nous avons mis en place à cet égard un programme de responsabilité d'entreprise exhaustif, dont nous présentons un compte rendu à l'adresse resp.transat.com, qui fait état de notre engagement à agir de manière responsable et décrit les principales réalisations de la Société en ce sens.

Après dix ans d'efforts en matière de durabilité, Transat est devenue le premier voyageur en Amérique du Nord à obtenir le statut de Partenaire de la certification *Travelife* en 2016, franchissant une étape importante du processus d'obtention de cette certification de renommée mondiale dans le secteur du tourisme. Nous avons poursuivi la mise en œuvre de notre plan d'action *Travelife* cette année en vue d'obtenir la certification à proprement parler en 2018. De plus, en mars 2017, la Société a publié une nouvelle version de son site web en matière de responsabilité

d'entreprise. Le site recense quelques 70 initiatives qui se concentrent concrètement sur quatre grands piliers, à savoir : l'environnement, les collectivités, le milieu de travail et les activités touristiques.

Transat accorde une grande importance au développement des compétences et au maintien d'un climat de travail basé sur le respect. Au fil des années, nous avons mis en place un éventail de programmes et d'outils ayant pour but d'améliorer l'accueil, l'intégration et la formation des employés, ainsi que tout ce qui touche à la reconnaissance du personnel. Au chapitre de la diversité, valeur fondamentale pour Transat, il convient de souligner que 45% de nos cadres supérieurs sont des femmes et que le recrutement de personnes issues de groupes minoritaires est une priorité. De plus, nous privilégions l'embauche directe ou indirecte de personnel local à destination.

Chez Transat, nous croyons que le développement et la formation de nos talents sont les éléments clés d'une expérience employé enrichissante, qui contribue à la performance de l'organisation. Ainsi, nous mettons en œuvre des solutions de développement qui répondent à la réalité des différents secteurs d'activité et types de populations. Ces solutions se veulent agiles, efficaces, novatrices et axées sur l'apprentissage expérientiel. Notre portefeuille de formations couvre autant le développement technique, professionnel et d'affaires que les aptitudes de leadership. En 2017, 605 de nos collaborateurs et professionnels, 368 de nos agents des centres d'appels et 170 de nos gestionnaires et directeurs ont participé à l'une ou l'autre de nos formations. La qualité de l'accompagnement, qui permet aux différents partenaires internes de bien cibler leurs besoins et de profiter de solutions parfaitement adaptées.

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

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

4.9 FACTEURS DE RISQUE

Nous sommes soumis à un certain nombre de risques et d'autres facteurs qui pourraient avoir une incidence sur la demande à l'égard de nos produits, certains étant liés ou inhérents à l'industrie du voyage en général. À cet égard, veuillez vous référer à la section intitulée « Risques et incertitudes » de notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2017, que vous pouvez consulter sur SEDAR (sedar.com).

4.9.1 Gestion de risques et assurances aériennes

4.9.1.1 Voyagistes et agences de voyages

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

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

4.9.1.2 Transporteur aérien

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

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

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

5. DIVIDENDES

Transat n'a pas déclaré ni versé de dividendes aux détenteurs d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote au cours des trois derniers exercices afin de conserver des liquidités pour le développement du pôle hôtelier et pour faire face aux défis découlant de la conjoncture économique. Aucune décision n'a été prise concernant les dividendes futurs et rien ne nous permet de garantir que des dividendes seront à nouveau payés.

6. RAPPORT DE GESTION

Nous vous reportons à notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2017, que vous pouvez consulter sur SEDAR (sedar.com).

7. STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL-ACTIONS

7.1 CONTRAINTES EN MATIÈRE DE PROPRIÉTÉ D'ACTIONS

En vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, Air Transat doit être en mesure, en tout temps, de justifier qu'elle est un « Canadien » au sens de cette loi (ci-après, un « **Canadien admissible** ») afin de pouvoir détenir les licences 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 admissibles¹.

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

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

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

7.2 INFORMATION ET RAPPORTS

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

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

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

7.3 RÉGIME DE DROITS DES ACTIONNAIRES DE TRANSAT

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

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

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

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

De plus, le Régime de droits de 2017 donne encore effet à une décision rendue en 2014 par les autorités canadiennes de réglementation des valeurs mobilières qui a pour effet de faire en sorte que les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote de Transat soient considérées comme une seule et même catégorie d'actions pour l'application des règles visant les offres publiques d'achat et de celles visant le système d'alerte, contenues dans les lois canadiennes sur les valeurs mobilières. De ce fait, le déclenchement du Régime de droits 2017 a lieu lorsqu'une offre visant l'acquisition d'au moins 20 % des actions à droit de vote variable et des actions à

droit de vote, les deux catégories prises ensemble, et non pas lorsque l'offre vise l'acquisition d'au moins 20 % de l'une ou de l'autre des catégories séparément. Une copie de la décision rendue en 2014 par les autorités canadiennes figure dans le profil de Transat sur SEDAR (sedar.com).

7.4 DESCRIPTION GÉNÉRALE DE NOTRE CAPITAL SOCIAL

En date de la présente notice annuelle, le capital social de Transat se compose d'actions à droit de vote et d'actions à droit de vote variable, introduites dans nos plus récents statuts de modification déposés et entrés en vigueur le 4 mars 2005 (les « **statuts de modification** »), et d'actions privilégiées. Au 31 octobre 2017, 1 410 985 actions à droit de vote variable et 36 239 624 actions à droit de vote étaient émises et en circulation. Le résumé qui suit décrit les droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés aux actions à droit de vote variable, aux actions à droit de vote et aux actions privilégiées de Transat.

7.4.1 Actions à droit de vote variable de catégorie A

7.4.1.1 Exercice des droits de vote

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

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

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

7.4.1.2 Dividendes

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

7.4.1.3 Fractionnement ou regroupement

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

7.4.1.4 Droits en cas de liquidation ou de dissolution

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

7.4.1.5 Conversion

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

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

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

7.4.1.6 Contraintes en matière de propriété d'actions

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

7.4.2 Actions à droit de vote de catégorie B

7.4.2.1 Exercice des droits de vote

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

7.4.2.2 Dividendes

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

7.4.2.3 Fractionnement ou regroupement

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

7.4.2.4 Droits en cas de liquidation ou de dissolution

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

7.4.2.5 Conversion

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

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

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

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

7.4.2.6 Restrictions relatives à la propriété des actions

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

7.4.3 **Actions privilégiées**

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

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

8. **MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES**

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

Le tableau qui suit présente les prix plancher et plafond déclarés et le volume des opérations des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote inscrites sous le symbole « TRZ », pour chaque mois de l'exercice terminé le 31 octobre 2017.

TRANSAT A.T. INC. « TRZ »			
Mois	Plafond	Plancher	Volume
Octobre 2017	10,98 \$	9,40 \$	2 785 100
Septembre 2017	10,44 \$	8,26 \$	5 773 343
Août 2017	9,30 \$	7,60 \$	3 500 949
Juillet 2017	7,88 \$	5,56 \$	2 630 140
Juin 2017	6,10 \$	5,55 \$	805 204
Mai 2017	6,31 \$	5,50 \$	1 644 584

TRANSAT A.T. INC. « TRZ »			
Avril 2017	5,58 \$	5,07 \$	1 027 475
Mars 2017	5,81 \$	5,10 \$	1 741 070
Février 2017	5,89 \$	5,02 \$	2 397 182
Janvier 2017	5,93 \$	5,12 \$	805 819
Décembre 2016	6,00 \$	5,06 \$	1 181 742
Novembre 2016	6,20 \$	5,65 \$	811 671

Le 31 octobre 2017, le cours de clôture à la TSX des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote était de 10,66 \$ par action.

9. NOS ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION

9.1 NOS ADMINISTRATEURS

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

Nom de l'administrateur, province et pays de résidence	Principale occupation	Administrateur depuis	Actions avec droit de vote détenues en propriété ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou une emprise ⁽¹⁾	Unités d'actions différées (UAD) ⁽¹⁾
Jean-Marc Eustache <i>Québec, Canada</i>	Président du conseil, président et chef de la direction	Février 1987	410 636	10 331
Raymond Bachand <i>Québec, Canada</i>	Conseiller stratégique, Norton Rose Fulbright	Mars 2014	0	28 721
Louis-Marie Beaulieu <i>Québec, Canada</i>	Président du conseil et chef de la direction de Groupe Desgagnés inc.	Mars 2013	20 000	20 571
Lucie Chabot <i>Québec, Canada</i>	Vice-présidente et chef de la direction financière de Sail Plein Air inc.	Octobre 2015	1 500	4 566
Lina De Cesare <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	Mai 1989	75 576	15 461
Jean Pierre Delisle <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés et de successions	Septembre 2007	33 000	17 029



Nom de l'administrateur, province et pays de résidence	Principale occupation	Administrateur depuis	Actions avec droit de vote détenues en propriété ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou une emprise ⁽¹⁾	Unités d'actions différées (UAD) ⁽¹⁾
W. Brian Edwards <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	Juin 2010	18 790	37 822
Susan Kudzman <i>Québec, Canada</i>	Vice-présidente exécutive et chef de la gestion des risques et Affaires corporatives, Banque Laurentienne du Canada	Mars 2014	0	30 474
Jean-Yves Leblanc <i>Québec, Canada</i>	Administrateur en chef et administrateur de sociétés	Décembre 2008	13 000	24 713
Jacques Simoneau <i>Québec, Canada</i>	Président-directeur général, Gestion Univalor, s.e.c.	Novembre 2000	18 280	17 643
Louise St-Pierre <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	Octobre 2017	0	0
Philippe Sureau <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	Février 1987	323 209	21 533

(1) Le nombre d'actions ou d'unités d'actions différées indiqué est arrêté au 31 octobre 2017 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. Vous pourrez consulter notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction de 2018 (ou dans notre plus récente circulaire de sollicitation de procurations par la direction) pour de plus amples renseignements à ce sujet.

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

- M. Raymond Bachand a été élu député d'Outremont à l'Assemblée nationale du Québec le 12 décembre 2005 et réélu à trois reprises en 2007, 2008 et 2012. Il a été ministre du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation de février 2006 à juin 2009, ministre du Tourisme d'avril 2007 à décembre 2008, ministre responsable de la région de Montréal d'avril 2007 à septembre 2012, ministre des Finances d'avril 2009 à septembre 2012 et ministre du Revenu d'août 2010 à septembre 2012. Il s'est retiré de la vie politique le 13 septembre 2013. Depuis le 20 janvier 2014, il agit à titre de conseiller stratégique au sein du cabinet d'avocats Norton Rose Fulbright;
- Mme Lina De Cesare a été conseillère du président de Transat de novembre 2009 à octobre 2014 et présidente, Voyagistes, de Transat et présidente de Corporation de gestion hôtelière Caméléon de décembre 2004 à novembre 2009;
- Mme Susan Kudzman a été actuaire et membre du partenariat chez Mercer Canada où elle a été embauchée de 2011 à 2014 pour diriger la pratique de gestion de risques. Elle a été première vice-

présidente, ressources humaines, à la Banque Laurentienne du Canada de mars 2014 à septembre 2015 et est vice-présidente exécutive et chef de la gestion des risques et Affaires corporatives à la Banque Laurentienne du Canada depuis octobre 2015;

- Mme Louise St-Pierre a été présidente et chef de la direction de Cogeco Connexion de 2013 à 2016. Elle a également occupé plusieurs postes à titre de vice-présidente au sein même de Cogeco Connexion; elle a été notamment première vice-présidente, services résidentiels de 2009 à 2013, vice-présidente, service à la clientèle et opérations de 2007 à 2009, et vice-présidente et chef des technologies de l'information de 1999 à 2007. Depuis 2017, elle est présidente du conseil d'administration du Domaine Forget dans Charlevoix, mais administratrice de celui-ci depuis 2012, et elle est également administratrice au sein du conseil d'administration de CAA-Québec;
- M. Philippe Sureau a été conseiller au président de Transat de novembre 2009 à octobre 2014.

Vous trouverez une description détaillée de tous les autres conseils d'administrations auxquels siègent les administrateurs de la Société dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction se rapportant à l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires qui aura lieu le 15 mars 2018 (ou dans notre plus récente circulaire de sollicitation de procurations par la direction, le cas échéant) que vous pourrez consulter sur SEDAR (sedar.com).

Le conseil d'administration de Transat a créé quatre comités auxquels il a confié des mandats spécifiques et les pouvoirs nécessaires pour l'aider à s'acquitter efficacement de ses responsabilités. Ces comités ainsi que leurs membres respectifs au 31 octobre 2017 sont énumérés dans le tableau suivant :

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

Au 13 décembre 2017, M. Jean-Yves Leblanc est l'administrateur en chef de Transat. Pour plus d'informations, nous vous reportons à la rubrique 15 de la présente notice annuelle. Il a notamment la responsabilité de présider et coordonner les réunions du comité d'audit.

9.2 NOTRE HAUTE DIRECTION

9.2.1 *Annonces importantes – retraites et nominations 2017*

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

fonctions de président de Transat international pour partir à la retraite. M. De Montigny continue d'assurer ses fonctions de vice-président, développement des affaires, sous une base contractuelle.

De plus, Transat a annoncé le 13 septembre 2017 la nomination de Bruno Leclaire au poste de chef de la direction des systèmes d'information et des solutions numériques, avec effet le 1^{er} novembre 2017. M. Leclaire succède à Michel Bellefeuille qui pour sa part continuera à assurer ses fonctions de vice-président, systèmes d'information jusqu'à son départ à la retraite prévu le 31 décembre 2017.

Le 11 octobre 2017, Transat a également annoncé la nomination d'Annick Guérard au poste de chef de l'exploitation de Transat à compter du 1^{er} novembre 2017. À ce titre, Mme Guérard est responsable de toutes les activités de voyage loisir de Transat, y compris le secteur aérien. Par ailleurs, Mme Guérard continue à assurer ses fonctions de présidente et directrice-générale de Transat Tours Canada inc.

9.2.2 Membres actuels

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

Au 31 octobre 2017, les administrateurs et membres de la haute direction de la Société détiennent en tant que groupe 1 396 640 actions à droit de vote, lesquelles représentent 3,77 % du nombre total d'actions à droit de vote et d'actions à droit de vote variable émises et en circulation à cette date.

Nom du membre, province et pays de résidence	Première année de service au sein de Transat	Poste occupé au sein de Transat et de certaines de ses filiales	Actions avec droit de vote détenues en propriété ou sur lesquelles le membre exerce une emprise ou un contrôle ⁽¹⁾
Jean-Marc Eustache <i>Québec, Canada</i>	1987	Président du conseil, président et chef de la direction de Transat	410 636
Joseph Adamo <i>Québec, Canada</i>	2011	Président et directeur général de Transat Distribution Canada inc. et vice-président et chef de la distribution de Transat Tours Canada inc.	22 515
Michel Bellefeuille <i>Québec, Canada</i>	2002	Vice-président et chef de la direction des systèmes d'information de Transat ⁽²⁾	44 586
Bernard Bussièrès <i>Québec, Canada</i>	2001	Vice-président, affaires juridiques et secrétaire corporatif de Transat	70 856
André De Montigny <i>Québec, Canada</i>	2000	Vice-président, développement des affaires de Transat ⁽³⁾	72 811
Daniel Godbout <i>Québec, Canada</i>	1999	Vice-président principal, transport et gestion de revenus de Transat	116 693

Nom du membre, province et pays de résidence	Première année de service au sein de Transat	Poste occupé au sein de Transat et de certaines de ses filiales	Actions avec droit de vote détenues en propriété ou sur lesquelles le membre exerce une emprise ou un contrôle ⁽¹⁾
Annick Guérard <i>Québec, Canada</i>	2002	Chef de l'exploitation, Transat A.T. inc. et présidente et directrice générale, Transat Tours Canada inc. ⁽⁴⁾	37 536
Christophe Hennebelle <i>Québec, Canada</i>	2009	Vice-président, ressources humaines et affaires publiques de Transat	13 675
Jean-François Lemay <i>Québec, Canada</i>	2011	Président et directeur général d'Air Transat A.T. inc.	40 750
Denis Pétrin <i>Québec, Canada</i>	1990	Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière de Transat	63 227

- (1) Le nombre d'actions indiqué est arrêté au 31 octobre 2017 et est fondé sur les déclarations des membres de notre haute direction. Il est précisé que le nombre d'actions mentionné ne comprend pas les actions achetées en cours d'année par les membres de la haute direction aux termes du Régime d'achat d'actions au bénéfice de tous les employés ou cadres de Transat ou attribuées en début d'année aux termes du Programme d'incitation à l'actionnariat permanent pour la haute direction de Transat.
- (2) À compter du 1^{er} novembre 2017, M. Bruno Leclaire assurera les fonctions de chef de la direction des systèmes d'information et de solutions numériques compte tenu du départ à la retraite de M. Bellefeuille prévu en décembre 2017.
- (3) À compter du 31 juillet 2017, M. De Montigny assure les fonctions de vice-président, développement des affaires sous une base contractuelle, nous vous reportons à la rubrique 9.2.1 de la présente notice actuelle pour plus de détails.
- (4) À compter du 1^{er} novembre 2017, Mme Annick Guérard assurera les fonctions de chef de l'exploitation de Transat en plus de ses fonctions de présidente et directrice générale de Transat Tours Canada.

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

- M. Joseph Adamo a été vice-président, marketing et commerce électronique de Transat Tours Canada de novembre 2011 à octobre 2014, et il est aussi directeur général de Transat Distribution Canada depuis juin 2013. Depuis le 20 octobre 2016, il est président et directeur général de Transat Distribution Canada. Depuis le 1^{er} mai 2017, il est président de Transat Distribution Canada et vice-président et chef de la distribution de Transat Tours Canada;
- Mme Annick Guérard a été vice-présidente Marché Sud de novembre 2011 à décembre 2012 de Transat Tours Canada et, par la suite, elle a occupé le poste de directrice générale de Transat Tours Canada de décembre 2012 à octobre 2016. En 2016, elle a été nommée présidente et directrice générale chez Transat Tours Canada. Le 1^{er} novembre 2017, elle est devenue chef de l'exploitation de Transat A.T. inc.;
- M. Christophe Hennebelle a occupé le poste de directeur, ressources humaines, de Look Voyages, de novembre 2009 à juillet 2014, le poste de directeur, ressources humaines, de Transat France et d'août 2014 à juin 2016, le poste de vice-président, ressources humaines et gestion du talent de Transat. Depuis le 23 juin 2016, il est vice-président, ressources humaines et Affaires publiques de Transat;

- M. Jean-François Lemay a occupé le poste de directeur général d'Air Transat d'avril 2013 à octobre 2016 et a également occupé le poste de vice-président, ressources humaines et gestion du talent de Transat d'octobre 2011 à août 2014. D'octobre 2003 à octobre 2011, il a occupé le poste d'associé chez Dunton Rainville exerçant sa pratique en droit administratif et droit de l'emploi. Depuis le 20 octobre 2016, il est président et directeur général d'Air Transat.

9.3 INTERDICTIONS D'OPÉRATIONS OU FAILLITES

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

- i) a fait l'objet d'une interdiction d'opérations ou d'une ordonnance semblable ou s'est vu refuser le droit de se prévaloir de toute dispense prévue par la législation en valeurs mobilières pendant plus de trente jours consécutifs;
- ii) a, après la cessation des fonctions de l'administrateur ou du membre de la haute direction, fait l'objet d'une interdiction d'opérations ou d'une ordonnance semblable ou s'est vu refuser le droit de se prévaloir de toute dispense prévue par la législation en valeurs mobilières pendant plus de trente jours consécutifs en raison d'un événement survenu pendant que la personne exerçait cette fonction; ou
- iii) a, pendant que l'administrateur ou le membre de la haute direction exerçait cette fonction ou au cours de l'exercice suivant la cessation des fonctions de celui-ci, fait faillite, fait une proposition concordataire en vertu de la législation sur la faillite ou l'insolvabilité, fait l'objet ou a été à l'origine d'une procédure judiciaire, d'un concordat ou d'un compromis avec des créanciers, ou pour laquelle un séquestre, séquestre-gérant ou un syndic de faillite a été nommé afin de détenir l'actif.

9.4 AMENDES OU SANCTIONS

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

9.5 FAILLITES PERSONNELLES

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

10. POURSUITES JUDICIAIRES

Dans le cours normal des affaires, la Société est exposée à diverses réclamations et actions. Ces litiges sont souvent entourés de nombreuses incertitudes, et l'issue de chacun desdits litiges est imprévisible. Selon la direction, les réclamations et actions sont suffisamment provisionnées ou couvertes par des polices d'assurance, et leur règlement ne devrait pas avoir d'effet défavorable significatif sur la situation financière de la Société, sous réserve du

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

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

10.1 AUTRES

De temps à autre, la Société fait l'objet de vérifications par les autorités fiscales qui soulèvent des questions quant au traitement fiscal de certaines transactions. Certaines de ces questions pourraient entraîner des coûts importants qui demeureront incertains jusqu'à ce qu'un ou plusieurs événements se réalisent ou non. Même si l'issue est difficile à prédire avec certitude, les réclamations ou risques fiscaux dont l'issue sera probablement défavorable sont comptabilisés par la Société selon la meilleure estimation possible du montant de la perte. La déductibilité fiscale des pertes que la Société a déclarées au cours des exercices passés et découlant de placements dans des papiers commerciaux structurés adossés à des actifs a été remise en question par les autorités fiscales et des avis de cotisation ont été reçus à cet effet au cours de l'exercice. Cette situation, qui pourrait entraîner une charge d'environ 16,2 M \$, n'est pas provisionnée puisque la Société a l'intention de se défendre vigoureusement et croit fermement posséder suffisamment de faits et d'arguments pour conclure que la décision finale lui sera probablement favorable. Cependant, cette situation a entraîné un déboursé de 15,1M \$ au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2015. Ce montant est comptabilisé comme impôt à recevoir au 31 octobre 2017.

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

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

12. INTÉRÊTS DES EXPERTS

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. est la société d'experts-comptables qui a préparé le rapport des auditeurs aux actionnaires relativement aux états financiers consolidés de la Société pour les exercices terminés le 31 octobre 2017 et le 31 octobre 2016, qui figurent dans le rapport annuel 2017 de la Société. Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. a confirmé à la Société qu'elle est indépendante au sens du Code de déontologie de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec.

13. CONTRATS IMPORTANTS

En date de la présente notice annuelle nous avons conclu dix (10) baux de location d'aéronefs considérés comme étant importants. Ces baux d'aéronefs résultent d'une entente conclue entre Air Transat et Thomas Cook Airlines Limited, aux termes de laquelle Air Transat louera un total de dix (10) aéronefs de type Airbus A321neo LR. Vous trouverez une description détaillée des Airbus A321neo LR ainsi que de leur rôle dans la stratégie de flotte de la Société dans la section « Transport Aérien » de la présente notice annuelle.

Exception faite des contrats conclus dans le cours normal des activités ainsi que des dix baux d'aéronefs mentionnés ci-dessus, aucun autre contrat important n'a été conclu au cours de l'exercice 2017.

14. INFORMATIONS PROSPECTIVES

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

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

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

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

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

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

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

15.1 NOMINATION D'UN ADMINISTRATEUR EN CHEF UNIQUE

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

Il incombe notamment à l'administrateur en chef d'établir l'ordre du jour des réunions du conseil d'administration de concert avec le président du conseil et président et chef de la direction. L'administrateur en chef a le pouvoir, au besoin, de convoquer et de présider des réunions des administrateurs indépendants et d'en établir l'ordre du jour ainsi que de présider des séances à huis clos du conseil hors la présence des membres de la direction, afin de donner l'occasion aux administrateurs de discuter librement et ouvertement de certaines questions et de formuler des commentaires et des directives à l'intention de la direction. Jean-Yves Leblanc a été nommé administrateur en chef le 15 mars 2012 et réélu les 14 mars 2013, 13 mars 2014, 12 mars 2015, 10 mars 2016 et 16 mars 2017.

15.2 CHARTE DU COMITÉ D'AUDIT

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

15.3 COMPOSITION DE NOTRE COMITÉ D'AUDIT

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

15.3.1 Compétences financières

Jean-Yves Leblanc. M. Leblanc est titulaire d'un baccalauréat en génie mécanique de l'Université Laval, détenteur d'une maîtrise en génie industriel de l'Université de Toronto et détenteur également d'une maîtrise en administration des affaires (MBA) de l'Université Western Ontario. Il a été président et chef de l'exploitation de Bombardier Transport de 1986 à 2001 et a ensuite présidé le conseil d'administration de cette société de 2001 à 2004. De 1982 à 1985, il a été membre de la direction de Marine Industrie en qualité de vice-président de sa division hydroélectrique et de vice-président principal et chef de l'exploitation de l'entreprise. De 1973 à 1981, il a agi comme vice-président puis comme président de Sométal Atlantic Itée. M. Leblanc est actuellement administrateur de diverses sociétés, dont Groupe Kéolis S.A.S. (France), Pomerleau inc., Premier Tech Itée et Emballage St-Jean Itée. Il est président du comité d'audit de Groupe Kéolis S.A.S. et de celui de Premier Tech Itée, et il est membre du comité d'audit de

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

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

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

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

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

Lucie Chabot. Mme Chabot est vice-présidente et chef de la direction financière de SAIL Plein Air inc., un important détaillant canadien d'équipement de sports et de plein air et à ce titre, elle est responsable des services comptables et financiers, des ressources humaines et des technologies de l'information.

Elle était auparavant présidente de Distribution Vinearius inc., un distributeur d'accessoires de vin qu'elle a fondé. Elle a également œuvré chez Intertrade Systems inc. de 2004 à 2007 en tant que directrice générale, après avoir été vice-présidente finances et ressources humaines. Pendant dix ans, elle a été coactionnaire du Groupe Conseil Strator inc., une entreprise de consultation dans le domaine du détail, de la distribution et des services dont le client principal était la Caisse de dépôt et placement du Québec. À ce titre, elle est intervenue dans plusieurs dossiers de financement et d'investissement. De 1986 à 1994, elle a agi à titre de directrice et vice-présidente finances de Sports Experts inc., leader canadien de la vente au détail d'articles de sports et de vêtements. Elle a débuté sa carrière chez Clarkson Gordon (EY) à titre de vérificatrice en 1981 et s'est jointe au groupe d'audit interne de Provigo en 1984. Mme Chabot est diplômée de l'Université Laval et membre de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec. Elle a été inscrite au tableau d'honneur de l'Institut canadien des comptables agréés, s'étant classée au 11^e rang canadien en 1982.

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

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

Au cours de sa carrière, M. Simoneau a participé activement à l'analyse, à l'évaluation, à la structuration et à la négociation de financements pour des sociétés fermées et ouvertes. Il a examiné et analysé des états financiers, des plans d'affaires et des plans stratégiques, et a interrogé la direction à cet égard. Il a occupé des postes aux conseils d'administration de six sociétés ouvertes, de 15 sociétés fermées et plus de dix comités et conseils d'organismes. Ces expériences ont permis à M. Simoneau d'acquérir les compétences nécessaires pour évaluer les pratiques comptables et les mesures de contrôle interne de Transat dans la préparation de ses états financiers.

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

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

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

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

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

15.6 HONORAIRES POUR LES SERVICES DES AUDITEURS EXTERNES

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

Pour les exercices terminés les 31 octobre 2017 et 31 octobre 2016, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. a facturé les honoraires ci-après pour les services d'audit et autres services liés à l'audit qu'elle a fournis à la Société :

	2017	2016
Honoraires d'audit ¹	865 000 \$	1 076 000 \$
Honoraires pour services liés à l'audit ²	58 000 \$	85 000 \$
Honoraires pour services de fiscalité ³	729 000 \$	435 000 \$
Autres honoraires ⁴	—	—
TOTAL	1 652 000 \$	1 596 000 \$

- (1) Les honoraires d'audit comprennent les honoraires pour les services professionnels fournis par les auditeurs externes à l'occasion de l'audit des états financiers de la Société ou les services qui sont normalement fournis par les auditeurs externes à l'occasion de dépôts ou de missions prévus par la loi et la réglementation. Ces honoraires comprennent également les honoraires pour les services rendus liés à l'interprétation des normes de présentation de l'information comptable et financière.
- (2) Les honoraires pour services liés à l'audit comprennent les honoraires pour les services de certification et les services connexes qui sont habituellement exécutés par l'auditeur externe. Ces services incluent les consultations comptables liées aux acquisitions, aux audits particuliers et aux contrôles préalables.
- (3) Les honoraires pour services de fiscalité comprennent les honoraires pour les services d'aide à la planification fiscale (restructuration des activités et activités abandonnées), les opinions en matière de fiscalité et la préparation et l'examen des déclarations de revenus et autres déclarations fiscales.
- (4) Cette catégorie d'honoraires comprendrait normalement les services professionnels rendus par les auditeurs externes de la Société qui ne sont pas présentés sous les rubriques « honoraires d'audit », « honoraires pour services liés à l'audit » et « honoraires pour services de fiscalité ». Aucun service de cette nature n'a été rendu à la Société pour les exercices terminés le 31 octobre 2017 et le 31 octobre 2016.

16. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Nos états financiers comparatifs et notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2017, qui sont inclus dans notre rapport annuel 2017, contiennent d'autres renseignements financiers. De renseignements additionnels, y compris des renseignements portant sur la rémunération des administrateurs et dirigeants et sur les prêts qui leur ont été consentis, sur les principaux porteurs des titres de Transat et sur les titres pouvant être émis en vertu des régimes de rémunération à base d'actions, seront présentés dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction pour l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires qui aura lieu le 15 mars 2018.

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

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

Constitution

Le conseil d'administration a constitué un comité d'audit (le « **comité d'audit** ») formé uniquement d'administrateurs indépendants, c'est-à-dire, qui n'ont pas de relation importante, directe ou indirecte, avec la Société², et dont il nomme les membres et le président. Le comité d'audit est composé d'au moins trois membres.

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

Rôle des parties prenantes

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

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

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



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

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

Lorsque les auditeurs démissionnent ou sont sur le point d'être destitués ou remplacés, ils devraient remettre à la Société, avec copie au comité d'audit, une déclaration écrite dans laquelle ils indiquent les motifs de leur démission ou de leur opposition à une destitution ou à un remplacement³.

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

Pouvoirs

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

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

Compétences

Tous les membres du comité d'audit ont une compétence financière⁴.

Mandat

Le comité d'audit a pour fonction :

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

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

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

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

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

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

Les auditeurs externes pourront effectuer tous les autres services qui ne sont pas des services d'audit, incluant les services fiscaux, pourvu que les services offerts soient autorisés préalablement par le comité d'audit⁵;

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

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

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

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

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

Programme annuel de travail

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

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

Commentaires additionnels

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