

Notice annuelle 2021



Transat A.T. inc.

Notice annuelle

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2021

Le 8 décembre 2021

TABLE DES MATIÈRES

1.	STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ	5
1.1	Nom et constitution	5
1.2	Liens intersociétés	7
2.	DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS	8
2.1	Le secteur des voyages vacances	8
2.2	Activité principale, vision et stratégie	8
2.3	Revue des objectifs et des réalisations pour 2021	9
2.4	Capacité de réaliser les objectifs	11
2.5	Opérations de financement importantes	12
3.	HISTORIQUE SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES	15
4.	DESCRIPTION DE NOS ACTIVITÉS	21
4.1	Transport aérien	21
4.2	Voyagistes	30
4.3	Agences de voyages et distribution	34
4.4	Nos employés	34
4.5	Concurrence	36
4.6	Propriété intellectuelle	40
4.7	Tendances	40
4.8	Le contexte réglementaire dans lequel nous exerçons nos activités	42
4.9	Facteurs de risque	58
5.	DIVIDENDES	59
6.	RAPPORT DE GESTION	59
7.	STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL-ACTIONS	59
7.1	Contraintes en matière de propriété d'actions	59
7.2	Information et rapports	60
7.3	Description générale de notre capital social	60
8.	MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	67
9.	NOS ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION	68
9.1	Nos administrateurs	69
9.2	Notre haute direction	73
9.3	Interdictions d'opérations ou faillites	75
9.4	Amendes ou sanctions	75
9.5	Faillites personnelles	75
10.	POURSUITES JUDICIAIRES	76
10.1	Autres	76
11.	AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	76
12.	INTÉRÊTS DES EXPERTS	77
13.	CONTRATS IMPORTANTS	77
14.	INFORMATIONS PROSPECTIVES	77
15.	NOMINATION D'UN PRÉSIDENT DU CONSEIL ET INFORMATION RELATIVE AU COMITÉ	79
15.1	Nomination d'un administrateur en chef unique	79
15.2	Charte du comité d'audit	80
15.3	Composition de notre comité d'audit	80
15.4	Compétences financières	80
15.5	Procédures de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à l'audit	83

15.6	Politique relative à la préapprobation des services d'audit et des services autres que d'audit	83
15.7	Honoraires pour les services des auditeurs externes	83
16.	RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	84
	ANNEXE A	85

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 2021, soit la date de la fin de notre année financière. Voici la liste des marques de commerce de Transat, dont certaines sont déposées, et des dessins que nous utilisons et auxquels nous référons dans la présente notice annuelle : l'étoile, l'étiquette de bagage, Air Transat ainsi que la mosaïque figurant sur certains de ses aéronefs, Canadian Affair, Club Voyages, Marlin Travel/Voyages Marlin, Trafictours, Transat, Transat Holidays USA, Turissimo, Voyages en Liberté et Voyages Transat/Transat Travel et TravelPlus. Les autres marques, dessins, dénominations sociales, noms commerciaux et noms de domaine mentionnés dans la présente notice annuelle appartiennent à leurs propriétaires.

1. STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ

1.1 Nom et constitution

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

- (i) modifier sa dénomination sociale pour « Transat A.T. inc. »;
- (ii) fixer le nombre de personnes devant composer le conseil d'administration à un minimum de neuf (9) et un maximum de quinze (15) et permettre au conseil d'administration de nommer des administrateurs en cours d'année;
- (iii) permettre la création d'un nombre illimité d'actions privilégiées pouvant être émises en séries, ce qui a mené à la création de 2 400 000 actions privilégiées, série 1, de 250 000 actions privilégiées, série 2, et d'un nombre illimité d'actions privilégiées, série 3;
- (iv) subdiviser chaque action ordinaire sur la base de trois actions ordinaires pour chaque action ordinaire émise et en circulation;
- (v) ajouter des restrictions relatives à l'émission et au transfert de ses actions avec droit de vote afin qu'elle conserve son statut de société « canadienne » au sens de la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10 (la « *Loi sur les transports au Canada* »);
- (vi) créer un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») et un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote »); convertir chaque action ordinaire émise et en circulation qui n'est pas détenue et contrôlée par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada* en une action à droit de vote variable; convertir chaque action ordinaire émise et en circulation qui est détenue et contrôlée par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada* en une action à droit de vote; annuler les actions ordinaires émises et en circulation ainsi converties; annuler les actions ordinaires non émises de Transat et leur substituer, avec les adaptations requises, les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote aux fins de l'exercice de tout droit de souscription, d'achat ou de conversion rattaché aux actions ordinaires ainsi annulées; et remplacer les restrictions antérieures en matière d'émission et de transfert des actions avec droit de vote de Transat par les restrictions mentionnées au sous-paragraphe (v) ci-dessus; et
- (vii) modifier ses statuts par le dépôt de statuts d'arrangement afin d'ajuster les restrictions actuelles à l'émission et au transfert d'actions des compagnies aériennes publiques afin qu'elle conserve le statut de société « canadienne », et ce, pour donner suite à la sanction royale reçue, le 23 mai 2018, par la *Loi sur la modernisation des transports*, L.C. 2018, ch.10 (la « *Loi sur la modernisation des transports* »), laquelle est venu modifier la définition de « Canadien » prévue par la *Loi sur les transports au Canada* afin d'élever le seuil des intérêts avec droit de vote d'un transporteur aérien qui peuvent être détenus et contrôlés par des « non-Canadiens » sans que le transporteur ne perde la qualité de société « canadienne », tout en établissant des limites précises liées à ces intérêts.

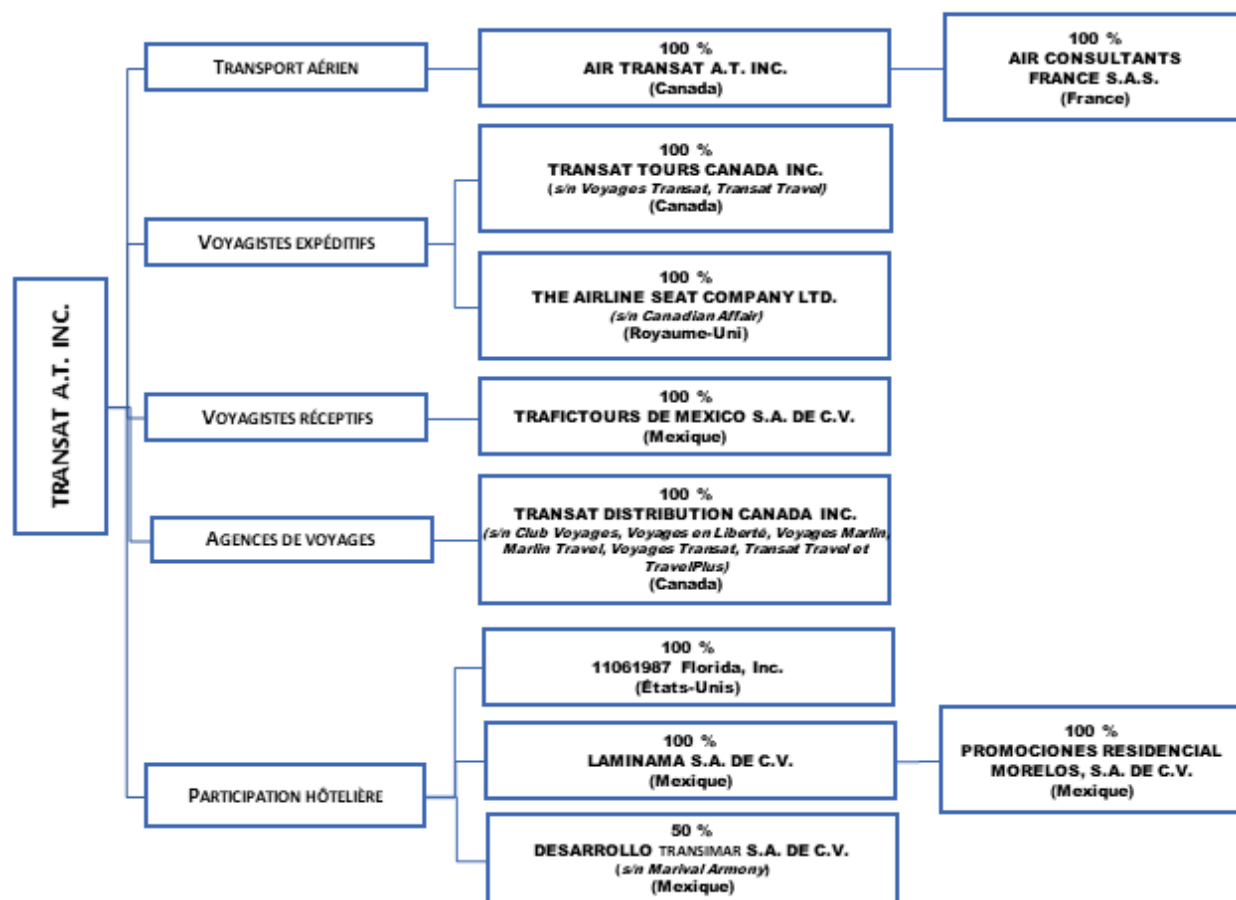
Depuis le 16 novembre 2015, les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote se négocient à la TSX sous un seul symbole boursier, « TRZ », et elles portent le numéro CUSIP 89351T401. Les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote sont collectivement appelées, aux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

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



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.



2. DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS

2.1 Le secteur des voyages loisirs

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

2.2 Activité principale, vision et stratégie

2.2.1 Activité principale

Née à Montréal il y a 35 ans, Transat est devenue une référence mondialement reconnue du voyage loisirs, particulièrement comme transporteur aérien sous la marque Air Transat. Élue Meilleure compagnie aérienne loisirs au monde par les passagers aux World Airline Awards de Skytrax, elle offre l'accès à des destinations internationales et canadiennes. Tout au long de leur voyage ou de leur séjour, elle s'emploie à servir ses clients avec passion et convivialité et à leur offrir une prestation parfaitement sécuritaire.

Certifiée Travelife depuis 2018, renouvelant sa flotte aérienne avec des appareils considérés les plus verts dans leur catégorie, elle s'engage au profit d'un environnement plus sain, qu'elle sait essentiel pour son activité et les destinations qu'elle dessert.

2.2.2 Stratégie

Dans le cadre de son plan stratégique 2022-2026, Transat s'est donné pour objectif de ramener la Société à la rentabilité et d'achever sa transformation pour atteindre un niveau de rentabilité supérieur au niveau pré-pandémique, ainsi que de croître dans de nouveaux marchés. Cette phase doit permettre de capitaliser sur les acquis après 2026 pour propulser Transat vers une nouvelle phase de croissance.

Pour cela, Transat mettra en œuvre ou poursuivra un certain nombre de changements :

- Le recentrage des activités aériennes et la redéfinition du réseau, avec une présence accrue à l'Est du Canada et à Montréal et la mise en œuvre d'alliances pour solidifier le réseau ;
- La réduction des coûts et l'accroissement de la flexibilité, notamment par la renégociation d'engagements (flotte, empreinte immobilière...), et le recentrage sur les activités aériennes (abandon de l'activité hôtelière) et une importante simplification de l'organisation ;
- L'optimisation à terme de la structure de son financement ;
- L'accroissement de l'efficacité grâce à une flotte rajeunie et resserrée sur deux types d'appareils Airbus, l'amélioration de l'utilisation des avions, la réduction des effets saisonniers, et l'amélioration des pratiques de gestion du revenu.

La Société continuera à s'appuyer et à capitaliser sur ses forces :

- Une marque de voyage loisir aimée des voyageurs, à un moment où les vacances et la visite des proches et de la famille seront les fers de lance de la reprise des déplacements aériens ;

- Un engagement fort pour l'environnement depuis de nombreuses années ;
- Des équipes engagées avec une tradition d'attachement fort à l'entreprise ;
- Un ancrage historique au Québec.

Pour l'exercice 2022, qui constitue la première année du plan, les objectifs et les inducteurs de performance que Transat poursuivra sont les suivants :

1. Poursuivre la relance des opérations en augmentant le volume et les niveaux d'emploi au cours des saisons hiver et été afin de préparer le retour à des niveaux pré-pandémiques au plus tard en 2023 ;
2. Préserver les liquidités et optimiser la trésorerie pour soutenir la reprise et le développement des activités ;
3. Poursuivre la rationalisation de la flotte notamment par l'arrivée de nouveaux appareils A321neoLR et l'obtention de l'accréditation Mixed Fleet Flying et préparer les évolutions nécessaires pour les cinq prochaines années ;
4. Déployer la stratégie d'alliance par la mise en place de plusieurs accords d'interligne ou de partage de codes ;
5. Reconsidérer les financements en place et optimiser la structure de capital ;
6. Déployer une stratégie globale de responsabilité d'entreprise et fixer des objectifs concrets de décarbonation de notre activité.

2.3 Revue des objectifs et des réalisations pour 2021

Les principaux objectifs pour l'exercice 2021 ainsi que les réalisations se détaillaient comme suit :

Obtenir les autorisations réglementaires nécessaires à la conclusion de la transaction avec Air Canada, opérer en total respect des conditions mises de l'avant par Air Canada et le cas échéant mener la transaction à bien

Le 2 avril 2021, la Société a annoncé que l'arrangement prévu avec Air Canada aux termes de la convention d'arrangement révisée entre Transat et Air Canada datée du 9 octobre 2020 (la « convention d'arrangement ») avait été résilié d'un commun accord par Transat et Air Canada. Les parties sont parvenues à cet accord après avoir été informées par la Commission européenne qu'elle n'approuverait pas la transaction. Une copie de l'entente de résiliation a été déposée sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com.

Dans le cadre de la résiliation de la convention d'arrangement, Air Canada a versé à la Société un paiement de résiliation de 12,5 millions \$ et a convenu d'abandonner son droit à des frais de résiliation de 10,0 millions \$ dans le cas d'une acquisition de Transat par un tiers dans les douze mois suivant la fin de la convention d'arrangement.

Poursuivre les efforts de réduction des coûts, de préservation de la trésorerie et d'ajustement de l'offre pour s'adapter à la situation volatile provoquée par la pandémie de COVID-19

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2021, quatre Airbus A330 et un Boeing 737-800 ont été retournés aux bailleurs de façon anticipée.

La Société a ajusté en continu son programme de vol à l'évolution de la situation. Après avoir suspendu une deuxième fois ses opérations le 29 janvier 2021, à la demande du gouvernement canadien de ne pas effectuer de voyages vers le Mexique et les Caraïbes et à la suite de l'imposition

de nouvelles mesures de quarantaine et de test de dépistage de la COVID-19, la Société a repris progressivement ses opérations aériennes le 30 juillet 2021 et a offert à nouveau un programme réduit de vols internationaux au départ de Montréal et Toronto, qu'elle a ensuite commencé à étoffer progressivement, afin notamment de procéder à la formation de son personnel navigant pour pouvoir déployer un programme d'hiver plus significatif.

La Société a poursuivi pendant tout l'exercice les négociations avec ses fournisseurs, incluant les bailleurs d'aéronefs, afin de bénéficier de réduction de coûts et de modifier les termes de paiement, et continue de mettre en place des mesures de réduction des dépenses et des investissements.

La Société s'est prévalu de la SSUC pour ses effectifs au Canada, qui lui a permis jusqu'au 23 octobre 2021 de financer une partie des salaires de son personnel encore au travail et, jusqu'au 28 août 2021, de proposer aux employés mis à pied temporairement de percevoir une partie de leur salaire équivalente au montant de la subvention reçue, sans contrepartie de travail.

Maintenir intacte la capacité à opérer de manière indépendante et développer un plan de redémarrage à moyen et long terme post-COVID-19

En sécurisant le financement évoqué à la section suivante et en mettant en œuvre les mesures évoquées au paragraphe précédent, la Société s'est donné les moyens de reprendre ses opérations, ce qui a été fait progressivement à compter du 30 juillet 2021, après une deuxième suspension survenue début 2021.

Par l'utilisation de la SSUC et une gestion de proximité de ses équipes, la Société s'est assurée à la fois de réduire ses coûts de personnel pour faire face à la réduction importante de son chiffre d'affaires, mais aussi de disposer du personnel nécessaire pour assurer la reprise dans une situation de pénurie de main-d'œuvre.

En parallèle à ces efforts à court terme, la Société a développé un plan stratégique 2022-2026 établissant le chemin à suivre pour son redressement et sa croissance au cours des années à venir.

Sécuriser le financement à long terme nécessaire au redémarrage post-COVID-19

Tel que décrit à la section 2.5 de la présente notice annuelle, le 29 avril 2021, la Société a conclu un accord avec le gouvernement du Canada qui lui permet d'emprunter des liquidités supplémentaires maximales de 700,0 millions \$ par l'intermédiaire du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE). En complément du nouveau financement, les sommes déjà tirées sur les facilités existantes restent en place et sont prolongées pour une durée de deux ans à compter de la mise en place des nouveaux financements. Les ratios applicables aux facilités existantes seront suspendus pour une durée de 18 mois. Le crédit non utilisé au titre de la facilité subordonnée est quant à lui annulé. Au total, le financement disponible s'élève donc à un maximum de 820,0 millions \$, dont 650,0 millions \$ sont utilisés au 31 octobre 2021.

Poursuivre le redimensionnement de l'entreprise en termes de flotte, d'effectifs, de locaux et de moyens correspondant au plan à moyen et long terme

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2021, quatre Airbus A330 et un Boeing 737-800 ont été retournés aux bailleurs de façon anticipée. Ces derniers s'ajoutent aux trois Boeing 737-800 et un Airbus A330 qui avaient été retournés aux bailleurs de façon anticipée au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2020. Par ailleurs, la Société a pris livraison de dix Airbus A321neoLR, dont quatre au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2021. L'ensemble de ces changements, ainsi que les appareils dont la Société doit prendre livraison au cours de l'exercice 2022, permettent à la Société de disposer d'une flotte adaptée à la reprise post-pandémique.

En termes d'effectifs, la Société employait avant la pandémie 5 100 personnes au Canada. Au 31 octobre 2021, l'effectif a été réduit à 4 300 personnes environ, dont 2 100 sont actives et 2 200 sont encore en mise à pied temporaire. Au cours de l'année 2022, la Société prévoit de procéder à certains licenciements rendus nécessaires par l'activité encore réduite, tout en s'assurant de recruter le personnel nécessaire pour assurer la remontée en charge et la perspective d'une reprise complète à terme.

Par ailleurs, la mise en œuvre du télétravail a permis à la Société de revoir son parc immobilier et de renégocier ses baux immobiliers, amenant à une réduction significative du nombre de pieds carrés loués au cours de l'exercice 2022, notamment au centre-ville de Montréal et à Toronto.

Redéfinir la structure financière de la chaîne hôtelière en fonction du nouvel environnement économique

Le 20 mai 2021, étant donnée la modification des objectifs stratégiques et la baisse des liquidités en lien avec la pandémie de COVID-19, le conseil d'administration de la Société a approuvé la cessation des activités de la division hôtelière.

2.4 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	facilités de crédit
Nous comptons sur des soldes de trésorerie et d'équivalents de trésorerie (non détenus en fiducie ou autrement réservés) de 433,2 millions \$ au 31 octobre 2021.	Nous pouvons également compter, entre autres, sur une facilité de crédit à terme rotatif de 50,0 millions \$ et sur une facilité de crédit à court terme subordonnée de 70,0 millions \$ venant à échéance le 29 avril 2023 aux fins de nos opérations. De plus, tel que décrit à la section 2.5 de la présente notice annuelle, la Société a conclu un accord avec le gouvernement du Canada qui lui permet d'emprunter des liquidités supplémentaires maximales de 700,0 millions \$ par l'intermédiaire du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE). La section 7. Situation financière, trésorerie et sources de financement du rapport de gestion et la note 2 aux états financiers consolidés contiennent plus de détails à ce sujet.

Nos ressources non financières comprennent :

marque	structure	ressources humaines	relations avec les fournisseurs
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.	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.	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.	Nous entretenons depuis plus de 30 ans des relations privilégiées avec de nombreux hôtels dans les destinations soleil et en Europe.

Sous réserve de l'obtention de financement additionnel tel que décrit à la section 7. Situation financière, trésorerie et sources de financement du rapport de gestion et à la note 2 aux états financiers consolidés, Transat dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour 2022 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.

2.5 Opérations de financement importantes

Financement de 700,0 millions \$ du gouvernement du Canada

Le 29 avril 2021, la Société a conclu un accord avec le gouvernement du Canada qui lui permet d'emprunter des liquidités supplémentaires maximales de 700,0 millions \$ par l'intermédiaire du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE). Les nouvelles facilités de crédit entièrement remboursables mises à disposition par la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada au titre du CUGE et dont la Société ne ferait usage que selon ses besoins, se décomposent comme suit :

Financement garanti CUGE

Un montant de 78,0 millions \$, dont les tirages peuvent être effectués jusqu'au 29 octobre 2022, sous forme de facilité de crédit non renouvelable et garantie, qui vient à échéance le 29 avril 2023; la facilité est garantie au moyen d'une charge de premier rang grevant les actifs des filiales canadiennes, mexicaines, caribéennes et européennes de la Société, sous réserve de certaines exceptions. Le crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires, majoré d'une prime de 4,5 %, ou au taux préférentiel de l'institution financière, majoré d'une prime de 3,5 %. Dans l'éventualité d'un changement de contrôle, cette facilité de crédit devient immédiatement exigible. Selon les termes de l'entente, la Société est tenue de respecter certains ratios financiers et conditions financières. Au 31 octobre 2021, la Société bénéficiait d'une suspension de l'application de certains ratios et conditions financières de la part de ses prêteurs jusqu'au 31 octobre 2022 et un montant de 44,0 millions \$ de la facilité de crédit était utilisé.

Financement non garanti CUGE

Un montant de 312,0 millions \$, dont les tirages peuvent être effectués jusqu'au 29 octobre 2022, sous forme de facilité de crédit non renouvelable et non garantie qui vient à échéance le 29 avril 2026 et portant intérêt au taux de 5,0 % la première année, augmentant à 8,0 % la deuxième année, puis de 2,0 % par an par la suite, avec possibilité de capitalisation des intérêts les deux

premières années. Dans l'éventualité d'un changement de contrôle, cette facilité de crédit devient immédiatement exigible. Au 31 octobre 2021, un montant de 176,0 millions \$ de la facilité de crédit était utilisé.

Dans le contexte du montage financier, en lien avec le financement non garanti - CUGE, la Société a émis un total de 13 000 000 bons de souscription visant l'achat d'un nombre équivalent d'actions de la Société (sous réserve de certaines limites décrites ci-dessous), avec des clauses de rajustements habituels, à un prix d'exercice de 4,50 \$ par action (représentant le cours moyen pondéré en fonction du volume pour les cinq jours de bourse précédant l'émission des bons) au cours d'une période de 10 ans, ce qui représente 18,75% de l'engagement total disponible au titre du financement non garanti CUGE. Les bons de souscription sont acquis en proportion des tirages qui seront effectués. Dans l'éventualité où le prêt était remboursé avant le 29 avril 2022, 50 % des bons de souscription acquis seraient annulés.

Facilité de crédit non garantie – Crédits voyage

- Un montant de 310,0 millions \$ sous forme de facilité de crédit non garantie dont les tirages peuvent être effectués jusqu'au 31 décembre 2021 exclusivement afin d'offrir un remboursement aux voyageurs dont le départ était prévu à compter du 1er février 2020 et pour lesquels un crédit voyage a été émis en raison de la COVID-19. Cette facilité de crédit vient à échéance le 29 avril 2028 et porte intérêt au taux de 1,22 %. Dans la mesure où le financement garanti CUGE et le financement non garanti CUGE n'auront pas été remboursés, cette facilité de crédit pourrait devenir immédiatement exigible en cas de défaut en vertu du financement CUGE, y compris advenant un changement de contrôle et ce, en l'absence d'une renonciation par les prêteurs à en faire valoir l'exigibilité ou advenant un changement de contrôle sans le consentement des prêteurs. Au 31 octobre 2021, la facilité de crédit était pleinement utilisée.

Dans le cadre de la mise en place de ces facilités de crédit, la Société a pris certains engagements, relatifs notamment :

- Au remboursement des voyageurs dont le départ était prévu à compter du 1^{er} février 2020, pour lequel un crédit voyage a été émis en raison de la COVID-19. Les remboursements ont commencé au début du mois de mai 2021. Conformément à l'accord conclu, pour être éligibles, les clients devaient faire connaître leur souhait d'être remboursés avant le 26 août 2021;
- À des restrictions s'appliquant aux dividendes, aux rachats d'actions et à la rémunération des hauts dirigeants;
- À un maintien du niveau d'emploi actif à hauteur de celui constaté au 28 avril 2021.

Renouvellement des facilités de crédit existantes

En complément du nouveau financement de 700,0 millions \$ avec le gouvernement du Canada, les sommes déjà tirées sur les facilités existantes restent en place.

Entente de crédit à terme rotatif

Le 29 avril 2021, la Société a amendé son entente de crédit à terme rotatif de 50,0 millions \$ aux fins de ses opérations. L'entente amendée, qui vient à échéance le 29 avril 2023, peut être prolongée d'un an à chaque date d'anniversaire sous réserve de l'approbation des prêteurs et devient immédiatement exigible dans l'éventualité d'un changement de contrôle. Selon les termes de l'entente, les tirages peuvent être effectués sous la forme d'acceptations bancaires ou d'emprunts bancaires, en dollars canadiens et en dollars américains. L'entente est garantie par une hypothèque

mobilière de premier rang grevant l'universalité des actifs, présents et futurs, des filiales canadiennes, mexicaines, caribéennes et européennes de la Société, sous réserve de certaines exceptions. Le crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires ou au TIOL en \$US (taux interbancaire offert à Londres), majoré d'une prime de 4,5 %, ou au taux préférentiel de l'institution financière, majoré d'une prime de 3,5 %. Selon les termes de l'entente, la Société est tenue de respecter certains ratios financiers et conditions financières. Au 31 octobre 2021, la Société bénéficiait d'une suspension de l'application de certains ratios et conditions financières de la part de ses prêteurs jusqu'au 31 octobre 2022 et la facilité de crédit était pleinement utilisée.

Entente de crédit subordonnée

Le 29 avril 2021, la Société a également amendé son entente de crédit subordonnée aux fins de ses opérations, dont le montant passe de 250,0 millions \$ à 70,0 millions \$. L'entente amendée vient à échéance le 29 avril 2023 et devient immédiatement exigible dans l'éventualité d'un changement de contrôle. L'entente est garantie par une hypothèque mobilière de deuxième rang grevant l'universalité des actifs, présents et futurs, des filiales canadiennes, mexicaines, caribéennes et européennes de la Société, sous réserve de certaines exceptions. Le crédit porte intérêt au taux des acceptations bancaires, majoré d'une prime de 6,0 %, ou au taux préférentiel de l'institution financière, majoré d'une prime de 5,0 %. Jusqu'au 31 octobre 2022, une prime additionnelle de 3,75 % capitalisable s'ajoute aux intérêts. Selon les termes de l'entente, la Société est tenue de respecter certains ratios financiers et conditions financières. Au 31 octobre 2021, la Société bénéficiait d'une suspension de l'application de certains ratios et conditions financières de la part de ses prêteurs jusqu'au 31 octobre 2022 et la facilité de crédit était pleinement utilisée.

Ententes hors bilan

Le 29 juin 2021, la Société a amendé son entente de crédit rotatif renouvelable annuellement aux fins de l'émission de lettres de crédit, dont le montant passe de 75,0 millions \$ à 74,0 millions \$. En vertu de cette entente, la Société doit céder en nantissement de la trésorerie égale à 100 % du montant des lettres de crédit émises. Au 31 octobre 2021, un montant de 38,2 millions \$ était utilisé, dont 30,7 millions \$ pour garantir les obligations relatives aux ententes de retraite à prestations définies de membres de la haute direction; cette lettre de crédit irrévocable est détenue par un tiers fiduciaire. Dans l'éventualité d'un changement de contrôle, la lettre de crédit émise pour garantir les obligations relatives aux ententes de retraite à prestations définies de membres de la haute direction sera tirée.

Dans la foulée du financement avec le gouvernement du Canada et des amendements à l'entente de crédit à terme rotatif et à l'entente de crédit subordonnée existantes, le 28 mai 2021, le prêteur a mis fin à la facilité de cautionnement qui permettait à la Société de faire émettre des lettres de crédit à certains de ses fournisseurs de services, d'une durée maximale de trois ans et pour un montant total de 13,0 millions \$, sans céder en nantissement de la trésorerie égale au montant des lettres de crédit émises. Au 31 octobre 2021, un montant de 6,0 millions \$ était utilisé en vertu de cette facilité, dont l'échéance est le 28 février 2022.

La Société dispose également, aux fins d'émission de lettres de crédit pour ses opérations anglaises, d'une ligne de crédit bancaire garantie par des dépôts de 2,3 millions £ (3,9 millions \$), laquelle est pleinement utilisée.

Au 31 octobre 2021, le montant des ententes hors bilan, excluant les ententes avec des fournisseurs et autres obligations, avait diminué de 322,4 millions \$ par rapport au 31 octobre 2020. Cette diminution découle principalement de l'ajout à notre flotte de quatre Airbus A321neoLR en 2021, combinée à l'appréciation du dollar vis-à-vis du dollar américain.

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 dans les tableaux ci-bas.

FAITS RÉCENTS

Novembre 2021

Le 23 novembre 2021, Air Transat a annoncé le lancement de son nouveau service connectair par Air Transat. Grâce à cette plateforme d'interligne virtuel, les voyageurs peuvent dès maintenant combiner les vols d'Air Transat avec les vols de compagnies aériennes partenaires telles qu'easyJet et Avianca, compagnie aérienne colombienne, afin de voyager vers encore plus de destinations en Europe, en Afrique du Nord, au Moyen-Orient, ainsi qu'en Amérique centrale et du Sud. La Société souhaite que d'autres partenaires additionnels se joignent progressivement à la plateforme pour bonifier l'offre de destinations.

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

Le 2 novembre 2021, Air Transat A.T. et le consortium SAF+ (le « Consortium SAF+ ») ont annoncé une entente commerciale portant sur 90 % de la production d'électro-carburant durable produite par Consortium SAF+ dans sa première usine au cours des quinze premières années d'opération. L'accord, qui prévoit également un soutien au développement du projet, confirme la volonté d'Air Transat de diminuer son empreinte environnementale et de poursuivre son engagement contre le changement climatique en devenant la première compagnie aérienne au Canada à réserver un volume important d'électro-carburant pour une longue période.

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

EXERCICE 2021

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

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

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

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

organisations qui s'illustrent sur les plans de la gouvernance et de la gestion des ressources humaines, naturelles et financières.

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

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

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

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

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

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

Le 2 avril 2021, la Société a annoncé que l'arrangement prévu avec Air Canada (l'« Arrangement ») aux termes de la Deuxième convention d'arrangement a été résilié d'un commun accord par Transat et Air Canada, avec effet immédiat. Les parties sont

parvenues à cet accord après avoir été informées par la Commission européenne que celle-ci n'approuverait pas la transaction.

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

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

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

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

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

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

Le 18 décembre 2020, la Société a annoncé que la Cour supérieure du Québec avait émis une ordonnance définitive approuvant l'Arrangement avec Air Canada. L'Arrangement a également été approuvé par 91,05 % des voix exprimées par les actionnaires présents en personne ou par procuration à l'assemblée extraordinaire de Transat qui a eu lieu le 15 décembre 2020. L'Arrangement demeurait

alors assujetti aux approbations des autorités de réglementation applicables, y compris les approbations en vertu de la Loi sur les transports au Canada et du Règlement (CE) no 139/2004 du Conseil de l'Union européenne, ainsi qu'à certaines conditions usuelles et autres conditions de clôture.

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

EXERCICE 2020

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

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

Transat a également annoncé au même moment la mise en place d'une nouvelle

gré du porteur en espèces ou en actions d'Air Canada ou une combinaison des deux.

Le 9 décembre 2020, Transat a fait un don important de denrées alimentaires à Centraide du Grand Montréal, qui les a confiées au Réseau alimentaire de l'Est de Montréal pour la Grande Boucle Solidaire. Au total, quelque 500 000 articles (repas, collations, boissons, etc.), représentant plus d'une centaine de palettes, ont été distribués. En raison de la réduction jusqu'au printemps 2021 du programme de vols de sa filiale Air Transat, la Société avait choisi de faire don de ces produits alimentaires, dont la valeur est estimée à 600 000 \$, dans la grande région de Montréal.

facilité de prêt à court terme de 250 millions \$.

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

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

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

Le 8 juillet 2020, la Société et le Consortium SAF+ ont annoncé la signature du premier accord de commercialisation de carburant d'aviation durable (SAF) au Canada. La Société considère l'accord comme d'un moment

historique pour l'industrie aéronautique canadienne puisque c'était à la connaissance de la Société la première fois qu'une compagnie aérienne commerciale canadienne acceptait de travailler conjointement avec un développeur de carburant propre pour réduire son empreinte environnementale.

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

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

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

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

Le 23 mars 2020, Transat a annoncé avoir mis à pied temporairement environ 70 % de ses effectifs au Canada. Le dernier vol d'Air Transat avant interruption complète de ses opérations était prévu pour le 1^{er} avril suivant.

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

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

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

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

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

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

EXERCICE 2019

Le 15 octobre 2019, la Société a annoncé qu'elle offrirait l'été suivant la seule liaison directe entre Montréal et San Diego, en Californie, que la destination Nouvelle-Orléans serait offerte toute l'année en 2020 et qu'elle offrirait plus de vols vers la Floride au départ de Montréal et de Québec.

Le 1er octobre 2019, la Société a annoncé qu'elle proposerait dès l'été suivant des vols directs entre Montréal et Copenhague, au Danemark. Ce nouveau service serait offert à raison de deux vols par semaine du 16 juin au 20 septembre 2020. Il serait assuré par un Airbus A321neoLR.

Le 20 septembre 2019, Transat a annoncé son offre 2019-2020 de forfaits croisière, une formule de voyage clés en main incluant le vol aller-retour avec Air Transat, les transferts et la croisière, la protection des vols et la possibilité de prolonger sans frais son séjour.

Le 29 août 2019, la Société a indiqué que la Cour supérieure du Québec avait émis une ordonnance définitive approuvant le plan d'arrangement avec Air Canada visé par la Première convention d'arrangement.

L'arrangement avait également été approuvé par 94,77 % des actionnaires présents en personne ou représentés par procuration à l'assemblée extraordinaire de Transat qui a eu lieu le 23 août 2019.

L'arrangement visé par la Première convention d'arrangement demeurerait alors assujéti à certaines conditions de clôture, notamment l'obtention d'approbations réglementaires, ainsi qu'à d'autres conditions de clôture usuelles. De plus, la Société a annoncé qu'une évaluation de l'arrangement visé par la Première convention d'arrangement au regard de l'intérêt public serait menée par Transports Canada, avec la participation du Commissaire de la concurrence. Si les approbations requises étaient obtenues et que les conditions étaient remplies, la clôture de la transaction était alors attendue pour le deuxième trimestre de 2020.

Le 23 août 2019, Transat a annoncé que lors de son assemblée extraordinaire de ses actionnaires tenue le jour même, une forte majorité des actionnaires avaient voté en faveur de la résolution spéciale visé par la Première convention d'arrangement aux termes duquel Air Canada devait faire l'acquisition de la totalité des actions à droit de vote variable de catégorie A et des actions à droit de vote de catégorie B émises et en circulation de Transat, pour une contrepartie au comptant de 18,00 \$ par action.

Le 12 août 2019, Transat a annoncé que le Tribunal administratif des marchés financiers avait accepté par voie de décision majoritaire, avec effet immédiat, la demande de Transat d'interdire toute opération sur valeurs reliée à l'offre du 2 août 2019 de Groupe Mach Acquisition inc. (« Mach ») en vue d'acquérir 6,9 millions d'actions de catégorie B avec droit de vote de Transat (le « stratagème »).

En conséquence, Mach n'était pas autorisé à acquérir des actions dans le cadre de son stratagème et devait retourner promptement à leurs détenteurs les actions qui avaient été déposées dans le cadre du stratagème. Il était également interdit à Mach d'utiliser les procurations reliées aux actions qui avaient été déposées dans le cadre du stratagème.

Le 11 août 2019, Air Canada et Transat ont annoncé qu'Air Canada avait convenu d'augmenter le prix d'achat de toutes les actions émises et en circulation de Transat, pour le faire passer de 13 \$ à 18 \$ par action. La Première convention d'arrangement a été alors modifiée en conséquence. Compte tenu de la hausse de la contrepartie, la valeur de la transaction réglée entièrement en espèces s'élevait alors à environ 720 millions de dollars.

Air Canada a également conclu une convention de blocage et de soutien avec le plus grand actionnaire de Transat, Letko, Brosseau & Associés Inc., qui avait la propriété véritable ou le contrôle de 7 277 104 actions à droit de vote de catégorie B, soit environ 19,3 % de

toutes les actions émises et en circulation de Transat. Aux termes de la convention de blocage et de soutien, Letko Brosseau avait convenu de soutenir l'acquisition de Transat par Air Canada et d'exercer tous les droits de vote rattachés à toutes les actions à droit de vote de catégorie B de Transat qu'elle contrôlait en faveur de cette acquisition à l'assemblée extraordinaire des actionnaires de Transat, qui devait se tenir le 23 août 2019, ou à toute reprise de celle-ci en cas d'ajournement ou de report.

Le 6 août 2019, Transat a annoncé qu'elle avait déposé une plainte auprès du Tribunal administratif des marchés financiers concernant le stratagème, de Mach déposé le 2 août 2019, visant l'acquisition de 6,9 millions d'actions de catégorie B représentant environ 19,5 % des actions de catégorie B de Transat.

Le 2 août 2019, Transat a confirmé qu'elle avait pris connaissance du communiqué de presse du Groupe MACH inc. concernant son stratagème pour acquérir 19,5 % des actions catégorie B de Transat.

Le 16 juillet 2019, la Société a annoncé qu'Air Transat avait obtenu la certification ISO 14001:2015 pour son siège social situé au 5959, Côte-Vertu à Montréal. Cette distinction a couronné un travail de longue haleine de la part de l'entreprise pour mettre en place un système de gestion de l'environnement et d'amélioration continue des pratiques de développement durable.

Le 27 juin 2019, Transat a annoncé qu'elle devrait retraiter ses états financiers consolidés et son rapport de gestion pour l'exercice clos le 31 octobre 2018, ainsi que le premier trimestre terminé le 31 janvier 2019 et le deuxième trimestre terminé le 30 avril 2019.

Le 27 juin 2019, Air Canada et Transat A.T. ont annoncé qu'elles avaient conclu la première convention d'arrangement prévoyant l'acquisition par Air Canada de toutes les actions émises et en circulation de Transat ainsi que le regroupement des deux sociétés. En vertu de la première convention d'arrangement exécutoire approuvée à l'unanimité par le Conseil d'administration de Transat, Air Canada ferait l'acquisition de

toutes les actions en circulation de Transat, au prix de 13 \$ l'action. La valeur totale de la transaction réglée entièrement en espèces représentait environ 520 millions de dollars.

Le 18 juin 2019, la Société a annoncé que sa filiale, Air Transat, avait obtenu pour une deuxième année consécutive, le titre de meilleure compagnie aérienne vacances.

Le 14 juin 2019, Transat a annoncé qu'elle avait reçu du Groupe Mach Inc. une lettre de proposition non-contraignante et conditionnelle concernant son intérêt de privatiser Transat. Cette proposition était assujettie à plusieurs conditions, dont l'obtention d'un financement et la mise en œuvre d'un processus de vérification diligente.

Le 14 juin 2019, la Société a annoncé que sa filiale, Air Transat, avait été récompensée pour la deuxième année consécutive par l'Association marketing Québec (AMQ) dans le cadre du gala annuel des Flèches d'or, en recevant le prix de la meilleure expérience client dans la catégorie commerce électronique voyage.

Le 16 mai 2019, Transat a annoncé qu'elle avait convenu avec Air Canada d'une période d'exclusivité de négociations de 30 jours aux termes d'une lettre d'intention envisageant une transaction par laquelle Air Canada ferait l'acquisition de la totalité des actions de Transat sur une base de 13,00 \$ par action. Pendant cette période d'exclusivité, il était prévu qu'Air Canada compléterait sa revue diligente et les parties finaliseraient la négociation de l'entente définitive quant à cette transaction.

Le 8 mai 2019, Transat a annoncé que la Cour supérieure du Québec avait approuvé, par une ordonnance définitive, le plan d'arrangement annoncé précédemment et prévu par la Loi canadienne sur les sociétés par actions, qui avait pour effet de modifier les statuts constitutifs de la Société afin de faire correspondre les niveaux de propriété étrangère et de contrôle de ses actions à droit de vote permis par ses statuts à ceux prescrits par la nouvelle définition de « Canadien » dans

la Loi sur les transports au Canada, dans sa version modifiée de juin 2018.

Les statuts modifiés de Transat sont en vigueur le 8 mai 2019.

Le 3 mai 2019, la Société a annoncé que sa filiale, Air Transat, avait accueilli son premier Airbus A321neoLR (Long Range) provenant d'une série de 15 nouveaux appareils du même type qui seraient ajoutés à sa flotte dans les prochaines années.

Le 20 février 2019, la Société a annoncé que sa filiale, Air Transat, s'était démarquée à nouveau auprès des voyageurs qui la considèrent comme le meilleur choix parmi les transporteurs canadiens au palmarès des compagnies aériennes du magazine Protégez-Vous. Air Transat s'est retrouvé au 4e rang des 11 compagnies aériennes qui avaient été évaluées.

Le 16 février 2019, Transat a annoncé qu'elle rapatriait ses 113 voyageurs qui étaient à l'hôtel Royal Decameron Indigo Beach Resort & Spa, en Haïti.

Le 29 janvier 2019, la Société a annoncé que sa filiale, Air Transat, s'était classée première au chapitre des transporteurs aériens au

palmarès annuel des meilleurs employeurs au Canada du magazine Forbes. L'entreprise avait gagné 18 places au classement général : elle était passée du 69e rang en 2018 au 51e rang en 2019.

Le 6 novembre 2018, la Société a annoncé que sa filiale, Air Transat s'associait avec le transporteur easyJet et son programme Worldwide by easyJet. Ainsi, les voyageurs arrivant à l'aéroport de Londres-Gatwick en provenance de 78 villes d'Europe et d'Afrique auraient désormais accès à encore plus de vols de correspondance au Canada avec Air Transat grâce à la plateforme Worldwide by easyJet. Un accord supplémentaire avec GatwickConnects offrirait aux passagers d'easyJet une protection de vol garantissant un voyage sans souci.

Le 2 novembre 2018, pour la deuxième année consécutive, Transat a remporté le prix Solo Travel dans la catégorie Forfaits voyages pour sa Collections Solo, qui propose des forfaits adaptés aux voyageurs en solitaire. Organisée par la ressource en ligne Solo Traveler, cette deuxième édition a souligné les réalisations de huit entreprises qui se distinguent pour l'excellence de leurs services aux personnes qui voyagent seules.

Pour plus d'informations, nous vous reportons à la rubrique « Activité principale, vision et stratégie » ci-dessus et à notre rapport annuel 2021 que vous pouvez consulter sur SEDAR (www.sedar.com).

4. DESCRIPTION DE NOS ACTIVITÉS

Les données figurant dans la présente section représentent des estimations de notre capacité et de notre positionnement concurrentiel et s'appuient sur notre connaissance des secteurs pertinents. 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, considérant que nos activités de voyageur en France et en Grèce ont été vendues. Au cours de l'exercice 2021, nous avons enregistré des revenus de 124,8 M\$ comparativement à 1 302,1 M\$ au cours de l'exercice 2020.

4.1 Transport aérien

4.1.1 Stratégie de flotte de Transat

Transat est constamment à l'affût des nouvelles tendances afin de desservir ses deux marchés loisirs, soit les destinations soleil au départ du Canada et le programme transatlantique que nous commercialisons au départ du Canada et de l'Europe, auxquels s'ajoutent des vols domestiques, le tout au meilleur prix et à bord des meilleurs aéronefs disponibles. À cet effet, Air Transat, société aérienne de Transat, compte sur une flotte mixte comprenant des gros et des petits porteurs. Au

cours des exercices fiscaux 2017 et 2018, Air Transat a conclu une entente de douze (12) ans avec AerCap pour la location de quinze (15) Airbus A321neoLR et de deux (2) Airbus A321neo dont la livraison était initialement prévue entre 2019 et 2022. Cette entente a été modifiée depuis afin de convertir les deux A321neo en aéronefs à long rayon d'action (LR) et de modifier le calendrier de livraison. Les Airbus A321neoLR constituent la nouvelle version à long rayon d'action (LR) de l'Airbus A321neo (*New Engine Option*) dans le segment des aéronefs mono couloir. À ce jour, dix (10) des dix-sept (17) Airbus A321neoLR font partie de la flotte d'Air Transat. La livraison des sept (7) derniers Airbus A321neoLR se fera graduellement entre 2022 et 2024 et les deux prochaines livraisons sont attendues en mai et juin 2022.

Au 31 octobre 2021, la principale flotte exploitée par Air Transat comprend trente-quatre (34) aéronefs, y compris seize (16) gros porteurs long-courriers et dix-huit (18) petits porteurs :

Aéronefs par type	Nombre				Commentaires
	Hiver 2020	Été 2020	Hiver 2021	Été 2021	
LONG-COURRIER					
A330	20	20	16	16	Dans le cadre de son plan visant à réduire sa flotte d'A330 en prévision d'une baisse de demande de services de transport aérien résultant de la pandémie de COVID-19, Transat a restitué un A330-200 et trois A330-300 au cours de l'hiver 2021. L'A330-200 et un des trois A330-300 ont ainsi été restitués à leurs loueurs respectifs à l'expiration de leur baux respectifs, tandis que les deux autres A330-300 l'ont été dans la cadre d'une entente pour la résiliation anticipée des baux y afférents, ce qui explique la réduction de la flotte d'A330 de 20 à 16 aéronefs entre l'été 2020 et l'hiver 2021. En outre, Transat a conclu une entente visant la restitution anticipée de deux autres A330-200 le ou vers le 30 novembre 2021 et a conclu une entente de principe visant la restitution anticipée d'un troisième A330-200 au cours du 1er trimestre de l'exercice 2022. Enfin, un quatrième A330-200 est entreposé en Arizona depuis l'automne 2020 jusqu'à l'expiration de son bail en décembre 2021. Au cours de l'hiver 2022, la flotte d'A330 passera donc de 16 à 12 aéronefs, comprenant 15 A330-200 et un A330-300.
A310	3	0	0	0	Tous les A310 ont été retirés de la flotte d'Air Transat.

Aéronefs par type	Nombre				Commentaires
	Hiver 2020	Été 2020	Hiver 2021	Été 2021	
A321neoLR	3	6	6	10	Dix A321neoLR ont été livrés à ce jour, soit les deux premiers en mai et juin 2019, les quatre suivants au cours de l'exercice 2020 et les quatre derniers au cours de l'exercice 2021. Air Transat prendra possession des A321neoLR restants graduellement entre 2022 et en 2024, dont les deux prochains en mai et juin 2022.
MOYEN-COURRIER					
A321ceo	4	4	4	4	La flotte d'A321ceo est demeurée stable, sous réserve des trois aéronefs du même type mentionnés dans la catégorie des aéronefs saisonniers, qui à l'avenir seront comptabilisés dans la flotte principale. Veuillez vous référer aux explications pertinentes afférentes aux A321ceo saisonniers dans ce même tableau.
B737-800	5	3	1	1	Dans le cadre de son plan visant à réduire sa flotte en prévision d'une baisse de la demande de services de transport aérien après la pandémie de COVID-19, Air Transat a conclu une entente avec ses bailleurs pour la résiliation anticipée des baux et la restitution de quatre de ses cinq aéronefs B737-800. Au 31 octobre 2021, les quatre B737-800 avaient ainsi été restitués. Des discussions se poursuivent avec le bailleur concerné pour tenter de restituer avant terme le cinquième et dernier aéronef de ce type. Quoi qu'il en soit, Transat ne prévoit pas opérer cet aéronef jusqu'à l'expiration de son bail prévue en avril 2022.
Total – Flotte principale	35	33	27	31	

Aéronefs par type	Nombre				Commentaires
	Hiver 2020	Été 2020	Hiver 2021	Été 2021	
Location A321ceo	8	3	3	3	Après la cessation des opérations de Thomas Cook Group plc et de ses sociétés et leur mise en liquidation en septembre 2019, Transat a loué huit aéronefs auprès d'autres bailleurs et opérateurs pour remplacer les aéronefs saisonniers de type A321ceo qui auraient normalement été loués auprès de Thomas Cook pour l'hiver 2020. Cinq de ces aéronefs ont été loués seulement pour la période hivernale 2020 alors que trois d'entre eux ont été initialement loués pour une période de 17 à 18 mois, ce qui explique leur mention au-delà de l'hiver 2020. Suivant la résiliation de l'entente-cadre avec Thomas Cook et la survenance de la COVID-19, Transat ne prévoit plus importer d'aéronefs saisonniers. Elle a par ailleurs prolongé les baux afférents aux trois aéronefs saisonniers susmentionnés pour une durée additionnelle d'environ quatre ans, de sorte que ces aéronefs seront comptabilisés dans la flotte principale.
Location B737-700/800	5	0	0	0	L'hiver 2020, qui a également été marqué par le début de la pandémie de la COVID-19, correspond au dernier hiver durant lequel Air Transat a loué des aéronefs saisonniers. Après la liquidation de Thomas Cook en septembre 2019, Transat a dû compléter les huit aéronefs A321-211 saisonniers par cinq aéronefs B737-800 loués auprès de Smartwings. Compte tenu de la transition de Transat vers une flotte entièrement composée d'Airbus et avec la survenance de la COVID-19, Transat ne prévoit plus importer d'aéronefs B737-800.
Total – Flotte saisonnière	13	3	3	3	
Total – Flotte en opération	48	36	30	34	

Air Transat a désormais procédé au retrait des six (6) derniers aéronefs Airbus A310-300 qu'elle possédait. Le remplacement des Airbus A310 par des Airbus A321neoLR vise à optimiser ce que l'on appelle la « flotte modulable », qui permet à Transat d'ajuster le nombre de moyen-courriers et long-courriers à sa disposition en fonction des besoins saisonniers du marché touristique, et à continuer de desservir de façon plus efficace nos routes. En effet, 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 programme transatlantique. En plus des A330 pouvant être déployés sur les destinations soleil à forte demande, les A321neoLR, combinés aux A321-211, peuvent desservir les destinations soleil comme le Mexique, les Caraïbes et la Floride. Les A321neoLR, combinés aux A330, peuvent également être déployés sur

les liaisons transatlantiques, ce qui en fait un aéronef dont l'utilisation est maximisée à longueur d'année sur l'ensemble du réseau des destinations de Transat. En effet, l'A321neoLR peut parcourir 4 000 milles nautiques (7 400 km), soit le plus grand rayon d'action de tous les aéronefs monocouloir. Le gabarit de l'A321neoLR, qui transporte 199 passagers avec l'option de voyager en classe Club (12 sièges) ou en classe Économie (187 sièges), assure à Transat une grande flexibilité sur le plan de la commercialisation et de la fréquence des vols, tandis que sa faible consommation de carburant permet de maintenir un coût par siège bas tout en diminuant l'empreinte carbone de la société aérienne. Les avantages associés au A321neoLR en font l'aéronef de prédilection pour Transat alors que l'activité aérienne est encore en-dessous de son volume d'avant la pandémie. Les long-courriers d'Air Transat quant à eux continueront à être principalement déployés sur le programme transatlantique et sur les destinations soleil à forte demande.

Avant la survenance de la pandémie de COVID-19, en plus de compter sur les aéronefs faisant partie de la flotte principale d'Air Transat, Transat s'était donné les moyens d'augmenter son nombre de moyen-courriers durant l'hiver. À cet égard, dans le cadre de sa stratégie de déploiement d'une flotte modulable, Transat avait d'abord bénéficié pendant quatre ans d'ententes 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 Smartwings (anciennement Travel Service)) visant la location saisonnière de Boeing 737, afin de compléter pendant l'hiver les cinq aéronefs de type B737-800 d'Air Transat faisant alors partie de sa flotte principale. À compter de l'hiver 2019, Transat s'est tournée vers Thomas Cook Group Airlines (ci-après « Thomas Cook ») afin de compléter sa flotte de petits porteurs durant l'hiver avec des aéronefs A321-211 et à se départir de certains A330-200 durant la même période, visant ainsi à simplifier les opérations saisonnières en faisant affaires avec un seul partenaire et à soutenir la transition vers une flotte entièrement composée d'Airbus. Au cours de l'hiver 2019, Air Transat a exploité dix (10) A321-211 loués auprès de Thomas Cook, dont huit sans équipage et deux avec équipage. Inversement, durant la même période, Thomas Cook a opéré quatre A330-200 loués auprès d'Air Transat sans équipage. L'ensemble de ces locations d'aéronefs de part et d'autre ont eu lieu aux termes d'une entente-cadre de sept ans entre Air Transat et Thomas Cook prévoyant l'échange d'au moins un (1) gros porteur Airbus A330-200 et de quatre à quinze Airbus A321 chaque hiver à partir de l'hiver 2018. Avec l'introduction en 2019 et 2020 des A321neoLR, l'entente-cadre entre Thomas Cook et Air Transat devait soutenir la transition d'Air Transat vers une flotte qui serait exclusivement constituée d'aéronefs de type Airbus en permettant de remplacer les B737 saisonniers par des aéronefs de la famille de l'A320.

Toutefois, alors qu'Air Transat se préparait pour la saison d'hiver 2020, Thomas Cook Group plc et ses sociétés affiliées ont été mises en liquidation, de sorte que la compagnie aérienne anglaise du groupe a cessé d'opérer le 23 septembre 2019. Cette tournure d'événements a obligé Air Transat à mettre fin à son entente-cadre avec Thomas Cook avec prise d'effet immédiate et pour combler les besoins saisonniers de la Société, à remplacer les dix (10) aéronefs de type A321-211 que Transat devait initialement se procurer auprès de Thomas Cook. Air Transat est ainsi parvenue à sécuriser huit (8) aéronefs. En outre, cinq aéronefs B737-800, qui ont été exploités par Smartwings pour le compte d'Air Transat dans le cadre d'une location avec équipage, ont été ajoutés pendant l'hiver 2020. La plupart de ces aéronefs ont été opérés jusqu'à la fin de l'hiver 2020 sauf pour trois d'entre eux, lesquels ont été prolongés pour une durée de quatre années additionnelles et ne sont plus considérés comme des aéronefs saisonniers.

L'un des éléments clés de la stratégie de « flotte modulable » de Transat était la double qualification de ses pilotes. Cette initiative, lancée en 2014 avec l'intégration du premier appareil B737-800 à la flotte d'Air Transat, était devenue une partie intégrante de ses activités saisonnières. Les pilotes ayant obtenu la double qualification passaient d'aéronefs A310 ou A330 pendant l'été à des aéronefs A321 ou B737 pendant l'hiver, pour revenir de nouveau à de gros porteurs l'été suivant. Ce mode de fonctionnement, unique à Air Transat, respectait les exigences réglementaires sur la formation, tout en répondant aux besoins commerciaux. Il était aussi avantageux pour Transat, car il

permettait de réduire considérablement les frais par siège/heure tout en créant des emplois permanents et accroissant la compétitivité. Avec l'élimination des A310, l'introduction des A321neoLR et la décision de Transat de graduellement abandonner les avions B737 au profit des avions de type A321, Air Transat s'est depuis orientée vers deux types d'avions, soit l'A330 et l'A321. Ses pilotes sont ainsi graduellement formés sur les avions de la famille des A320. Ultimement, Air Transat bénéficiera ainsi de la philosophie de cockpit commun propre à Airbus, lui 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 avions). Ceci permettra à Air Transat de réduire ses coûts, notamment de maintenance et de formation, et de simplifier considérablement ses opérations.

Au 31 octobre 2021, il est prévu que la flotte d'Air Transat soit composée de 30 avions à l'hiver 2022, comme décrit dans le tableau ci-après. Toutefois, le nombre d'avions déployés en service commercial sera considérablement moindre en raison de la baisse de la demande de services de transport prévue à cause de la COVID-19 et de la reprise graduelle des opérations aériennes de Transat, celle-ci ajustant son programme mensuellement en fonction de son évaluation de la situation:

Aéronefs par type	Nombre		Commentaires
	Hiver 2022	Été 2022	
LONG-COURRIER			
A330	12	12	Au cours de l’hiver 2022, Air Transat opérera quatre aéronefs A330 de moins dans sa flotte. Ainsi, un A330-200 qui est actuellement en entreposage sera restitué à l’expiration naturelle de son bail en décembre 2021. De plus, dans le cadre de son plan visant à réduire sa flotte A330 en prévision d’une baisse de la demande de services de transport aérien résultant de la pandémie de COVID-19, Air Transat a conclu une entente avec AerCap pour la résiliation anticipée des baux de deux A330-200 additionnels d’ici le 30 novembre 2021 et des discussions sont en cours avec un autre loueur pour la résiliation anticipée d’un autre A330-200. Air Transat a par ailleurs conclu des ententes assorties d’une facturation à l’heure de vol à l’égard de plusieurs A330-200. Ces arrangements offrent à la société aérienne une meilleure flexibilité à l’égard du déploiement des aéronefs A330-200 pour l’hiver 2022.
A321neoLR	10	12	Transat compte actuellement dix A321neoLR dans sa flotte. Les sept autres seront livrés entre 2022 et 2024, dont deux en mai et en juin 2022.
Total – long-courrier	22	24	
MOYEN-COURRIER			
A321ceo	7	7	Se reporter à notre tableau de flotte au 31 octobre 2021 dans cette même section 4.1.1 de la présente notice annuelle, et plus particulièrement aux commentaires afférents aux aéronefs saisonniers de type A321ceo.
B737-800	1	1	Se reporter à notre tableau de flotte au 31 octobre 2021 dans cette même section 4.1.1 de la présente notice annuelle.
Total – moyen-courrier	8	8	
Total – flotte	30	32	

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

À la suite de la classification de la COVID-19 à titre de pandémie par l'Organisation mondiale de la santé le 11 mars 2020, Transat a réduit son programme hivernal 2020 et a rapatrié ses passagers alors que des restrictions de déplacement et des fermetures de frontières étaient mises en place à travers le monde. Elle a également pris la décision de suspendre temporairement ses vols entre les 1er avril et le 22 juillet 2020 inclusivement, de sorte que le programme d'été 2020 n'a jamais été déployé comme il était prévu avant la COVID-19. Bien qu'Air Transat ait repris ses vols au 23 juillet 2020, elle a dû réduire ses vols et limiter les destinations en raison des restrictions de déplacement en vigueur, qui comprenaient alors des fermetures de frontières et des règles de quarantaine, entraînant ainsi

une forte baisse de la demande pour des services de transport. Durant l'hiver 2021, Air Transat a suspendu ses opérations une deuxième fois à compter du 30 janvier 2021, après que le Gouvernement canadien ait demandé à tous les transporteurs du pays de cesser d'opérer vers les destinations soleil jusqu'au 30 avril 2021 par souci de limiter la propagation de la COVID-19. Comme Air Transat opérait alors peu de vols autres que vers le Sud, Transat a pris la décision de suspendre ses opérations complètement, après avoir effectué des vols de rapatriement entre le 31 janvier et le 13 février 2021, pour ensuite les reprendre à nouveau le 30 juillet 2021.

Ainsi, au cours de l'exercice 2021, Air Transat a offert des vols uniquement au départ de Montréal, Toronto et Vancouver (vols domestiques uniquement dans le cas de Vancouver). Pendant la saison hivernale 2021 et jusqu'au 30 janvier 2021, nous avons desservi huit destinations soleil (Cancún, Holguín, Montego Bay, Port-au-Prince, Puerto Plata, Puerto Vallarta et Varadero) dans cinq pays (Mexique, Cuba, République dominicaine, Jamaïque et Haïti), comparativement à 33 destinations soleil dans 12 pays au cours de l'hiver 2020 et avant le début de la pandémie.

Pendant l'été, nous déplaçons normalement la majeure partie de notre capacité sur le programme transatlantique, tout en conservant certains vols vers des destinations soleil. Durant l'été 2021 et depuis la reprise de ses opérations, Air Transat a opéré des vols domestiques et desservi cinq destinations européennes (Paris, Lisbonne, Londres (Gatwick), Porto et Manchester) dans trois pays (France, Royaume-Uni et Portugal), comparativement à 25 destinations européennes dans 12 pays à l'été 2019, qui a précédé la pandémie.

À l'avenir, Air Transat souhaite continuer d'élargir son programme transatlantique en améliorant son programme de vols, notamment par une fréquence accrue de vols directs, l'ajout de vols de correspondance et le lancement de nouvelles liaisons en vue d'offrir aux voyageurs davantage de choix et une souplesse accrue. Pour l'instant, Transat continue cependant de surveiller la situation et ajuste son programme de vols, en ayant pour objectif d'augmenter sa capacité dès que la situation le permettra.

Depuis le début de la pandémie de COVID-19, Transat a travaillé et continue de travailler avec ses partenaires et fournisseurs commerciaux, mais surtout avec ses bailleurs d'aéronefs, afin de reporter les paiements de location des aéronefs, de restructurer les baux d'aéronefs et d'ajuster la taille de sa flotte pour s'adapter à la demande réduite pendant la durée de la pandémie et à la baisse de la demande de services de transport après la COVID-19. Au 31 octobre 2020, Air Transat avait négocié des ententes avec plusieurs bailleurs afin de lui permettre la résiliation anticipée de quatre aéronefs B737-800 et de deux aéronefs A330-200. Ainsi, trois aéronefs B737-800 ont été retournés au cours de l'automne 2020, le quatrième aéronef B737-800 en décembre 2020 et deux A330-300 durant l'hiver 2021. À cela s'ajoutent un troisième aéronef A330-300 et un aéronef A330-200 qui ont été retournés à leurs bailleurs respectifs au cours de l'hiver 2021 dans le cadre de l'expiration naturelle de leur bail et un A330-200 qui demeure entreposé à long terme jusqu'à l'expiration de son bail en décembre 2021. Bien qu'elle ait été rendue possible en raison de la COVID-19, la restitution anticipée des aéronefs B737-800 cadre avec la transition d'Air Transat vers une flotte entièrement composée d'Airbus et des discussions sont en cours pour retourner avant terme le cinquième et dernier B737-800 dont le bail expire par ailleurs en avril 2022. Enfin, au cours des exercices 2020 et 2021, Transat a conclu des ententes assorties d'une facturation à l'heure de vol à l'égard de quatre aéronefs A330-200 de sa flotte, ententes qui lui permettent d'accroître sa flexibilité pendant que la COVID-19 continue d'avoir une incidence défavorable sur l'industrie aérienne et qui s'ajoutent à quatre aéronefs bénéficiant déjà de conditions similaires avant la pandémie. Transat poursuit ses discussions à l'égard d'autres arrangements similaires avec ses bailleurs d'aéronefs. Ainsi, dans le cadre d'une entente conclue en septembre 2021 en vue de la résiliation anticipée de deux baux d'aéronefs, Transat sera en mesure de retourner au bailleur concerné deux A330-200 additionnels le ou vers le 30 novembre 2021 et des discussions sont en voie d'être finalisées pour le retour anticipé d'un troisième A330-200 durant l'hiver 2022 avec un autre bailleur. À l'aboutissement de ces discussions et après que les aéronefs concernés auront été retournés à leurs bailleurs respectifs, la

flotte de Transat tombera à douze aéronefs A330, dont onze A330-200 et un A330-300. Enfin, Transat a aussi conclu plusieurs ententes visant à restructurer certains baux d'aéronefs. Ces restructurations consistent généralement en une réduction de loyers pour certaines périodes en contrepartie d'une prolongation des baux et s'accompagnent dans certains cas de reports de loyers.

Même si nous continuons d'être confrontés aux défis posés par la pandémie de la COVID-19, nous poursuivons nos efforts visant à optimiser notre capacité au moyen d'une programmation des vols plus efficace et de revenus auxiliaires accrus. Nous avons desservi environ 235 000 passagers au cours de l'exercice 2021, comparativement à 2 280 000 passagers au cours de l'exercice 2020 et à 5 300 000 passagers au cours de l'exercice 2019. Au cours de l'exercice 2020, Transat avait été contrainte de suspendre ses vols une première fois entre le 1er avril et le 23 juillet 2020, inclusivement, en raison de la pandémie et la reprise ultérieure des opérations au strict minimum en raison des diverses fermetures de frontières et des règles de quarantaine en place, ce qui a affecté le nombre de passagers à la baisse par rapport au volume pré-pandémie. La diminution drastique du nombre de passagers pendant l'exercice 2021 est aussi attribuable à une activité aérienne réduite pour les mêmes raisons qu'en 2020, ainsi qu'à la deuxième suspension de nos vols entre le 29 janvier et le 29 juillet 2021, inclusivement.

4.1.2 Entretien, inspections, sécurité et autres mesures

Air Transat demeure résolue à améliorer continuellement les processus touchant à toutes les facettes de ses activités aériennes dans le but d'offrir un service de qualité tout en optimisant les ressources et en faisant de la sécurité sa plus grande priorité. Au cours des dernières années, nous avons adopté une série de mesures fondées sur des principes de sécurité et de prévention auxquels nous souscrivons sans réserve. Ces mesures englobent notamment un système de gestion de la sécurité, lequel constitue un programme complet de formation, de communication d'information relative à la sécurité dans toutes les sphères d'activité de la Société, de vérifications détaillées et d'analyse de données. Le président 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). 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 suivant la méthodologie du programme E-IOSA, qu'Air Transat a obtenue en 2013 et renouvelée avec succès en 2015, en 2017 et en 2019, 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. En raison de la pandémie de COVID-19, la vérification externe en vue du renouvellement de la certification IOSA en 2021, toujours conformément à la méthodologie du programme E-IOSA, a été reportée à décembre 2021, avec l'accord de l'IATA.

Sur le plan de la configuration de cabine, les aéronefs A330-200 d'Air Transat comptent 345 sièges à l'exception de huit (8) aéronefs ajoutés à la flotte entre 2016 et 2018, configurés à 332 sièges. Les trois aéronefs A330-300 en configuration haute densité (375 sièges), qui avant la pandémie de COVID-19 étaient déployés sur les liaisons à haute fréquence qu'Air Transat exploite entre Montréal et Paris et entre Toronto et Gatwick, ont été retournés à leur bailleur au cours de l'hiver 2021, conformément aux ententes conclues à cet égard avec le bailleur concerné. L'unique A330-300 qui demeure dans la flotte d'Air Transat comporte 346 sièges. Tous les aéronefs A330 de la flotte d'Air Transat comportent 12 sièges en classe Club. L'unique aéronef B737-800 qui reste dans la flotte d'Air Transat jusqu'en avril 2022 au plus tard comporte 189 sièges. Les appareils A321ceo qui se sont

ajoutés à la flotte d'Air Transat pendant l'exercice 2018 comportent actuellement 190 sièges, tous en classe Économie, alors que les trois appareils A321ceo qui avaient été initialement loués en remplacement de ceux de Thomas Cook comportent actuellement 220 sièges pour deux d'entre eux et 199 sièges pour le troisième. D'ici la fin de l'année 2021, les 7 A321ceo d'Air Transat seront reconfigurés à 198 sièges. Les six A321neoLR actuellement en opération chez Air Transat comptent 199 sièges, y compris 12 sièges en classe Club et il en sera de même sur les futurs appareils du même type qui s'ajouteront dans le futur à la flotte. Sur le plan de l'expérience client, tous les A330 et les A321neoLR sont équipés d'un système d'éclairage d'ambiance dans toute la cabine, ainsi que d'un système de divertissement à bord avec écrans intégrés aux sièges.

Nous nous chargerons 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 des inventaires de pièces de rechange pour nos appareils Airbus A330 et A321 et Boeing 737. Les six (6) aéronefs A310 restants qui ont été retirés de notre flotte au 1^{er} avril 2020 ont été démantelés et l'inventaire de pièces de rechange a été vendu à des tiers. Nous maintenons des inventaires de pièces de rechange pour nos A321neoLR depuis l'ajout du premier aéronef de ce type à notre flotte en 2019, sachant que notre flotte comptera douze aéronefs de ce type d'ici la fin du printemps 2022, puisque deux (2) autres aéronefs s'ajouteront aux dix (10) qui sont dans la flotte à ce jour, suivis de cinq autres qui seront livrés graduellement par la suite jusqu'en 2024.

Malgré la pandémie de COVID-19, nous continuons à nous conformer aux exigences de Transports Canada en ce qui concerne l'entretien, notamment puisque de telles exigences s'appliquent à l'entreposage à court et à long terme d'aéronefs et à leur remise en service.

4.1.3. Approvisionnement en carburant

Le coût du carburant représente une part importante des dépenses d'exploitation associées au transport aérien. L'augmentation et les fluctuations constantes du prix du carburant constituent une préoccupation majeure pour Transat étant donné la faiblesse des marges dans notre industrie. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux fluctuations de prix du carburant, la Société peut choisir de conclure des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. La politique de la Société à cet égard permet de couvrir jusqu'à 70% des achats de carburant aviation projetés de l'année suivante et jusqu'à 30% pour l'année ultérieure. Ces limites sont des maximums, mais ne sont pas impératives. Il n'y a par ailleurs aucune limite de couverture minimale mensuelle. La stratégie de couverture de la Société est régulièrement revue et adaptée, au besoin, aux conditions du marché. Ainsi, au 31 octobre 2021, considérant les incertitudes entourant la pandémie, la Société n'a aucun instrument dérivé pour l'achat de carburant aviation couvrant ses besoins projetés, comparativement à 100 % de ses besoins estimatifs de l'année suivante au 31 octobre 2020 (année pandémique non représentative) et 41 % au 31 octobre 2019.

4.2 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.

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

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

4.2.1. Produits de Transat Tours Canada inc.

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

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

En raison de la COVID-19, la Société a déployé un programme d'hiver réduit pour la première moitié de l'hiver 2020-2021.

Ainsi, Transat Tours a offert une proposition réduite de forfaits au Mexique et dans les Caraïbes, et proposait une sélection de près de 300 hôtels. Transat a également offert des forfaits en Europe pendant cette période. Toujours en raison de la COVID-19, elle a cependant été forcée de suspendre la vente de forfaits croisières et de circuits jusqu'à nouvel ordre.

Toujours au début de l'hiver 2020-2021, Air Transat a opéré des vols directs vers plus de huit destinations soleil et cinq destinations européennes au départ de Montréal, Toronto et Québec.

De façon exceptionnelle, à la demande du gouvernement canadien de ne pas effectuer de voyages vers le Mexique et les Caraïbes et à la suite de l'imposition de nouvelles mesures de quarantaine et de test de dépistage de la COVID-19, la Société a annoncé le 29 janvier 2021, la suspension complète de tous les vols réguliers d'Air Transat et le rapatriement de ses clients au Canada. Cette suspension fut effective jusqu'à la reprise de ses activités le 30 juillet 2021.

Air Transat a effectué ses premiers vols commerciaux après six mois d'inactivité le 30 juillet 2021. La compagnie reprend alors graduellement ses opérations en offrant un programme de vols estival au départ de Québec, Montréal et Toronto vers cinq destinations européennes (Lisbonne, Londres, Manchester, Paris et Porto), cinq destinations Sud (Cancun, Holguin, Port-au-Prince, Puerto Plata et Punta Cana) deux aux États-Unis (Fort Lauderdale et Orlando) ainsi qu'un programme de vols intérieurs (entre Calgary, Montréal, Toronto et Vancouver).

En octobre 2021, la Société lance un nouveau service d'interligne virtuel nommé connectair par Air Transat. Fruit d'une collaboration avec Dohop, une entreprise reconnue dont la technologie crée des itinéraires de correspondances, ce service permet de signer une entente de partenariat avec easyJet et offre aux passagers d'Air Transat des vols vers plus de 130 destinations supplémentaires en Europe, en Afrique du Nord et au Moyen-Orient.

4.2.2 Produits de The Airline Seat Company Limited

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

Canadian Affair est le plus important voyageur du Royaume-Uni à destination unique vers le Canada et ses activités (vols seulement) sont axées sur le programme de vol d'Air Transat. Celle-ci offre des vacances sur mesure au Canada, distribuant directement au consommateur, et plus récemment par l'intermédiaire d'agences de voyages du Royaume-Uni. Canadian Affair se concentre sur ses activités de voyageur, vendant des forfaits voyages au Canada assortis de vols soit d'Air Transat ou d'un autre transporteur aérien, par l'entremise d'un centre d'appels en ligne via www.canadianaffair.com. Travaillant en étroite collaboration avec ses fournisseurs et des voyageurs réceptifs, 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 judicieusement leurs vacances au Canada. Au cours des quatre dernières années, Canadian Affair a été élu meilleur voyageur canadien aux 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 interentreprises et une équipe de marketing s'occupe de stimuler les ventes liées au commerce électronique de détail, s'assurant ainsi que les messages soient pertinents, opportuns et appropriés pour le marché local, tout en travaillant en étroite collaboration avec Transat afin d'assurer la cohérence des marques. Les sites Web de la compagnie aérienne, www.airtransat.co.uk et www.airtransat.ie, ont fait l'objet d'une promotion plus importante au Royaume-Uni et en Irlande, étant donné que les consommateurs anglais et irlandais ont l'habitude de consulter les sites Web des compagnies aériennes, étant convaincus qu'ils y trouveront les meilleurs prix. Les ventes directes en ligne au Royaume-Uni représentent environ 70 % des ventes totales de vols secs au Royaume-Uni.

Les ventes liées au commerce électronique de détail ont représenté 75 % du chiffre d'affaires d'Air Transat au Royaume-Uni (Air Transat 50 % et Canadian Affair 25 %), l'autre 25 % étant constitué des ventes réalisées via les agences de voyages. Air Transat a conclu des partenariats solides avec le secteur du tourisme (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 interentreprises.

4.2.3 Air Consultants France S.A.S.

Air Consultants France S.A.S. (« ACF ») a été créé le 4 mars 2016 afin d'assurer la continuité de la représentation commerciale d'Air Transat en France 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 du marketing, commerce électronique et communications. L'équipe commerciale est responsable du développement des ventes par l'intermédiaire des agences de voyages, des OTA (« Online Travel Agents »), des 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 effectue également la vente des billets d'avion d'Air Transat exclusivement. Pour sa part, l'équipe de marketing, commerce électronique et communications est responsable de la mise en place de la stratégie marketing édictée par le siège canadien, des communications internes comme externes, du commerce électronique ainsi que de la gestion des

sites Web d’Air Transat en France, aux Pays-Bas, en Belgique, en Allemagne et en Suisse. Cette équipe gère les budgets afférents au marketing commercial et digital attribués par la Société. De plus, pour les marchés hors France, ACF collabore avec Aviareps, un agent général de vente dont l’une des employées dédie 60 % de son temps à Air Transat. Cette personne, sous la responsabilité opérationnelle du directeur d’ACF, assure le développement des ventes aux entreprises et est basée à Amsterdam.

4.2.4 Produits de Trafictours Canada inc.

Le 31 mai 2021, Transat, qui détenait 70 % des actions de Trafictours, a acquis la participation de 30% détenue par l'actionnaire minoritaire Gesmex Corporation (« Gesmex ») à la suite d'un commun accord entre les deux parties. Trafictours exerce des activités de voyageur réceptif au Mexique, en République dominicaine, en Jamaïque et à la Barbade. Une entente de service est en vigueur entre la Société et Gesmex par laquelle cette dernière fournit les services de gestion à Trafictours et ses filiales. Cette entente vient à échéance au plus tard le 31 mai 2022 et vise une saine transition de la gestion de Trafictours afin de s'assurer de maintenir la qualité de service et des contrôles opérationnels et financiers efficaces à l'égard de Trafictours.

4.2.5 Activités hôtelières

Au cours des dernières années, Transat avait entrepris le démarrage d’une nouvelle activité via la création d’une division hôtelière en 2018. Cette division s’était porté acquéreur de deux terrains à Puerto Morelos au Mexique à la fin de 2018 en vue d’y construire un hôtel balnéaire. En 2019, dans le cadre de la Première convention d’arrangement, la Société avait convenu de restreindre ses engagements et dépenses en lien avec l’exécution de sa stratégie hôtelière au cours de la période menant à la clôture de la transaction. Ainsi, la Société s’était concentrée sur les divers éléments se rattachant aux étapes de la pré-construction, plus précisément l’obtention des permis de construction et environnementaux ainsi que l’avancement des plans architecturaux, le tout de manière à pouvoir redémarrer le projet. En parallèle, nous avons mis en place une filiale de gestion aux États-Unis, commencé à établir l’équipe de direction et nous avons défini la marque et le type de produit de notre futur complexe hôtelier. En mai 2021, étant donné la modification de ses objectifs stratégiques et la baisse des liquidités en lien avec la pandémie de COVID-19, la Société a décidé de cesser les activités de la division hôtelière et ainsi d’abandonner son développement. Considérant les conditions de marché, la Société pense à monétiser son actif à Puerto Morelos étant donné que les activités hôtelières ne font plus partie de ses plans de développement et afin d’augmenter son niveau de liquidités dans le contexte de la pandémie.

4.2.5.1 Marival Armony (auparavant Rancho Banderas)

Le 3 avril 2017, Transat a fait l’acquisition, auprès d’un tiers, d’une participation de 50 % dans l’Hôtel Rancho Banderas, situé à Punta de Mita au Mexique. Par l’intermédiaire d’une filiale en propriété exclusive, Transat est coactionnaire avec une filiale de Gesmex était, dans Desarrollo Transimar, S.A. de C.V. (« Desarrollo Transimar »). Gesmex était également un actionnaire de Trafictours avant l’acquisition par la Société de la participation détenu par Gesmex le 31 mai 2021. Après un agrandissement réalisé en 2018, l’hôtel comprend maintenant 264 chambres. Dans le cadre de cette opération, Transat et Gesmex, ainsi que leurs filiales respectives, ont conclu une convention entre actionnaires, laquelle prévoit une clause de rachat advenant le cas où un changement de contrôle surviendrait, tel que défini dans la convention. En vertu de cette convention, les parties s’octroient mutuellement le droit de vendre ou de racheter, selon le cas, la totalité de leur participation dans Desarrollo Transimar. Les parties ont convenu que le prix d’exercice du droit de vendre ou de racheter la participation de l’autre partie dans Desarrollo Transimar sera la juste valeur marchande de cette participation.

4.3 Agences de voyages et distribution

Au Canada, 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 277 points de vente, dont 34 sont détenus en propriété exclusive, 118 sont des franchises et 125 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, nos 34 agences en propriété exclusive exercent leurs activités sous ce nom.

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

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.

4.4 Nos employés

Au 31 octobre 2021, Transat et ses filiales comptaient 2 100 employés actifs et le nombre moyen d'employés actifs pour l'exercice 2021 s'élevait à environ 1 457. Au 31 octobre 2021, la Société comptait également environ 2 200 employés en mise à pied temporaire au Canada.

À compter du 15 mars 2020, Transat et ses filiales ont eu recours aux mises à pied temporaires pour faire face à la diminution brutale des activités de la Société due à la pandémie. À deux reprises – du 1er avril au 22 juillet 2020 et du 30 janvier au 29 juillet 2021 –, la Société a suspendu complètement ses opérations aériennes. Au Canada, environ 85 % de l'effectif a été placé en mise à pied temporaire à la suite de ces deux arrêts temporaires. Toutefois, dès la mise en place de la SSUC, Transat a fait usage du programme pour permettre à ses employés d'être placés en congé avec solde réduite plutôt qu'en mise à pied temporaire jusqu'à ce que le gouvernement fédéral mette fin du programme, le 28 août 2021. La grande majorité des salariés concernés a accepté cette proposition.

Dans les filiales étrangères, Transat a eu recours à des dispositifs similaires de mise à pied ou de chômage partiel lorsqu'ils étaient disponibles, ou à des licenciements lorsque ça n'était pas le cas.

Lors du premier redémarrage des opérations le 23 juillet 2020, Transat a rappelé environ 1 000 employés, lesquels ont en grande majorité dû être par la suite replacés en mise à pied temporaire ou en congé avec solde réduite en raison du deuxième arrêt de nos activités à la fin janvier 2021. La nouvelle reprise des opérations a permis le rappel ou l'embauche d'un nombre croissant d'employés à partir de juillet 2021. La Société souhaite poursuivre cette croissance au cours de l'année 2022.

En octobre 2020, Transat a mis sur pied un programme d'aide à la recherche d'emploi à l'intention de ses employés affectés par les mesures de réduction de personnel, programme qui a été bonifié en cours d'année. Ainsi, en plus d'identifier des occasions de reclassement, elle fournit aux employés inscrits des outils et des conseils pour faciliter leur recherche d'emploi et les aider à traverser cette période difficile.

Par ailleurs, tous les salariés qui pouvaient travailler de chez eux ont été invités à le faire dès le 15 mars 2020, tandis que la Société a mis en œuvre des mesures de protection du personnel qui devait

travailler sur place. Transat a également apporté une attention toute particulière à la protection de son personnel navigant. Ces mesures ont été largement communiquées et rappelées aux employées, afin d'éviter toute contamination au travail. Suite à la fin du télétravail obligatoire pour le personnel de bureau le 15 novembre 2021, Transat a mis en œuvre sa politique de télétravail actualisée, dont le principe est la liberté de choix pour le personnel dont les fonctions n'imposent pas la présence sur le lieu de travail. Les employés éligibles peuvent ainsi choisir de travailler de n'importe quel endroit au Canada, une présence dans les locaux ne pouvant leur être imposée qu'un maximum de huit jours par année. Cette politique vise à renforcer la satisfaction du personnel, d'élargir le bassin de recrutement et de renforcer le positionnement de Transat en tant qu'employeur de choix.

Une description détaillée de nos régimes de rémunération à court et long terme se trouve dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction se rapportant à l'assemblée annuelle des actionnaires qui aura lieu le 27 avril 2022 (ainsi que dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction datée du 23 mars 2021, au besoin) qui peut être consultée sur SEDAR <http://www.sedar.com/>. Comme nous avons aussi pour politique de promouvoir de bonnes relations avec nos employés, nous avons poursuivi la mise en œuvre d'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.

La situation extraordinaire des années 2020 et 2021, alors qu'une grande majorité du personnel était absente du travail et que presque aucun recrutement n'a été effectué entre le début de la pandémie et le milieu de l'année 2021, a contraint la Société à revoir ses priorités en termes d'engagement et de développement du personnel. L'accent a été mis sur la communication avec les employés, afin de les tenir informés de l'évolution de la situation, notamment par le biais de vidéoconférences tenues régulièrement avec l'ensemble du personnel par des membres de la direction, ainsi que sur des actions d'accompagnement du télétravail et de préservation de la santé mentale des employés.

Au cours du dernier semestre 2021, nous avons relancé la plateforme de mesure de l'engagement en temps réel qui avait cours chez Transat depuis 2017 mais qui avait été suspendue en raison de la pandémie. Par le biais de sondages réguliers et de partage de commentaires, cette plateforme donne à l'entreprise et à ses gestionnaires le moyen de suivre de près l'évolution du climat et du moral des employés de la Société. Transat prévoit réactiver au cours de l'année 2022 la majorité de ses programmes des gestions du talent et de la performance et de mettre un accent particulier sur le développement son personnel.

Au cours de l'année 2021, malgré le contexte, la Société s'est classée parmi les meilleurs employeurs du Canada et du monde par le magazine Forbes, ainsi qu'à son palmarès mondial des meilleures entreprises favorables aux femmes.

En date du 31 octobre 2021, la Société comptait environ 4 330 employés au Canada dont quelque 70 % sont syndiqués et font l'objet de cinq conventions collectives. Le tableau ci-après énumère les associations auxquelles nos employés appartiennent et le statut de leurs conventions collectives en date de la présente notice annuelle.

Au cours de l'exercice 2021, la convention collective avec les pilotes de ligne a été prolongée jusqu'au 30 juin 2022.

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

Employés	Filiale de transat	Association	Statut de la convention collective
Membres d'équipage (pilotes)	Air Transat	Association des pilotes de ligne (ALPA)	Convention collective en vigueur jusqu'au 30 juin 2022
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 - renouvellement en cours
Régulateurs de vols	Air Transat	Association canadienne des régulateurs de vols (CALDA)	Convention collective en vigueur du 1 ^{er} novembre 2015 au 31 octobre 2022
Affectation des équipages et services passagers	Air Transat	Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA)	Convention collective en vigueur du 1 ^{er} août 2015 au 31 juillet 2021
Entretien, magasin et soutien aux opérations techniques	Air Transat	Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA), section locale 140	Convention collective en vigueur du 1 ^{er} mai 2016 au 30 avril 2022

La capacité de la Société de mener à bien son plan d'entreprise est tributaire de l'expérience de ses dirigeants et employés clés, ainsi que de la connaissance qu'ils ont du milieu touristique, des secteurs aériens et voyages. La perte d'employés importants pourrait nuire à nos activités et à nos résultats d'exploitation. De plus, notre programme de recrutement, notre structure salariale, nos programmes de gestion de rendement, notre plan de relève ainsi que notre plan de formation comportent des risques qui pourraient avoir des impacts négatifs au niveau de notre capacité à attirer et conserver les ressources compétentes nécessaires pour soutenir la croissance et le succès de la Société.

4.5 Concurrence

Nous sommes confrontés à la concurrence sur plusieurs fronts, notamment à titre de transporteurs aériens, de voyagistes et d'agences de voyages (traditionnelles ou en ligne).

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

4.5.1 Voyageurs

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

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

4.5.1.1 Canada

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

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

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

4.5.1.2 Le Royaume-Uni

La concurrence sur les services touristiques au Royaume-Uni est dominée par les prix depuis de nombreuses années et les réservations en ligne effectuées directement par les consommateurs constituent une pratique bien implantée sur ce marché. Les clients choisissent leur destination vacances principalement en fonction du prix du billet d'avion, en ayant recours régulièrement aux

sites Web de comparaison des tarifs aériens, et ce, quelle que soit la destination, court et moyen-courriers, qui les intéresse, l'accès à des services aériens au départ du Royaume-Uni ne constituant pas un facteur contraignant. Cela vaut également dans le cas des destinations long-courriers, qui sont maintenant desservies par un nombre sans cesse croissant de transporteurs, dont les prix sont devenus plus concurrentiels au cours des dernières années.

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

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

4.5.2 Agences de voyages et distribution

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

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

Comme dans le cas des voyageurs, les faibles marges bénéficiaires obligent les agences de voyages à rechercher des volumes plus élevés et de plus grandes parts de marché. En ce qui concerne l'intégration, l'une de nos priorités demeure d'étendre notre réseau de distribution sur nos trois principaux marchés géographiques : Canada, transatlantique et soleil.

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

Les chaînes d'agences de vente au détail, qui font affaire sous une même bannière, offrent une gamme de services à leurs membres sous forme de taux de commissions négociés avec les principaux 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.

4.5.3 Transporteurs aériens

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

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

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

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

Les transporteurs de réseau, les transporteurs à bas prix et les transporteurs spécialisés dans les voyages d'agrément sont de plus en plus en concurrence sur le marché des voyages loisirs et sur celui des voyages dits de « rapprochements familiaux ». Cette tendance est particulièrement notable depuis certaines modifications de politique qui permettent aux transporteurs aériens spécialisés dans les services nolisés d'offrir des vols réguliers entre certaines destinations, ce qui est le cas d'Air Transat, qui détient les licences requises pour offrir des services réguliers entre le Canada et les pays énumérés à la rubrique 4.8.2.2, de la présente notice annuelle. Une autre tendance qui doit être soulignée est l'émergence des stratégies de flottes flexibles ou saisonnières parmi les transporteurs aériens spécialisés dans les voyages d'agrément qui permettent de contrer les réalités de la basse saison des marchés nord-américains et européens du voyage.

De plus, certains transporteurs à bas coûts ont fait leur entrée dans le marché durant la pandémie profitant d'un surplus d'aéronefs et de personnel naviguant et spécialisé mis à pied par les transporteurs établis.

Les concurrents de Transat comprennent notamment WestJet, Swoop, Sunwing, Air France, KLM, IAG (British Airways, Iberia, Aer Lingus et LEVEL), Corsair, Brussels Airlines, TAP Portugal, ITA, Lufthansa, Air Canada, Azores Airlines, Condor, AeroMexico, COPA, Interjet, Caribbean Airlines, Delta, American Airlines et United Continental.

4.6 Propriété intellectuelle

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

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

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

4.7 Tendances

4.7.1 Impact de la pandémie sur la demande

Déclarée pandémie le 11 mars 2020, la COVID-19 a entraîné une crise planétaire qui touche toutes les sphères de la société et de l'économie, toutefois de manière inégale. Le voyage et le tourisme à l'échelle internationale sont parmi les industries les plus durement affectées.

Cette crise, conjuguée aux mesures sanitaires et aux restrictions de voyages mises en place par les gouvernements pour contrôler l'éclosion de la pandémie, plombe la demande des voyages.

Le nombre de touristes internationaux est passé de 1,460 milliard en 2019 à 398 millions en 2020, soit une baisse de 74 % (84 % entre mars et décembre). Ces chiffres ont mis fin à 10 ans de croissance continue et nous ont ramenés 30 ans en arrière.

Au Canada, les arrivées internationales se sont établies à quelque 3 millions en 2020, en chute de 87 % par rapport à 2019. Avant la pandémie, le Canada avait enregistré pour la troisième année consécutive un record de visites, avec plus de 22 millions de voyageurs internationaux en 2019.

Les conditions d'entrée – double vaccination, passeport vaccinal, tests de dépistage, quarantaine, etc. – varient d'un pays à l'autre ou d'une région à l'autre, et évoluent en fonction de la situation pandémique, laquelle s'améliore ou se détériore au rythme des nouvelles vagues et des variants.

Dès le début de la pandémie, le Canada a privilégié une approche prudente et restrictive, tant pour les Canadiens que les visiteurs. À compter du 18 mars 2020, les voyages non essentiels en provenance de l'international n'ont plus été permis. La réouverture des frontières canadiennes aux touristes internationaux entièrement vaccinés a été mise en œuvre en deux temps, le 9 août 2021 pour les États-Unis et le 7 septembre 2021 pour les autres pays. De plus, pendant plus d'un an et demi, le gouvernement fédéral a recommandé aux voyageurs canadiens d'éviter tout voyage non essentiel, avis qui a été levé pour les voyageurs entièrement vaccinés le 21 octobre 2021. Toutefois, avec l'émergence du variant Omicron, le gouvernement recommande aux Canadiens de faire preuve d'une prudence accrue et d'éviter les voyages non essentiels dans une dizaine de pays d'Afrique australe.

Depuis le 30 octobre 2021, tous les passagers en partance d'un aéroport canadien doivent être pleinement vaccinés pour pouvoir voyager, une mesure qui sera accompagnée d'une courte période de transition. Le personnel des compagnies aériennes canadiennes doit également être entièrement vacciné.

L'évolution des mesures sanitaires, les conditions d'entrée et les restrictions de voyages mis en place par divers gouvernements, incluant le gouvernement canadien, continuent de freiner le voyage et le tourisme international.

4.7.2 Facteurs de reprise

La reprise du tourisme international dépend de plusieurs facteurs. Outre l'amélioration de la situation pandémique elle-même, la levée des restrictions de voyages et la progression de la vaccination, la reprise est tributaire de l'économie générale et de la santé financière des voyageurs.

Le début 2021 a été marqué par une détérioration de la situation pandémique et un début de reprise fragile. Entre janvier et juillet 2021, le tourisme international a enregistré une baisse de 80 % par rapport à 2019^[1]. Toutefois, avec l'assouplissement des restrictions sur les voyages dans certaines destinations et la progression générale des vaccinations dans de nombreuses régions du monde, le tourisme international a montré des signes de rebond en juin et en juillet 2021^[2].

La vaccination est un élément essentiel à la relance du tourisme et du voyage. Avec un taux de vaccination de plus de 75 % de sa population, en date du 13 novembre 2021, le Canada est en bonne position. Cependant, les disparités régionales dans la couverture vaccinale et l'émergence de nouveaux variants du virus auront un impact sur la reprise et la demande globale des voyages.

À l'instar d'autres sondages récents, la dernière enquête disponible de l'IATA^[3] indique les gens veulent voyager : 86 % des répondants s'attendent à voyager dans les six mois suivants la fin de la crise. Ces mêmes répondants croient que les risques liés au COVID-19 peuvent être gérés efficacement et que la liberté de voyager doit être restaurée. Les gens qui ont voyagé pendant la pandémie disent que les règles sont trop complexes et les formalités administratives trop lourdes. Pour assurer la reprise, les gouvernements doivent simplifier les processus, restaurer la liberté de voyager et adopter des solutions numériques pour délivrer et gérer les titres sanitaires de voyage. Pour accélérer les processus et éliminer les files d'attente après une pandémie, les voyageurs sont favorables à l'utilisation de la biométrie si cela donne des résultats, tout en se souciant de la protection de leurs données personnelles.

Ébranlée dans les premiers mois de la pandémie, la confiance des voyageurs s'est raffermie avec la progression de la couverture vaccinale. Les acteurs de l'écosystème touristique et aérien ont consenti de grands efforts pour rendre les voyages sécuritaires et pour faire connaître leurs

programmes de protection à leurs clients. Le risque de transmission du virus à l'intérieur d'un aéronef est jugé très faible compte tenu du système de filtration puissant HEPA. Les mesures de sécurité prises, notamment le port du masque et le nettoyage des appareils, et la limitation des points de contact, entre autres avec les services numériques et les applications mobiles, ont permis de rassurer les clients. La technologie sans contact est également mise à contribution afin d'assurer une plus grande sécurité des voyageurs à toutes les étapes de son parcours.

Depuis le début de la pandémie, la demande intérieure est plus vigoureuse que la demande internationale, et c'est encore le cas selon les dernières données disponibles. Les voyages pour le tourisme ou la visite de parents et d'amis, qui est notre créneau, reprend plus rapidement que les voyages d'affaires. De même, la reprise des voyages est plus forte chez les jeunes.

Aujourd'hui, les prévisions de l'OMT et de l'IATA pour retrouver la vitalité de 2019 sont autour 2024.

^[1] Source : CNUCED, 3 mai 2021

^[2] Dernières données de l'OMT disponibles en date du 13 novembre 2021.

^[3] Réalisée en septembre 2021 auprès de 4 700 personnes interrogées sur 11 marchés

4.7.3 Tendances consommateurs

La situation pandémique elle-même et son évolution constante ont une incidence sur les habitudes des voyageurs, du moins à court terme. La Société a observé une augmentation de réservations de dernière minute, et les demandes pour une plus grande flexibilité pour modifier ou annuler une réservation sont notables.

De plus, la Société a observé que les voyageurs se préoccupent davantage des mesures liées à leur santé et à leur sécurité. Ils accordent une plus grande importance à l'assurance voyage, tant pour la couverture médicale que pour l'annulation. Dans un contexte changeant, les voyageurs sont plus vigilants quant à leurs responsabilités et celles de leurs fournisseurs de services.

Le groupe d'experts de l'OMT s'attend à une augmentation de la demande d'activités de tourisme de plein air et de nature et à ce que le tourisme interne et les expériences de voyage où l'on prend son temps (« slow travel ») suscitent un intérêt accru.

La Société croit également que l'importance du tourisme durable gagne du terrain. La pandémie a touché les gens sur toutes les facettes de leur vie et a amené une prise de conscience plus forte des impacts sociaux et environnementaux liés aux voyages, notamment le sur tourisme et les changements climatiques.

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 loisirs. Par conséquent, nous exerçons nos activités dans un environnement hautement réglementé à tous les niveaux, aussi bien au niveau des transporteurs aériens qu'à celui des voyagistes et des agences de voyages. Toutes nos sociétés et divisions détiennent toutes les licences, tous les certificats et tous les permis requis pour exercer leurs activités et celles-ci respectent, à tous égards importants, les exigences des lois et règlements applicables. Vous trouverez ci-après une description des lois et règlements auxquels nous sommes assujettis.

4.8.1 Voyagistes et agences de voyages

4.8.1.1 Canada

Généralités

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

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

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

Lorsque la valeur du FICAV est égale ou supérieure à 125 M\$ au 31 mars d'une année, les clients des agents de voyages bénéficient d'une remise de la contribution au fonds et que la protection deviendrait alors gratuite. La perception des contributions reprendra, selon le calcul prévu au règlement, si le montant en surplus cumulé au 31 mars de chaque année diminue sous le seuil du 75 M\$. Du 1^{er} janvier 2019 au 31 octobre 2021, les agents de voyages n'avaient plus à percevoir la contribution au fonds d'indemnisation de leurs clients. Ainsi, les clients des agents de voyages profitaient du fonds gratuitement. Au 31 mars 2019, la valeur du fonds d'indemnisation s'élevait 141,7 M\$ permettant donc de maintenir ce congé de perception en faveur des clients des agents de voyages pendant cette période.

Les clients peuvent faire une réclamation directement au FICAV s'ils ne reçoivent pas les services pour lesquels ils ont payés en cas d'inexécution des obligations d'un fournisseur de services ou en raison d'une cause qui leur est étrangère. Le montant total des indemnités payables par événement ne pouvait dépasser 60 % du surplus cumulé au FICAV au 31 mars précédent, sans être inférieur à 30 M\$. Or, étant donné la valeur totale estimée des réclamations présentées au FICAV en raison de la pandémie de COVID-19, le *Règlement sur certaines mesures temporaires relatives au Fonds d'indemnisation des clients des agents de voyages* entrait en vigueur le 14 octobre 2021. En vertu de ce règlement, le plafond d'indemnisation par événement a été rehaussé à 75%. De plus, le seuil inférieur de 30 M\$ susmentionné ne s'applique pas jusqu'au 31 décembre 2023. Après cette date, ce seuil ne s'appliquera pas tant que le surplus cumulé du fonds n'aura pas atteint 50 M\$.

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

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

Depuis le 1^{er} avril 2017, le taux de contribution au fonds d'indemnisation de l'Ontario est de 0,25 \$ par tranche de mille dollars de ventes de services de voyages. Comme au Québec, les contribuables, les agents de voyages dans ce cas, peuvent s'adresser directement au fonds d'indemnisation en vue de se faire rembourser les sommes versées aux voyageurs en raison d'un manquement d'un fournisseur. Le montant maximum que le fonds d'indemnisation peut verser à un client ou à un agent de voyages pour un défaut de fournir des services de voyages est de 5 000 \$ pour chaque personne dont les services de voyage ont été acquittés par le client. Le montant maximal pouvant être remboursé pour l'inexécution d'une obligation de fournir des services de voyage est plafonné à 7,0 M \$ pour l'ensemble des réclamations découlant d'un événement ou d'un événement majeur.

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

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

Situation depuis le 11 mars 2020 (COVID-19)

La crise mondiale sans précédent provoquée par la pandémie de la COVID-19, telle que déclarée le 11 mars dernier par l'Organisation mondiale de la Santé (« OMS »), a frappé de plein fouet toute l'industrie du voyage. Depuis cette date, à l'instar de maints gouvernements à travers le monde, tant le gouvernement fédéral du Canada, que les gouvernements provinciaux et municipaux, ont pris des mesures aussi sévères qu'inédites face à l'état d'urgence sanitaire. Cette crise exerce une extrême pression sur tous les secteurs de l'économie, et n'épargne pas les voyageurs et agences de voyages.

Au Québec, certaines mesures ont été mises en place pour faire soutenir notamment les agents de voyages. À ce titre, le *Règlement sur certaines mesures temporaires relatives au paiement des droits exigibles à l'égard d'un permis d'agent de voyages*, d'un certificat de conseiller en voyages et d'un certificat de gérant d'agence de voyages vise à exempter du paiement des droits les agents de voyages, les conseillers en voyages et les gérants d'agence de voyages à compter du 1^{er} mars 2021 jusqu'au 28 février 2022.

Par ailleurs, tel qu'expliqué ci-haut le congé de perception de la contribution au FICAV a pris fin le 31 octobre 2021. La contribution au FICAV a été rétablie le 1^{er} novembre 2021 et fixée à 0,35 % du montant des services touristiques achetés par le client. Elle sera maintenue ainsi jusqu'au 31 décembre 2023. Le gouvernement du Québec a indiqué que la situation sera réévaluée selon le surplus au fonds le 31 mars 2022.

Finalement, les consommateurs ayant fait des réclamations auprès du FICAV pour des voyages annulés en lien avec les conséquences de la pandémie de la COVID-19 devraient être indemnisés par le FICAV. Nonobstant ce qui précède, la Société a annoncé un programme de remboursement en avril 2021, et a entamé le processus de remboursement depuis.

En Ontario, on a adopté des mesures spéciales visant les voyagistes et les agents de voyages. Très rapidement à la fin mars 2020, on a amendé le Règlement de l'Ontario 26/05 en vertu de la Loi de 2002 sur le secteur du voyage, afin d'alléger le fardeau des agences et tours opérateurs inscrits en Ontario, et afin d'améliorer la protection de certains voyageurs affectés par la pandémie. On a allégé (sans les éliminer) les obligations de vérification financière de certains déclarants en fonction de leur chiffre d'affaires annuel. On a supprimé les seuils de fonds de roulement, pour imposer une obligation de maintenir un fonds de roulement positif, à la place. On a avalisé et encadré les crédits-voyages. Plus précisément, lorsque des clients ne reçoivent pas les services de voyages qu'ils ont achetés, les agences ou les tours opérateurs inscrits en Ontario doivent leur fournir un remboursement, des services de voyages comparables acceptables, OU un crédit-voyage. Malgré cela, si l'omission du fournisseur de fournir des services de voyages est liée au coronavirus (COVID-19) à compter du 30 mars 2020, alors, jusqu'au 1^{er} avril 2022, les agences et tours opérateurs qui ont vendu ces services, pourront choisir de ne fournir à leurs clients que des crédits-voyages, à condition que ces crédits 1) soient d'une valeur au moins équivalente à la valeur des services non fournis, 2) soient d'une durée minimale d'un an à compter de la date de leur remise au client, et que 3) ils puissent servir à acheter des services de voyages qui peuvent avoir lieu au-delà de cette durée d'un an. L'Ontario a également élargi la couverture du fonds d'indemnisation aux réclamations des consommateurs concernant les crédits-voyages qui ne seraient pas honorés par des agences et tours opérateurs inscrits en Ontario pour des raisons en lien avec la COVID-19 et ce, jusqu'au 31 mars 2024.

En 2021, TICO a annoncé dans un « Registrar Bulletin », une dispense temporaire et unique quant aux frais. En vertu de cette dispense, les agents de voyages et les grossistes n'avaient pas à payer leurs frais annuels de renouvellement d'inscription ni les paiements du Fonds d'indemnisation du secteur du voyage (« Formulaire 1 ») dus au TICO entre le 1^{er} avril 2020 et le 31 mars 2021. Par l'entremise d'un autre « Registrar Bulletin », TICO a annoncé que cette dispense était renouvelée pour l'année commençant le 1^{er} avril 2021 jusqu'au 31 mars 2022.

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

4.8.1.1.1 Prix annoncé des services de voyage

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

du prix des services de voyage, le client peut choisir entre le remboursement intégral et immédiat des services ou la prestation de services similaires.

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

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

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

4.8.1.1.2 Lois applicables aux activités de franchisage

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

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

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 2,1 millions de livres sterling au nom de la CAA. Les détenteurs de permis ATOL doivent délivrer leur certificat à chaque client réservant un voyage visé par leur permis ATOL. Cette protection est comprise dans le prix des voyages réservés auprès d'un détenteur de permis ATOL. Depuis 2016, les passagers d'Air Transat voyageant au départ du Royaume-Uni, tout comme les passagers d'autres transporteurs aériens réguliers ne seront plus protégés par l'ATOL. Par contre, les clients de Canadian Air qui achètent un forfait vacances comprenant un vol admissible continueront de l'être.

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

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 27 États membres de l'Union européenne (« UE »), et libéralisera progressivement l'accès aux marchés. Durant la première phase, les sociétés aériennes canadiennes peuvent exploiter des vols à partir de n'importe quel point au Canada vers n'importe quelle destination des 27 États souverains de la zone UE, sans aucune restriction. Pour leur part, les transporteurs aériens communautaires (quelle que soit leur nationalité) jouiront de droits réciproques à partir de n'importe quel point de l'UE vers n'importe quelle destination au Canada. Les phases de libéralisation suivantes seront subordonnées à l'assouplissement des règles portant sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens canadiens par des étrangers et auront pour effet de faciliter l'accès aux marchés de pays tiers.

Le 5 novembre 2003, la *Convention de Montréal de 1999 sur l'indemnisation des victimes d'accidents* (la « Convention de Montréal ») est entrée en vigueur. Cette entente multilatérale modernise les

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

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

4.8.2.2 Législation canadienne

Au Canada, la *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, ch. A-2, la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi sur la modernisation des transports*, L.C., 2018, ch. 10 représentent les trois principaux instruments législatifs régissant l'exploitation d'un transporteur aérien commercial. Cette exploitation est assujettie à la détention des licences nécessaires, à la délivrance d'un certificat d'exploitation confirmant que le transporteur aérien satisfait aux normes canadiennes, et au maintien de l'assurance responsabilité exigée. Dans le cas des vols nolisés, un permis est requis pour chaque vol ou série de vols proposés. Les licences et les permis de vols d'affrètement sont délivrés par l'Office des transports du Canada (« l'Office »), alors que le certificat d'exploitation est délivré par Transports Canada. Ce certificat confirme que le transporteur aérien possède l'équipement adéquat et qu'il est en mesure d'exercer ses activités conformément au *Règlement de l'aviation canadien*, DORS/1996-433. Air Transat a reçu un tel certificat le 13 novembre 1987, qui a par la suite été modifié pour refléter l'évolution de nos conditions d'exploitation.

La grande majorité des vols d'Air Transat sont exploités en vertu de licences de service aérien régulier (domestique, transfrontalier et international). En fait, Air Transat détient des licences émises par l'Office l'autorisant à exploiter des vols aériens réguliers domestiques et entre le Canada et les pays suivants: l'UE (représentant ses 28 États membres actuels), la Suisse, le Royaume-Uni de Grande Bretagne, l'Irlande du Nord, la Turquie, Israël, les États-Unis, le Mexique, Cuba, la Jamaïque, les Bahamas, la Barbade, le Panama, le Costa Rica, le Nicaragua, El Salvador, la Colombie, Antigua-et-Barbuda, Sainte-Lucie, les Antilles françaises néerlandaises, Curaçao, la République dominicaine et Haïti. Ces services sont soumis aux règles établies en vertu des accords bilatéraux de transport aérien conclus entre le Canada et ces pays ainsi que les autorités supranationales.

Le 23 mai 2018, la *Loi sur la modernisation des transports* a été adoptée par le Parlement du Canada. Les principaux éléments de cette loi qui ont eu des répercussions directes sur la Société sont les suivants : (i) l'établissement d'un nouveau régime de droits des passagers aériens qui 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, le tout tel qu'élaboré dans le *Règlement sur la protection des passagers aériens* (« RPPA ») lequel est entré en vigueur le 15 juillet 2019. Le 3 juillet 2021, l'Office a publié le *Règlement modifiant le Règlement sur la protection des passagers aériens* ("Règlement Modificatif") qui vise principalement à modifier les obligations des transporteurs aériens en cas de retard, de refus d'embarquement et d'annulation dus à des situations indépendantes de leur volonté. Le texte final du Règlement Modificatif est en cours d'examen par l'Office et la direction ne peut pas encore évaluer son impact sur les opérations de la Société ni si le Règlement Modificatif sera adopté ou quand il pourrait l'être; (ii) l'augmentation du nombre maximum d'actions avec droit de vote d'une compagnie aérienne qui détient un permis au Canada pouvant être détenues en propriété véritable par des non-Canadiens, passant de 25 % à 49 % sujet aux restrictions qui y sont énumérées; (iii) l'établissement par le ministre fédéral des Transports d'un processus d'approbation et d'indemnisation en vertu de lois sur la concurrence pour la constitution de coentreprises aériennes. Le 30 janvier 2015, le projet de loi C-51, *Loi édictant la Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada et la Loi sur la Sûreté des déplacements aériens, modifiant le Code criminel, la Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité et la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés et apportant des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois* (la « *Loi antiterroriste* ») a été présenté en première lecture à la Chambre des communes. La *Loi antiterroriste* vise à établir un nouveau cadre législatif en vue d'identifier et de contrer les personnes soupçonnées de menacer la sûreté des transports ou de se déplacer en aéronef dans le but de commettre une infraction de terrorisme. La *Loi antiterroriste* autoriserait le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile à établir la liste de telles personnes et à enjoindre aux transporteurs aériens de prendre toute mesure pour prévenir la commission de tels actes. Le ministre des Transports aurait également le droit de saisir un aéronef en vue de l'inspecter et de prendre des mesures en ce qui concerne le mouvement de l'aéronef. La direction ne peut pas prédire si la *Loi antiterroriste* sera adoptée ni quand elle pourrait l'être.

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

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

Notons que lorsqu'elle exerce ses activités au Québec, Transat Tours est plutôt assujettie à l'application de la *Loi sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé* (« LPRP »), une loi essentiellement similaire à la LPRPDE. La LPRP exige le consentement éclairé, tacite ou exprès, selon le cas, des personnes dont les renseignements personnels sont recueillis et utilisés. Les renseignements personnels ne peuvent alors servir qu'aux fins pour lesquelles ils ont été initialement recueillis ou à d'autres fins prévues ou permises par la LPRP. Les politiques de Transat Tours sur la confidentialité respectent ou surpassent les exigences de la LPRP.

À la suite de l'adoption du projet de loi 64 intitulé *Loi modernisant des dispositions législatives en matière de protection des renseignements personnels* de nouvelles exigences seront introduites à la LPRP principalement en septembre 2023. Dès septembre 2022, il sera notamment nécessaire de nommer un responsable de la protection des renseignements personnels et de procéder au signalement des incidents de confidentialité. Ces changements auront peu d'impact sur les pratiques de Transat étant donné qu'elle a déjà nommée un délégué à la protection de la vie privée et que des obligations de divulgation existent déjà en vertu de d'autres lois de protection de la vie privée.

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

Le 1^{er} juillet 2014, la Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la *Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes*, la *Loi sur la concurrence*, la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* et la *Loi sur les télécommunications* est entrée en vigueur. Également appelée la « *Loi canadienne anti-pourriel* » ou « LCAP », la loi réglemente notamment les conditions auxquelles les messages électroniques commerciaux peuvent être envoyés. Toutes les filiales canadiennes de la Société ont mis en œuvre des mécanismes assurant leur conformité aux exigences de la LCAP avant le 1^{er} juillet 2014.

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

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 Approche ESG

Transat et tout son personnel accordent une grande importance à la responsabilité sociale et environnementale de l'entreprise, ainsi qu'à sa saine gouvernance et à la bonne conduite des affaires (les facteurs « ESG ») qui sont indissociablement liées et font partie de notre culture d'entreprise.

Notre approche et notre stratégie ESG, prennent une importance encore plus grande dans l'entreprise et Transat prévoit se doter au cours de l'année 2022 d'une stratégie globale ESG, reprenant et élargissant les efforts faits depuis de nombreuses années dans le domaine de la responsabilité d'entreprise. Ce dossier exige une attention particulière et un suivi régulier de la part de la direction et du conseil d'administration.

Il y a une quinzaine d'années, nous nous sommes engagés dans une démarche structurée au chapitre du développement durable, notamment en s'appuyant sur des politiques, des systèmes et des certifications pour guider nos actions.

Notre conseil d'administration a officiellement adopté une politique de tourisme durable en 2008, de laquelle ont découlé d'autres politiques, notamment sur la protection de l'environnement et sur l'approvisionnement responsable.

En 2018, Transat est devenue le premier grand voyageur international à être certifié Travelife pour l'ensemble de ses activités. Alors que notre certification Travelife est en voie d'être renouvelée, nous travaillons à élaborer un nouveau plan d'action 2022-2024. Ce plan sera axé sur la reprise – certains projets ont été mis en pause en raison de l'arrêt de nos opérations et le manque de ressources – et la continuité des efforts entrepris en 2018, au moment où nous avons obtenu la certification pour la première fois. Ainsi, la formation des employés, la sensibilisation des clients et l'engagement de nos fournisseurs continueront d'être des projets prioritaires.

La pandémie a eu et continue d'avoir des répercussions sur l'ensemble de la Société. Outre l'entreprise, elle a touché les actionnaires, les employés, les clients, les partenaires, les destinations de voyage et les autres parties prenantes. Or, nous avons consenti des efforts importants pour minimiser les impacts de cette crise sur l'entreprise et ses employés, et préserver de saines relations avec nos parties prenantes tout au long de la crise.

Au fil du temps, et notamment avec la pandémie, nous constatons que nos clients sont devenus de plus en plus sensibles au tourisme responsable, quel que soit leur raison de voyager, qu'il s'agisse de prendre des vacances, de visiter de la famille et des amis, d'aller à la rencontre d'autres cultures ou de découvrir des destinations vibrantes ou des environnements naturels protégés. Cette prise de conscience nous encourage fortement à poursuivre nos efforts en la matière.

Dans le cadre de notre planification stratégique 2022-2026, nous avons identifié trois grandes priorités d'action, soit la gestion de nos émissions de carbone, qui est un enjeu de premier ordre, l'inclusion et la diversité au sein de l'entreprise, ainsi que la formation et le développement de nos employés.

En 2021, nous nous sommes distingués, pour la quatrième fois, avec le titre de meilleure compagnie aérienne de loisirs au monde aux World Airline Awards de Skytrax. Ce titre prestigieux témoigne d'une grande appréciation de nos clients à l'égard de l'expérience Air Transat, laquelle est portée par une équipe passionnée et dévouée.

Nous nous sommes également classés cette année à deux palmarès annuels mondiaux de Forbes, soit le classement des meilleurs employeurs au monde et celui des meilleures entreprises favorables aux femmes.

De plus, en juin 2021, Transat est arrivée au 21^e rang du palmarès annuel des 50 grandes entreprises citoyennes du Canada, établi par la firme de recherche Corporate Knights. Elle a été la seule entreprise de son secteur à figurer à ce classement qui reconnaît les organisations ayant des résultats exceptionnels en matière d'engagement social, de gestion environnementale et de gouvernance.

4.8.3.1 Environnement

Transat s'efforce de diminuer les conséquences négatives de ses activités sur l'environnement et incite ses employés, ses clients et ses partenaires à emboîter le pas. Au cours des années, nous avons mis en place de nombreuses initiatives en matière d'environnement.

Outre les efforts pour réduire nos émissions de carbone aériennes, nous travaillons à améliorer l'efficacité énergétique et la performance environnementale de nos bâtiments, notamment au siège social d'Air Transat situé à Montréal (Québec), qui a été désigné comme l'un des plus verts en Amérique du Nord. Dans les bureaux que nous louons, nous travaillons avec les gestionnaires pour qu'ils adoptent les meilleures pratiques en matière de gestion environnementale, notamment sur le plan énergétique et sur la gestion des matières résiduelles.

Nous déployons des efforts soutenus pour encourager nos employés qui se déplacent vers un lieu de travail à utiliser des modes de transports plus durables, notamment avec la promotion du transport actif et l'installation de bornes de recharge électrique pour les voitures. De plus, notre politique actualisée de télétravail permet de réduire l'empreinte carbone quotidienne liée à nos activités.

Nous disposons de plusieurs processus pour nous assurer que nous nous conformons, à tous égards importants, aux dispositions des lois et règlements environnementaux applicables à nos immeubles et à nos activités.

- Notre système de gestion de l'environnement (SGE), ISO14001:2015, contient un processus trimestriel de révision juridique par lequel toute nouvelle législation environnementale concernant Air Transat est identifiée et la conformité est intégrée dans nos processus et procédures. Il convient de noter que notre certification officielle a été suspendue en 2020 en raison de la pandémie, mais tous les processus et procédures du SGE ont été suivis en interne.
- Le comité de gestion des risques et de gouvernance d'entreprise du conseil d'administration effectue chaque année une évaluation des risques et examine les politiques et procédures de l'entreprise en matière d'environnement.
- Enfin, au cours de l'année 2021, nous avons publié notre premier rapport de divulgation lié au climat, qui contient une évaluation détaillée des risques environnementaux à court, moyen et long terme. Il présente également nos objectifs, notre stratégie et nos initiatives en matière de climat.

Nous nous conformons, à tous égards importants, à toutes les lois environnementales municipales, provinciales, fédérales et internationales. La seule exception est la qualité de l'eau des effluents du siège social et du hangar d'Air Transat qui n'est pas conforme aux normes municipales de Montréal. Nous rectifions cette situation en installant un séparateur hydrodynamique, le Stormceptor, conçu pour protéger les cours d'eau contre les déversements de matières dangereuses et la pollution des eaux pluviales. Ces travaux seront terminés d'ici la fin de l'année.

4.8.3.1.1 Changements climatiques

L'industrie

L'industrie aérienne poursuit des objectifs ambitieux en matière de lutte aux changements climatiques. Depuis plusieurs années, elle s'efforce de réduire ses émissions de gaz à effet de serre.

Loin de fléchir durant la pandémie, les préoccupations relatives au réchauffement climatique se sont accentuées. La COP26 (Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques) en novembre 2021, à Glasgow, en Écosse, a remis cet enjeu à l'avant-plan.

Regroupée au sein de l'IATA, l'industrie aérienne a réitéré plusieurs fois depuis le début de la crise sa volonté de lutter contre les changements climatiques. Elle soutient les engagements pris lors de la COP26 en vue de renforcer l'action en faveur du climat. Les compagnies aériennes veulent parvenir à des émissions nettes de carbone nulles d'ici à 2050, conformément à l'objectif de l'accord de Paris de limiter le réchauffement de la planète. Cet objectif très ambitieux nécessitera l'effort collectif de l'industrie et le soutien des gouvernements.

L'IATA a rappelé la nécessité que les efforts mondiaux de décarbonation de l'aviation soient soutenus par des politiques gouvernementales concrètes et efficaces, le progrès rapide à ce chapitre passant par l'accélération du changement technologique et le financement de solutions novatrices.

C'est particulièrement vrai pour le carburant d'aviation durable (SAF) qui jouera un rôle majeur dans la réduction de l'impact environnemental de l'aviation et qui demande un appui des gouvernements pour en accélérer la production.

Des investissements dans les nouvelles technologies aéronautiques, notamment en matière de propulsion alternative (électrique et hydrogène) seront nécessaires pour atteindre le zéro émission nette. Les aéronefs ont une durée de vie de plus de 25 ans avant d'être remplacés et les carburateurs d'aujourd'hui possèdent des caractéristiques uniques qui en font un moyen de propulsion incomparable avec les batteries, l'hydrogène ou d'autres solutions. L'industrie aéronautique n'a jamais cessé d'innover. Toutefois, le développement de nouvelles technologies pour les aéronefs et les moteurs est complexe, long et coûteux, et les modes de propulsion alternatifs ne seront pas disponibles avant 2030-2035 pour les vols court-courrier et 2050 pour les vols long-courrier, alors que d'autres secteurs, plus faciles à décarboner, disposent déjà d'énergies alternatives.

Dans une moindre mesure, l'amélioration continue de l'infrastructure et de l'efficacité opérationnelle, en particulier la gestion du trafic aérien, permettra d'autres gains en matière de réduction de carbone.

Si la gestion des engagements climatiques de l'aviation internationale ne fait pas partie du processus de la COP mais relève de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale), les pays en ont discuté dans le cadre de la COP26. Le Canada et 22 autres nations y ont signé la Déclaration d'ambition climatique de l'aviation internationale qui reconnaît la nécessité pour l'aviation de croître de manière durable et réaffirme le rôle de l'OACI dans la mise en œuvre d'objectifs climatiques à court, moyen et long terme pour le secteur. Essentiellement, le double objectif de la déclaration est d'assurer l'efficacité maximale du système de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), ainsi que le développement et le déploiement de carburants d'aviation durables (SAF) qui sont deux moyens essentiels en faveur de la neutralité carbone d'ici 2050.

Transat

Malgré les conséquences de la pandémie de COVID-19, Transat s'est engagée à réduire ses émissions de carbone actuelles et futures. Notre objectif est une croissance neutre en carbone à partir de 2019 et zéro émission nette en 2050. Présentement à l'étude, notre objectif 2030 sera établi en cours d'année 2022.

Depuis bon nombre d'années, nous prenons des mesures pour réduire nos émissions de carbone aériennes. Instauré en 2004, notre programme de gestion de carburant nous permet d'améliorer

l'efficacité énergétique de nos opérations aériennes au sol et en vol. Le renouvellement de notre flotte, amorcé en 2019 avec l'arrivée de notre premier Airbus A321neoLR, se poursuit et aide à réduire les impacts environnementaux de nos activités aériennes. Cet appareil affiche le plus bas niveau de consommation de carburant et d'émissions de gaz à effet de serre (CO₂ and NO_x) de sa catégorie. Ainsi, en comparaison avec la génération précédente d'appareils Airbus, l'Airbus A321neoLR consomme 15 % moins de carburant et réduit de 50 % les émissions de NO_x qui contribuent au smog et aux pluies acides, sans compter qu'il génère 50 % moins de bruit en cabine et dans les collectivités.

La Société considère le carburant d'aviation durable (CAD ou SAF en anglais) comme un élément clé dans l'atteinte de nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre. Nous reconnaissons l'importance d'appuyer le développement des carburants durables au Canada et d'en assurer un approvisionnement à long terme pour nos opérations aériennes. Partenaire de la première heure du Consortium SAF+, Air Transat a conclu en novembre 2021 une entente commerciale portant sur 90 % de l'électro-carburant durable qui sera produit par le Consortium SAF+ dans sa première usine de Montréal au cours des quinze premières années d'opération. L'accord, qui prévoit également un soutien au développement du projet, confirme notre volonté de concrétiser notre engagement contre le changement climatique en devenant la première compagnie aérienne au Canada à réserver un volume important d'électro-carburant pour une longue période.

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

Nous sommes partie prenante de la première phase de déploiement de CORSIA à laquelle le Canada participe de manière volontaire.

Systèmes d'échange de quotas d'émission

CORSIA

En 2016, sous l'égide de l'OACI, les États ont convenu d'un nouveau mécanisme mondial fondé sur le marché, lequel créerait un régime volontaire de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale à partir de 2021. Ce régime, connu sous le nom de CORSIA, deviendra obligatoire pour tous les pays, à l'exception des États les moins développés du monde, d'ici 2027. Le Canada est l'un des nombreux pays qui participeront à la phase volontaire (2021-2023). En conséquence, à partir de 2021, les émissions de carbone produites par un aéronef d'Air Transat exploité du Canada vers un autre pays non exempté qui a accepté de participer à la phase de transition volontaire devront être compensées par un ou plusieurs programmes autorisés, en fonction de l'augmentation progressive des émissions de carbone sur la liaison par rapport au seuil de référence. Air Transat est tenue, en vertu des lois applicables, de soumettre un plan SVD des émissions au gouvernement canadien afin de se conformer au CORSIA. Air Transat a présenté un plan SVD au début de 2019. Ce plan a été accepté par Transports Canada, l'autorité autorisée du gouvernement du Canada. Air Transat, à l'instar de toutes les compagnies aériennes, est tenue de surveiller ses émissions depuis le 1er janvier 2019 et de soumettre un rapport annuel d'émissions vérifiées. L'analyse comparative des émissions devait initialement se dérouler en 2019 et 2020, mais en raison de la pandémie de COVID-19, l'année de référence sera 2019. Air Transat devra acheter des compensations de carbone pour couvrir la croissance des émissions sur les liaisons couvertes par les États participants en fonction de l'année de référence 2019. Les paiements sont effectués sur des cycles de trois ans. Par exemple, en 2024, nous serons tenus d'acheter des crédits de carbone couvrant la croissance des émissions sur les

liaisons CORSIA pour les années 2021-2024. Cela nécessitera une dépense importante tous les trois ans. Toutefois, en raison de la diminution du volume des vols causée par la pandémie, nous ne prévoyons pas de devoir acheter des compensations pour les premières années du régime. L'établissement du coût des émissions dépendra des pays participants, de la croissance sur les liaisons admissibles et du type de compensations carbone éligibles. Comme tous les détails du système ne sont pas connus, il est difficile à l'heure actuelle de prédire avec exactitude les coûts de ces mesures.

SEQUE EN EUROPE

Air Transat, est assujetti au règlement concernant l'application à l'aviation du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (« SEQUE-UE ») et du Royaume-Uni (« UK allowances ou UKA »). Ce système n'inclus que les vols intra-AEE (Association économique européenne) dans le cadre du SEQUE-UE et intra-britanniques dans le cadre du UKA. Ces systèmes obligent à surveiller les émissions de ces vols, de les déclarer aux agences gouvernementaux concernés et de les faire vérifier par une partie externe. Si nos émissions dépassent notre allocation gratuite, nous devons acheter et restituer des quotas pour couvrir l'excédent. Le coût des émissions de ces vols n'est actuellement pas significatif pour Air Transat parce qu'ils représentent un très faible pourcentage de l'ensemble de nos liaisons, soit moins de 0,1%, et que, la plupart du temps, nous recevons suffisamment de quotas gratuits pour couvrir nos émissions.

Normes canadiennes en matière de carburants propres

Pour respecter ses engagements en vertu de l'Accord de Paris, le gouvernement canadien a fixé un prix minimum pour le carbone dans le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques. Le prix minimum fédéral a débuté à 20 \$ par tonne d'équivalent CO₂ en 2019. Il est passé à 40 \$ en 2021, s'établira à 50 \$ en 2022 et augmentera par la suite de 15 \$ par an pour atteindre 170 \$ en 2030. Il faut noter qu'uniquement l'aviation domestique est incluse dans l'Accord de Paris. Certaines provinces, comme la Colombie-Britannique, ont déjà commencé à taxer le carburant sur les vols intraprovinciaux. Étant donné qu'Air Transat n'a presque pas de vols intraprovinciaux, cela n'aura pas d'impact économique important pour nous. Dans le futur, le gouvernement canadien pourrait décider de mettre en place un système d'échange de quotas d'émission pour les vols intra-canadiens, ce qui aurait un impact sur nos coûts. Le gouvernement en parle depuis un certain temps mais n'a pas annoncé de plan ou de calendrier officiel.

Le gouvernement canadien pourrait soumettre le secteur de l'aviation à la Norme sur les combustibles propres, ce qui obligerait les compagnies aériennes à utiliser un certain pourcentage de carburants à plus faible teneur en carbone, comme le carburéacteur d'aviation durable. Un nombre croissant de pays, tels que la Norvège, la Suède, l'Allemagne, l'UE, les Pays-Bas et le Royaume-Uni ont, ou prévoient, l'obligation d'utiliser un mélange de SAF dans les années à venir. Une telle décision gouvernementale posera un défi de taille, car ces types de carburants sont très peu disponibles pour le secteur de l'aviation et coûtent nettement plus cher que le carburéacteur conventionnel.

En concluant une entente de commercialisation avec Consortium SAF+, nous espérons assurer un approvisionnement à long terme de e-carburant à compter de 2025-2026. Bien que les accords de commercialisation de SAF soient courants en Europe et aux États-Unis, à notre connaissance, Air Transat a été la première compagnie aérienne canadienne à conclure une telle entente, ce qui, à notre avis, nous donne un avantage stratégique pour sécuriser une ressource rare et positionner Transat comme un leader dans la décarbonation de l'aviation.

Législation à venir

Malgré la pandémie, ou peut-être à cause d'elle, l'engagement à décarboner l'aviation a considérablement augmenté dans la dernière année. Les gouvernements sont préoccupés par les effets du changement climatique et doivent atteindre des objectifs de réduction des émissions de carbone. Pour ce faire, tous les secteurs sont visés, et l'aviation ne fait pas exception. Par exemple, la France a interdit les vols court-courrier lorsque le même trajet peut être effectué en train en moins de deux heures et demie. L'Allemagne envisage une législation similaire et l'Espagne devrait suivre. En outre, dans le cadre de l'Accord vert (« Green Deal »), l'UE a publié son paquet Ajustement à l'objectif 55 (« Fit for 55 Package ») qui prévoit de réduire les émissions de 55 % d'ici à 2030, l'objectif étant de devenir le premier continent neutre sur le plan climatique d'ici à 2030.

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

1. Réviser le SEQUE pour supprimer progressivement les quotas gratuits distribués aux exploitants d'aéronefs (moins 25 % en 2024, 50 % en 2025, 75 % en 2026 et 100 % à partir de 2027). En outre, le plafond d'émissions serait réduit de 4,2 % par an. Enfin, le SEQUE continuerait de s'appliquer à tous les vols intra-AEE ainsi qu'aux vols vers le Royaume-Uni et la Suisse.
2. La proposition ReFuelEU pour l'aviation imposerait des exigences croissantes en matière de mélange de SAF, notamment une part minimale de carburéacteur synthétique :
 - a. 2 % à partir de 2025.
 - b. 5 % à partir de 2030, avec un minimum de 0,7 % d'e-kérosène.
 - c. 20 % à partir de 2035, avec un minimum de 5 % d'e-kérosène.
 - d. 32 % à partir de 2040, avec un minimum de 8 % d'e-kérosène.
 - e. 38 % à partir de 2045, avec un minimum de 11 % d'e-kérosène.
 - f. 63 % à partir de 2050, avec un minimum de 28 % d'e-kérosène.
3. La directive sur la taxation de l'énergie mettrait fin aux exonérations fiscales actuelles sur le carburéacteur, établies dans le cadre de la convention de Chicago. À partir de 2023, la taxe commencerait à zéro et augmenterait linéairement sur 10 ans pour atteindre 10,75 euros/GJ. Cela augmenterait considérablement le coût du kérosène acheté en Europe.

Ces propositions sont en cours d'examen dans le cadre d'un processus qui devrait prendre entre un et deux ans. Si elles étaient mises en œuvre dans leur forme actuelle, elles auraient un effet important sur les activités d'Air Transat en augmentant considérablement les coûts d'exploitation et potentiellement en réduisant la demande de vols européens.

4.8.3.2 Engagement social

Tout au long de notre histoire, de concert avec nos employés, nous travaillons pour être présents auprès des collectivités. Transat, ses employés et ses clients contribuent à de nombreux projets sociaux au pays et dans nos pays de destination. Nous investissons notamment dans l'aide humanitaire tant à l'échelle locale qu'internationale, la protection de l'enfance, et le développement de la culture, la santé et l'éducation.

En 2020 et en 2021, nous avons réduit de manière importante nos contributions philanthropiques en raison de notre situation financière. Toutefois, nous avons souhaité maintenir nos engagements à long terme auprès de nos partenaires de premier ordre, et, en accord avec eux, nous avons reporté certaines contributions majeures d'une année ou deux pour tenir compte de nos moyens.



À l'automne 2020 et 2021, malgré le contexte difficile, nous avons décidé de tenir notre campagne de financement annuel auprès de notre personnel au profit de Centraide/United Way et de SOS Villages d'enfants, sachant que les gens vulnérables, notamment les enfants, ont particulièrement été touchés par la pandémie et ses impacts collatéraux.

Dès 2010, nous avons pris l'engagement de lutter contre l'exploitation sexuelle des enfants dans nos destinations touristiques, au côté de l'organisme international Au-delà des frontières/ECPAT Canada, et de former nos employés sur cet enjeu social de première importance.

Depuis 2011, les employés de Transat bénéficient d'une journée de congé payée pour faire du bénévolat dans leur collectivité. Si cette journée peut être prise individuellement, nous encourageons la participation en organisant des activités de groupe. Toutefois, ce dernier volet a été suspendu depuis mars 2020 en raison des restrictions sanitaires. Nous souhaitons le reprendre dès que les conditions le permettront.

4.8.3.3 Gouvernance

Comme l'ensemble des entreprises, nous faisons face à des attentes croissantes de la part des parties prenantes en matière de gouvernance. Elles s'attendent à ce que Transat crée de la valeur pour les actionnaires, tout en améliorant continuellement le développement durable et en atténuant les risques liés à ses activités, y compris ceux liés au climat.

Le succès à long terme de l'entreprise dépend notamment d'une bonne gestion des risques et des opportunités, celle-ci étant soutenue par la direction de l'entreprise et supervisée par notre conseil d'administration et ses comités.

Lutte au réchauffement climatique

Nous reconnaissons que le réchauffement climatique aura un impact sur de nombreux aspects des activités de Transat et que la gestion responsable des enjeux et des risques climatiques est essentielle. Par conséquent, nous avons mis en place une structure et un système d'information pour assurer une gouvernance solide et une transparence des risques et des opportunités liés au climat.

Le conseil d'administration est responsable au premier chef de la supervision du système de gestion des risques de Transat par l'intermédiaire du comité de gestion des risques et de la responsabilité d'entreprise. À partir de 2021, les questions liées au climat seront un point permanent à l'ordre du jour des réunions du comité de gestion des risques et de la responsabilité d'entreprise. Le comité recevra une mise à jour détaillée au moins une fois par an sur les progrès de l'entreprise concernant les objectifs et la stratégie en matière de changement climatique et d'environnement.

Le conseil d'administration reçoit des mises à jour périodiques sur les questions liées au climat et les stratégies durables.

Éthique

Chez Transat, nous croyons fermement que les comportements définis par notre Code d'éthique favorisent un milieu de travail sain et des pratiques commerciales loyales, tout en renforçant la confiance de nos parties prenantes et la réputation de Transat. Nos employés renouvellent de manière régulière leur engagement à en respecter ces règles encadrant leur conduite au quotidien et leurs relations avec autrui. Ce Code constitue également un outil d'aide à la décision pour l'ensemble du personnel.

Les membres du conseil d'administration sont également tenus de se conformer au Code d'éthique, de même qu'à la Charte des attentes à l'égard des administrateurs, chacun mettant de l'avant des pratiques exemplaires et une conduite commerciale éthique.

Protection des données et cybersécurité

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

En particulier, Transat accorde une très grande importance à la protection et à la confidentialité des renseignements personnels de ses clients, de ses employés et de ses partenaires d'affaires. Depuis 2018, nous appliquons le Règlement général sur la protection des données (RGPD) de l'Union européenne à l'ensemble de nos activités, y compris au Canada, alors que celui-ci est plus exigeant que la Loi canadienne sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques (LPRPDE). Tel que l'exige le règlement européen, nous avons nommé un délégué à la protection des données, lequel est appuyé par une équipe dédiée à la cybersécurité. Veuillez vous référer à la section 4.8.2.2. pour de plus amples détails concernant la protection et la confidentialité des données personnelles des clients, employés et partenaires d'affaires de la Société.

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

Enfin, nos employés sont notre meilleure ligne de défense contre la cybercriminalité et nous mettons tout en œuvre pour qu'ils acquièrent les bons réflexes face à des tentatives frauduleuses telles que l'hameçonnage. C'est pourquoi nous demandons à tout le personnel de suivre une formation obligatoire sur la cybersécurité deux fois par an, une formation sur la protection des renseignements sur la vie privée, ainsi qu'un programme d'éducation et d'information continue, complété par des campagnes mensuelles d'hameçonnage et des simulations d'attaques informatiques trimestrielles.

Divulgence de l'information

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

En mai 2021, nous avons publié un rapport annuel de divulgation lié au climat dans le cadre du prêt CUGE obtenu auprès de la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada. Aligné sur les recommandations du GIFCC, ce rapport marque une nouvelle étape dans l'évolution de notre divulgation à ce chapitre. Dans les prochaines années, ces rapports intégreront d'autres normes de divulgation telles que le Conseil des normes comptables de développement durable (SASB), la Global Reporting Initiative (GRI) ou le Projet de divulgation des émissions carbone (« le Carbon Disclosure Project »).

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 reporter à la section intitulée « Risques et incertitudes »

de notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2021, que vous pouvez consulter sur SEDAR (www.sedar.com).

5. DIVIDENDES

Transat n'a pas déclaré ni versé de dividendes aux détenteurs d'actions à droit de vote variable et d'actions à droit de vote au cours des trois derniers exercices afin de conserver des liquidités pour, entre autres, faire face aux défis découlant de la conjoncture économique et poursuivre la mise en oeuvre de son plan stratégique. Aucune décision n'a été prise concernant les dividendes futurs et rien ne nous permet de garantir que des dividendes seront à nouveau payés.

6. RAPPORT DE GESTION

Nous vous reportons à notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2021, que vous pouvez consulter sur SEDAR (www.sedar.com).

7. STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL-ACTIONS

7.1 Contraintes en matière de propriété d'actions

Actions à droit de vote variable de catégorie A

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

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

porteurs de votes totalisant plus de 49 % (ou tout autre pourcentage qui peut être prescrit par une loi ou règlement du Canada et approuvé ou adopté par les administrateurs de la Société) du total des voix exprimées, toutes catégories confondues, à une assemblée.

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

Actions à droit de vote de catégorie B

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

7.2 Information et rapports

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

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

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

7.3 Description générale de notre capital social

En date de la présente notice annuelle, le capital social de Transat se compose d'un nombre illimité d'actions à droit de vote et d'actions à droit de vote variable. Au 31 octobre 2021, 1 694 125 actions à droit de vote variable et 36 052 965 actions à droit de vote étaient émises et en circulation. Le résumé qui suit décrit les droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés aux actions à droit de vote variable, aux actions à droit de vote et aux actions privilégiées de Transat.

7.3.1 Actions à droit de vote variable de catégorie A

7.3.1.1 Droits de vote

Les détenteurs d'actions à droit de vote variable de catégorie A (ci-après, les « actions à droit de vote variable ») ont le droit de recevoir l'avis de toute assemblée des actionnaires de la Société, d'y assister et d'y voter, sauf si les porteurs d'une catégorie donnée sont habilités à voter séparément en

tant que catégorie tel que prévu dans la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (ci-après, la « LCSA »).

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

7.3.1.1.1 Porteur non canadien :

Si à tout moment :

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

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

7.3.1.1.2 Porteurs non canadiens autorisés à fournir un service aérien

Si à tout moment :

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

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

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

7.3.1.1.3 Renseignements généraux sur les droits de vote

Si à tout moment :

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

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

7.3.1.2 Dividendes

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

7.3.1.3 Division ou regroupement

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

7.3.1.4 Liquidation ou dissolution

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

7.3.1.5 Conversion

7.3.1.5.1 Automatique

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

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

7.3.1.5.2 En cas d'offre d'achat

En cas d'offre d'achat visant les actions à droit de vote, qui doit, en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables ou des règles d'une bourse à laquelle ces actions sont inscrites, être présentée à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d'actions à droit de vote dans une province

du Canada à laquelle ces règles s'appliquent, chaque action à droit de vote variable pourra être convertie au gré du porteur en une action à droit de vote visée par l'offre à tout moment pendant la durée de l'offre et jusqu'au lendemain du jour prescrit par les lois sur les valeurs mobilières applicables où l'initiateur doit prendre en livraison contre paiement les actions visées par l'offre. Les actions à droit de vote variable ne pourront être converties en actions à droit de vote que pour être déposées en réponse à l'offre, étant entendu qu'elles sont censées n'être converties pour aucune autre fin notamment en ce qui a trait à l'exercice des droits de vote qui leur sont rattachés, lesquels sont présumés demeurer assujettis au paragraphe 7.4.1.1. nonobstant la conversion. L'agent des transferts déposera les actions à droit de vote issues de la conversion pour le compte de l'actionnaire.

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

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

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

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

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

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

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

payer les actions à droit de vote variable déposées en réponse à l'offre si aucune action n'est achetée dans le cadre de l'offre d'achat simultanée visant les actions à droit de vote;

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

7.3.1.6 Contraintes en matière de propriété

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

7.3.2 Actions à droit de vote de catégorie B

7.3.2.1 Droits de vote

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

7.3.2.2 Dividendes et distributions

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

7.3.2.3 Division ou regroupement

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

7.3.2.4 Liquidation ou dissolution

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

7.3.2.5 Conversion

7.3.2.5.1 Automatique

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

7.3.2.5.2 En cas d'offre d'achat

En cas d'offre d'achat visant les actions à droit de vote variable, qui doit, en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables ou des règles d'une bourse à laquelle ces actions sont inscrites, être présentée à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d'actions à droit de vote variable, chaque action à droit de vote pourra être convertie au gré du porteur en une action à droit de vote variable visée par l'offre à tout moment pendant la durée de l'offre et jusqu'au lendemain du jour prescrit par les lois sur les valeurs mobilières applicables où l'initiateur doit prendre en livraison contre paiement les actions visées par l'offre. Les actions à droit de vote ne pourront être converties en actions à droit de vote variable que pour être déposées en réponse à l'offre étant entendu qu'elles sont censées n'être converties pour aucune autre fin notamment en ce qui a trait à l'exercice des droits de vote qui leur sont rattachés, lesquels sont présumés demeurer assujettis au paragraphe 7.4.2.1 nonobstant la conversion. L'agent des transferts déposera les actions à droit de vote variable issues de la conversion pour le compte de l'actionnaire.

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

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

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

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

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

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

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

7.3.2.6 Contraintes en matière de propriété

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

7.3.3 Actions privilégiées

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

8. MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

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

Le tableau qui suit présente la variation du cours et volume des opérations des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote transigées et inscrites sous le symbole « TRZ », pour chaque mois de l'exercice terminé le 31 octobre 2021.

TRANSAT A.T. INC. « TRZ »			
Mois	Haut	Bas	Volume
Octobre 2021	4,99 \$	4,35 \$	4 403 456
Septembre 2021	5,22 \$	4,09 \$	7 176 923
Août 2021	5,80 \$	4,72 \$	5 572 784
Juillet 2021	6,60 \$	5,45 \$	8 640 824
Juin 2021	7,90 \$	4,95 \$	22 275 715
Mai 2021	5,49 \$	4,31 \$	9 457 852
Avril 2021	5,56 \$	4,25 \$	18 066 167
Mars 2021	6,07 \$	5,05 \$	5 791 301
Février 2021	5,36 \$	4,48 \$	8 210 381
Janvier 2021	5,75 \$	4,40 \$	7 748 241
Décembre 2020	6,63 \$	4,98 \$	17 278 557
Novembre 2020	6,05 \$	4,55 \$	11 351 430

Le 31 octobre 2021, le cours de clôture à la TSX des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote était de 4,39 \$ par action.

Ventes antérieures

Le 29 avril 2021, la Société a procédé à une émission de 13 000 000 bons de souscription qui ne sont pas inscrits ou cotés à une bourse. Chaque bon de souscription peut être exercé pour une action de catégorie B à un prix de 4.50 \$ par action. Pour plus de détails nous vous referons à la note 15 des états financiers qui se trouve dans notre rapport annuel.

9. NOS ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION

9.1 Nos administrateurs

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

Nom de l'administrateur, province et pays de résidence	Principale occupation	Administrateur depuis	Retraite prévue ⁽¹⁾	Actions avec droit de vote détenues en propriété ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou une emprise ⁽²⁾	Unités d'actions différées (uad) ⁽¹⁾
Annick Guérard <i>Québec, Canada</i>	Présidente et cheffe de la direction	Mai 2021	s/o	71 952	0
Raymond Bachand <i>Québec, Canada</i>	Président du Conseil et Conseiller stratégique, Norton Rose Fulbright	Mars 2014	2023	0	50 864
Louis-Marie Beaulieu <i>Québec, Canada</i>	Président du conseil et chef de la direction de Groupe Desgagnés inc.	Mars 2013	2025	20 000	32 889
Lucie Chabot <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	Octobre 2015	2028	6 290	20 121
W. Brian Edwards <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	Juin 2010	2023	18 790	50 250
Susan Kudzman <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	Mars 2014	2026	0	48 528
Jean-Yves Leblanc <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	Décembre 2008	2022	13 000	31 456
Ian Rae <i>Québec, Canada</i>	Fondateur et président-directeur général, CloudOps Inc.	Octobre 2018	2031	0	5 912

Nom de l'administrateur, province et pays de résidence	Principale occupation	Administrateur depuis	Retraite prévue ⁽¹⁾	Actions avec droit de vote détenues en propriété ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou une emprise ⁽²⁾	Unités d'actions différées (uad) ⁽¹⁾
Jacques Simoneau ⁽¹⁾ <i>Québec, Canada</i>	Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière par intérim et Administrateur de sociétés	Novembre 2000	2022	18 280	21 658
Louise St-Pierre <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	Octobre 2017	2030	0	11 915
Philippe Sureau ⁽¹⁾ <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	Février 1987	2022	323 209	27 511

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

(2) Le nombre d'actions ou d'unités d'actions différées indiqué est arrêté au 31 octobre 2021 et est fondé sur les déclarations de nos administrateurs. Aux termes des lignes directrices adoptées par Transat, chaque administrateur qui n'est pas employé doit détenir un nombre d'actions ou d'unités d'actions différées de Transat équivalant à au moins cinq fois les honoraires annuels auxquels il a droit après avoir siégé pendant cinq ans comme administrateur. Vous pourrez consulter notre plus récente circulaire de sollicitation de procurations par la direction pour de plus amples renseignements à ce sujet.

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

- M. Raymond Bachand s'est retiré de la vie politique le 13 septembre 2013. Depuis le 20 janvier 2014, il agit à titre de conseiller stratégique au sein du cabinet d'avocats Norton Rose Fulbright;
- Mme Lucie Chabot a été vice-présidente et chef de la direction financière de SAIL Plein Air inc. de 2014 à 2018, et elle a été présidente du conseil d'administration de CDMV de 2017 à 2021. Depuis mai 2019, Mme Chabot est membre du conseil d'administration et présidente du comité d'audit d'Albecour inc. et membre du conseil d'administration et présidente du comité d'audit et membre du comité de gouvernance de Tourisme Montréal. Enfin, depuis avril 2020, elle siège sur le conseil d'administration ainsi que sur le comité d'audit de Quincaillerie Richelieu ltée;

- Mme Susan Kudzman est actuaire et elle a été vice-présidente exécutive et chef de la gestion des risques et Affaires corporatives à la Banque Laurentienne du Canada jusqu'en 2018. Auparavant elle a été chef de la gestion des risques à la Caisse de dépôt et placement du Québec. Mme Kudzman est présidente du conseil d'administration de Pages Jaunes où elle siège comme membre depuis novembre 2014. Depuis septembre 2018, elle est membre du conseil d'administration, du comité d'audit et de risque et des ressources humaines de Médavie. Depuis juillet 2020, elle siège également sur le conseil d'administration de Financeit, une compagnie privée détenue en majorité par Goldman Sachs, et depuis août 2020 au conseil d'administration de Redevances Nomad Ltée, une compagnie de royautés dans le secteur or et argent;
- M. Ian Rae est le fondateur et PDG de CloudOps Inc. qui offre des services, solutions et produits infonuagiques depuis 2005. Il est aussi le fondateur de cloud.ca, une plateforme infonuagique canadienne. Avant CloudOps, M. Rae était chef de l'ingénierie chez Coradiant et préalablement il était CIO chez Canderel Management. M. Rae est membre du conseil d'administration de Génome Canada depuis 2016. Il est par ailleurs impliqué comme conseiller et ange investisseur auprès de la communauté startup;
- M. Jacques Simoneau a été président-directeur général et administrateur de gestion Univalor, s.e.c. de 2012 et 2019. Il est actuellement membre des conseils d'administration d'Exploration Azimut inc. depuis 2012, de Génome Canada depuis 2016, de Edilex inc. depuis 2017. Il a aussi été membre des conseils d'administration de Génome Québec de 2013 à 2016, et de QuébecInnove en 2017-2018. Le 9 juillet 2021, M. Simoneau a assuré la fonction de vice-président, finances et administration et chef de la direction financière par intérim de la Société jusqu'au 15 novembre 2021, date à laquelle M. Bui a été nommé vice-président, finances et administration et chef de la direction financière. M. Simoneau a démissionné du comité d'audit quand il est devenu vice-président, finances et administration et chef de la direction financière par intérim.
- 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. De 1988 à 1999 elle a oeuvré au sein de DMR où elle fut vice-présidente et directrice-générale de DMR et directrice de grands projets (Québec, Fredericton et Calgary). De 1978 à 1988 elle a travaillé chez IBM où elle fut une ingénieure de système et directrice des ventes et des projets (Montréal et Québec). Depuis mars 2021, Mme St-Pierre est présidente du conseil d'administration de la Société de la Place des Arts de Montréal, et jusqu'en mai 2020, elle fut présidente du conseil d'administration du Domaine Forget dans Charlevoix, et administratrice de celui-ci de 2012 à 2020. Depuis 2018 elle est administratrice au sein du conseil d'administration d'Arterra Wines Canada, propriété de Ontario Teachers' Pension Plan. Elle siège également sur le comité des Ressources humaines et de rémunération de cette entreprise.
- M. Philippe Sureau a été conseiller au président de Transat de novembre 2009 à octobre 2014. Depuis 2018, il est président du conseil de Tourisme Montréal.

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

Le conseil d'administration de Transat a créé des comités auxquels il a confié des mandats spécifiques et les pouvoirs nécessaires pour l'aider à s'acquitter efficacement de ses responsabilités.

Ces comités ainsi que leurs membres respectifs au 2 novembre 2021 sont énumérés dans le tableau suivant :

	Comité exécutif	Comité d'audit	Comité des ressources humaines et de la rémunération	Comité de gestion des risques et de la responsabilité l'entreprise	Comité de gouvernance et nominations
P résident	Annick Guérard	Jean-Yves Leblanc	Susan Kudzman	Jacques Simoneau	Raymond Bachand
M embres	Raymond Bachand Susan Kudzman Jean-Yves Leblanc Jacques Simoneau	Raymond Bachand Louis-Marie Beaulieu Lucie Chabot	Louis-Marie Beaulieu W. Brian Edwards Jean-Yves Leblanc Louise St-Pierre	Lucie Chabot W. Brian Edwards Susan Kudzman Ian Rae Philippe Sureau	Lucie Chabot Susan Kudzman Ian Rae Louise St-Pierre

Le 27 mai 2021, suite au départ de M. Jean-Marc Eustache, M. Raymond Bachand est devenu le président du Conseil alors qu'il était depuis décembre 2018 l'administrateur en chef de Transat.

Le 28 juin 2021, M. Jacques Simoneau a démissionné du comité d'audit pour devenir vice-président, finances et administration et chef de la direction financière par intérim.

En date du 2 novembre 2021, l'ancien Comité de gestion de risques et de régie de l'entreprise a été scindé en deux comités et a été renommé le Comité de gestion des risques et de la responsabilité d'entreprise. Un nouveau comité a été créé, soit le Comité de gouvernance et nominations dont les membres sont Raymond Bachand (président), Lucie Chabot, Susan Kudzman, Ian Rae et Louise St Pierre.

M. Jean-Yves Leblanc a informé la Société qu'il quitterait le conseil d'administration le 31 décembre 2021, ayant atteint l'âge de 75 ans. En raison de son départ, le conseil d'administration, lors de sa réunion du 8 décembre 2021, a nommé Mme Lucie Chabot à titre de présidente du Comité d'audit, et ce, avec effet le 1^{er} janvier 2022.

M. Louis-Marie Beaulieu a également informé la Société qu'il cesserait d'être membre du conseil d'administration avec effet au 31 décembre 2021, et afin de se consacrer davantage aux affaires de son entreprise Groupe Desgagnés.

Afin de combler les deux vacances susmentionnées, le conseil d'administration, lors de sa réunion du 8 décembre 2021, a nommé M. Daniel Desjardins et Mme Julie Tremblay au conseil d'administration, pour prendre effet le 1er janvier 2022. M. Daniel Desjardins a également été nommé membre de Comité d'audit et Mme Julie Tremblay a été nommée membre du Comité ressources humaines et de rémunération à cette même occasion.

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

9.2 Notre haute direction

Membres actuels

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

Au 31 octobre 2021, les administrateurs et membres de la haute direction de la Société détiennent en tant que groupe 732 929 actions à droit de vote, lesquelles représentent 1,94 % 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⁾
Annick Guérard <i>Québec, Canada</i>	2002	Présidente et cheffe de la direction de Transat	71 952
Joseph Adamo <i>Québec, Canada</i>	2011	Président de Transat Distribution Canada inc. et chef de la direction, ventes et marketing, de Transat Tours Canada inc.	47 533
Bernard Bussières <i>Québec, Canada</i>	2001	Vice-président, affaires juridiques et secrétaire corporatif de Transat	83 079
Christophe Hennebelle <i>Québec, Canada</i>	2009	Vice-président, ressources humaines et affaires publiques de Transat	35 880
Bruno Leclaire <i>Québec, Canada</i>	2014	Chef de la direction des systèmes d'information et des solutions numériques, Transat Tours Canada inc.	25 511
Jean-François Lemay <i>Québec, Canada</i>	2011	Président et directeur général d'Air Transat A.T. inc.	65 698
Michèle Barre <i>Québec, Canada</i>	2017	Vice-présidente, programme, gestion du revenu et tarification	3 707
Jacques Simoneau ⁽²⁾ <i>Québec, Canada</i>	2021	Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière par intérim de Transat	18 280

(1) Le nombre d'actions indiqué est arrêté au 31 octobre 2021 et est fondé sur les déclarations des membres de notre haute direction. Il est précisé que le nombre d'actions mentionné ne comprend pas, le cas échéant, les actions achetées en cours d'année par les membres de la haute direction aux termes du Régime d'achat d'actions au bénéfice de tous les

employés ou cadres de Transat ou attribuées en début d'année aux termes du Programme d'incitation à l'actionnariat permanent pour la haute direction de Transat. De plus, il ne comprend pas les actions avec droit de vote assujetties à des conditions d'acquisition tel que plus amplement décrit à la rubrique et au tableau « Propriété des titres » de la Circulaire.

- (2) M. Jacques Simoneau a quitté ses fonctions comme vice-président, finances et administration et chef de la direction financière par intérim de Transat le 15 novembre 2021, à la suite de l'arrivée de M. Patrick Bui.

De plus M. Patrick Bui s'est joint au poste de vice-président, finances et administration et chef de la direction financière le 15 novembre 2021.

À l'exception de MM. Bernard Bussièrès et Bruno Leclaire 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 et chef de la distribution de Transat Tours Canada inc. d'octobre 2014 à avril 2021 et auparavant vice-président, marketing et commerce électronique de novembre 2011 à octobre 2014. Il est aussi président de Transat Distribution Canada depuis juillet 2019. Auparavant, il a été président et directeur général de Transat Distribution Canada inc. de juin 2016 à juillet 2019 et directeur général de juin 2013 à juin 2016. ;
- 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. Mme Guérard a été cheffe de l'exploitation de novembre 2017 à mai 2021 où elle dirigeait l'ensemble des opérations et activités commerciales de la Société. Depuis le 25 mai 2021, elle est présidente et cheffe de la direction.
- M. Christophe Hennebelle a occupé le poste de directeur, ressources humaines de Look Voyages de mars à octobre 2009; par la suite, il a occupé le poste de directeur, ressources humaines de Transat France de novembre 2009 à juillet 2014, et le poste de vice-président, ressources humaines et gestion du talent de Transat d'août 2014 à juin 2016. 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-directeur général d'Air Transat; Le 9 novembre 2018, Transat a annoncé que Jean-François Lemay, président-directeur général de sa filiale Air Transat, quitterait la direction de la compagnie aérienne dans quelques mois, après plus de sept ans de loyaux services au sein de la Société. À la demande de la Société, M. Lemay a cependant ensuite accepté de continuer d'assumer ses fonctions en raison de l'arrangement qui était prévu Air Canada. La Deuxième convention d'arrangement avec Air Canada ayant été résiliée le 2 avril 2021, il est à présent prévu que M. Lemay cesse d'assurer son rôle actuel au moment où l'entreprise lui aura trouvé un successeur.
- Mme Michèle Barre a joint les rangs de Transat en 2017 à titre de vice-présidente, programme, gestion du revenu et tarification. Son principal mandat est d'assurer la croissance des revenus et le développement du réseau;

- M. Jacques Simoneau a joint les rangs de Transat en juillet 2021 à titre de vice-président, finances et administration et chef de la direction financière par intérim jusqu'au 15 novembre 2021;

Au 31 octobre 2021, les administrateurs et dirigeants susmentionnés avaient collectivement la propriété ou le contrôle, directement ou indirectement, de 729 222 actions à droit de vote, soit environ 2,02 % des actions à droit de vote en circulation, et de 3 707 actions à droit de vote variable, soit environ 0,2188 % des actions à droit de vote variable en circulation.

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 notable sur la situation financière de la Société, sous réserve du paragraphe qui suit. La Société détient une assurance responsabilité pour les administrateurs et les dirigeants ainsi qu'une assurance responsabilité professionnelle dont la couverture est habituellement suffisante pour payer les montants que la Société pourrait être tenue de verser dans le cadre de ces poursuites visant spécifiquement les administrateurs et les dirigeants, et non la Société. De plus, la Société détient une assurance responsabilité professionnelle et civile générale pour les poursuites reliées à des dommages non-corporels ou corporels subis. La Société s'est toujours défendue vigoureusement et entend continuer de le faire.

Depuis la pandémie de la COVID-19, la Société a fait l'objet d'un certain nombre de demandes d'autorisation d'exercer une action collective en lien avec le remboursement des dépôts clients pour les billets d'avion et des forfaits qui ont dû être annulés. Or, grâce à la facilité de crédit non garantie liée aux crédits voyage, les crédits voyage émis à la suite des annulations de vol en lien avec la pandémie de la COVID-19 sont désormais admissibles à un remboursement. Ainsi, les demandes d'autorisation d'exercer une action collective qui n'ont pas encore été résolues pourraient devenir sans objet. À tout événement, la Société s'est défendue jusqu'à présent et compte continuer à se défendre vigoureusement. S'il advenait que la Société doive verser un montant en lien avec les actions collectives, l'effet défavorable du règlement serait comptabilisé à l'état des résultats consolidé et pourrait avoir un effet défavorable sur la trésorerie. Néanmoins, au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2021, la Société a quasi-achevé le processus de remboursements des crédits voyage aux clients qui en ont fait la demande, ce qui pourrait atténuer l'effet d'un jugement défavorable, le cas échéant, sur la trésorerie et les résultats.

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. Par ailleurs, la déductibilité fiscale des pertes que la Société a déclarées au cours des exercices passés avec les placements dans des PCAA a été remise en question par les autorités fiscales. Cette situation, qui pourrait entraîner une charge d'environ 16,2 millions \$, 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, la Société a déjà versé un montant de 15,1 millions \$ aux autorités fiscales relativement à cette situation au cours de l'exercice clos le 31 octobre 2015 et s'est opposée aux avis de cotisation reçus. Ce montant est comptabilisé comme impôts sur le résultat à recevoir aux 31 octobre 2021 et 2020.

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 Compagnie Trust TSX, 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 l'auditeur indépendant qui a préparé le rapport de l'auditeur indépendant aux actionnaires relativement aux états financiers consolidés de la Société pour les exercices terminés le 31 octobre 2021 et le 31 octobre 2020, qui figurent dans le rapport annuel 2021 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

Le 2 avril 2021, Transat et Air Canada ont résilié d'un commun accord la Deuxième convention d'arrangement après avoir été informées par la Commission européenne que celle-ci n'approuverait pas la transaction. En vertu de l'entente de résiliation signée le 2 avril 2021, Air Canada a versé à Transat des frais de résiliation inversés de 12,5 millions de dollars et a renoncé à son droit à des frais de résiliation en cas d'acquisition de Transat dans les 12 mois suivant la résiliation de la convention d'arrangement révisée par l'une des parties. Outre la résiliation immédiate de la convention d'arrangement révisée, l'entente de résiliation du 2 avril 2021 contient également une renonciation mutuelle aux termes de laquelle Transat et Air Canada ont convenu de se libérer l'une l'autre de réclamations découlant de la convention d'arrangement révisée ou liées à celle-ci.

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

Pour de plus amples détails concernant cet accord, veuillez vous référer à la section 2.5 de la présente notice annuelle et au rapport de gestion de la Société au 31 octobre 2021.

14. INFORMATIONS PROSPECTIVES

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

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

L'industrie mondiale du transport aérien et du tourisme a fait face à un effondrement du trafic et de la demande. Les restrictions de voyage, l'incertitude qui subsiste quant aux dates de réouverture complète des frontières, tant au Canada que dans certaines destinations que la Société dessert, l'imposition de mesures de quarantaine et les exigences de vaccination et de tests au Canada et dans d'autres pays, ainsi que les inquiétudes liées à la pandémie et ses répercussions économiques, créent une certaine incertitude liée à la demande au moins pour l'exercice 2022. Pour la première moitié de l'hiver 2021, la Société a déployé un programme d'hiver réduit. Le 29 janvier 2021, à la demande du gouvernement canadien de ne pas effectuer de voyages vers le Mexique et les Caraïbes et à la suite de l'imposition de nouvelles mesures de quarantaine et de test de dépistage de la COVID-19, la Société a annoncé la suspension complète de tous ses vols réguliers et le rapatriement de ses clients au Canada. À partir du 30 juillet 2021, la Société a partiellement repris ses opérations et déployé progressivement un programme d'été réduit. La Société ne peut pas prévoir pour l'instant toutes les répercussions de la COVID-19 sur ses activités et ses résultats, la vitesse à laquelle la situation s'améliorera, ni le moment exact du retour à une situation normale. La Société a mis en œuvre une série de mesures tant opérationnelles, commerciales, que financières, notamment la mise en place de nouveaux financements et de mesures de réduction de coûts, visant à préserver sa trésorerie. Elle assure un suivi quotidien de la situation afin d'ajuster ces mesures en fonction de son évolution. Toutefois, tant que la Société ne pourra reprendre ses activités à des niveaux suffisants, la pandémie de COVID-19 aura des retombées négatives importantes sur ses revenus, ses flux de trésorerie des activités d'exploitation et ses résultats d'exploitation. Même si la progression de la vaccination et la levée de certaines restrictions ont permis un certain niveau de reprise de ses activités dans le courant de l'année 2021, la Société ne s'attend pas à ce que celles-ci retrouvent un niveau similaire à celui d'avant la pandémie avant 2023.

Les déclarations prospectives peuvent différer sensiblement des résultats réels pour diverses raisons comprenant, sans toutefois s'y limiter, la conjoncture économique, l'évolution de la demande compte tenu de la saisonnalité des opérations, les conditions météorologiques extrêmes, les désastres climatiques ou géologiques, la guerre, l'instabilité politique, le terrorisme réel ou appréhendé, l'éclosion d'épidémies ou de maladies, les préférences des consommateurs et leurs habitudes de consommation, la perception des consommateurs à l'égard de la sécurité des services à destination et de la sécurité aérienne, les tendances démographiques, les perturbations du système de contrôle de la circulation aérienne, le coût des mesures portant sur la protection, la sécurité et l'environnement, la concurrence, la capacité de la Société de préserver et de faire croître sa réputation et sa marque, la disponibilité du financement dans le futur, les fluctuations des prix du carburant et des taux de change et d'intérêt, la dépendance de la Société envers des fournisseurs clés, la disponibilité et la fluctuation des coûts liés à nos avions, les technologies de l'information et les télécommunications, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables, les litiges en cours et les poursuites intentées par des tiers, la capacité de réduire les coûts d'exploitation, la capacité de la Société d'attirer et de conserver des ressources compétentes, les relations de travail, les négociations des conventions collectives et les conflits de travail, les questions de retraite, le maintien d'une couverture d'assurance à des niveaux et conditions favorables et à un coût acceptable, ainsi que d'autres risques expliqués en détail à la section Risques et incertitudes du rapport de gestion.

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

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

- La perspective selon laquelle tant que la Société ne pourra reprendre ses activités à des niveaux suffisants, la pandémie de COVID-19 aura des retombées négatives importantes sur ses revenus, ses flux de trésorerie des activités d'exploitation et ses résultats d'exploitation.
- La perspective selon laquelle sous réserve de l'incertitude relative à la continuité d'exploitation tel que décrit à la section Base d'établissement et incertitude relative à la continuité d'exploitation du rapport de gestion et à la note 2 aux états financiers consolidés, la Société sera en mesure de s'acquitter de ses obligations au moyen des fonds dont elle dispose, des flux de trésorerie provenant de l'exploitation et de sa capacité d'emprunt.
- La perspective selon laquelle sous réserve de l'incertitude relative à la continuité d'exploitation décrite à la section 7. Situation financière, trésorerie et sources de financement du rapport de gestion et à la note 2 aux états financiers consolidés, nous croyons que la Société sera en mesure de s'acquitter de ses obligations au moyen des fonds dont elle dispose, des flux de trésorerie provenant de l'exploitation et d'emprunts sur ses facilités de crédit existantes.

En faisant ces déclarations, la Société a supposé, entre autres, que les restrictions imposées par les autorités gouvernementales en matière de déplacement et de frontières seront assouplies de façon à permettre une reprise de la nature et de l'ampleur escomptées, que les normes et mesures au niveau de la santé et la sécurité du personnel et des voyageurs imposées par les autorités gouvernementales et aéroportuaires seront conformes à celles annoncées ou anticipées présentement, que les voyageurs continueront de voyager malgré les nouvelles mesures sanitaires et autres contraintes imposées en raison de la pandémie, que les facilités de crédit et autres modalités de crédit de ses partenaires commerciaux continueront d'être disponibles comme par le passé et que la direction continuera de gérer les fluctuations de trésorerie pour financer ses besoins en fonds de roulement pour l'exercice complet. Si ces hypothèses se révèlent incorrectes, les résultats réels et les développements pourraient différer considérablement de ceux envisagés dans les déclarations prospectives contenues dans la présente notice annuelle.

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

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

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

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

15.1 Nomination d'un président du Conseil

Le conseil d'administration de Transat a nommé M. Raymond Bachand à titre de président du conseil le 27 mai 2021 (anciennement administrateur en chef), lors du départ de M. Jean-Marc Eustache.

Il incombe notamment au président du conseil d'établir l'ordre du jour des réunions du conseil d'administration de concert avec la présidente et cheffe de la direction. Le président du conseil convoque et préside les réunions des administrateurs ainsi que préside les séances du conseil hors la présence des membres de la direction, afin de donner l'occasion aux administrateurs de discuter librement et ouvertement de certaines questions et de formuler des commentaires et des directives à l'intention de la direction.

15.2 Charte du comité d'audit

La plus récente version de la charte du comité d'audit de Transat a été approuvée à la réunion dudit comité du 8 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 A de la présente notice annuelle.

15.3 Composition de notre comité d'audit

Notre comité d'audit est actuellement formé d'administrateurs qui sont non liés, sont indépendants et possèdent des compétences financières. Suite à la démission de M. Jacques Simoneau du comité d'audit pour devenir le vice-président, finances et administration et chef de la direction financière par intérim, les membres du comité d'audit sont MM. Jean-Yves Leblanc (président du comité), Raymond Bachand, Louis-Marie Beaulieu et Lucie Chabot.

15.4 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 Premier Tech Itée et Emballage St-Jean Itée. Il est président du comité d'audit de Premier Tech Itée et de celui d'Emballage St-Jean Itée. 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 fondateur de l'Institut du Québec depuis février 2014, et en est le président exécutif du conseil depuis septembre 2020. Il a été membre du conseil d'administration ainsi que du comité de gestion des risques et du comité de révision et gouvernance de la Banque Nationale du Canada d'octobre 2014 à avril 2021. Il a été président de la Conférence économique de l'industrie touristique québécoise de septembre 2020 à décembre 2021 et a également été président du conseil de Tourisme Montréal de juin 2014 à juin 2018.

Louis-Marie Beaulieu. M. Louis-Marie Beaulieu est président du conseil et chef de la direction ainsi qu'actionnaire majoritaire de Groupe Desgagnés inc., société privée spécialisée en transport maritime de marchandises et de passagers. Bachelier en administration des affaires, option comptabilité, de l'Université du Québec à Rimouski, et Fellow de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec depuis 2001, M. Beaulieu est aussi gradué du programme de gouvernance d'entreprises de l'Université McMaster à titre de directeur agréé (Chartered Director). Avant son acquisition de Desgagnés en 1987, il y a occupé le poste de directeur financier et administratif de 1981 à 1987, et ce, après avoir œuvré à titre de vérificateur chez Mallette, Benoit, Boulanger, Rondeau à Québec.

Au cours de sa carrière, M. Beaulieu a siégé sur de nombreux conseils d'administration et comités de vérification, dont ceux de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) de 1989 à 1996, l'Association des armateurs canadiens de 1990 à 2016, la Société Immobilière du Québec de 1997 à 2003, la Corporation commerciale canadienne (CCC) de 2001 à 2004, et du Conseil du patronat du Québec de mai 2011 à avril 2017 dont il fut aussi président du conseil d'administration d'avril 2014 à avril 2017. Il a aussi été président de différents comités de vérification, dont ceux de la SAAQ, la CCC et du Standard Compensation Act Liability Association Ltd. (SCALA). Il fut aussi membre de diverses organisations, dont la Commission des études de l'UQAR, le Conseil Maritime et Industriel National, président de la Coalition maritime et industrielle nationale ainsi que celle des Grands Lacs / Saint Laurent, co-président avec le ministre des Transports du Québec du Forum de concertation de l'industrie maritime québécoise, et co-président, avec le sous-ministre des Transports du Canada, du Conseil consultatif en transport maritime.

Présentement, il est membre de plusieurs conseils d'administration, dont ceux de la Chambre de commerce maritime depuis 1997, dont il est aussi président du Comité de finance depuis mars 2017, et aussi, depuis son acquisition de Groupe Desgagnés il siège à titre de président du conseil d'administration des filiales de l'entreprise. Il est aussi membre de divers organismes et associations dont le Conseil consultatif en transport maritime, le Cercle des présidents, le Réseau QG-100 et le Conseil canadien des affaires.

Récipiendaire de différents prix, dont le prix Joseph-Hode Keyser décerné par l'Association québécoise des transports et des routes en 2001, intronisé en 2010 au Cercle des Grands Bâisseurs Maritimes par le Groupe Maritime Québec, Prix d'Excellence des Diplômés de l'Université du Québec à Rimouski (UQAR) en 2011, et intronisé à l'Académie des Grands Québécois en 2014.

Lucie Chabot. Mme Lucie Chabot est une administratrice de sociétés. Depuis avril 2020, elle siège également à titre de membre du conseil d'administration et membre du comité d'audit de la Quincaillerie Richelieu Ltée, un importateur, fabricant et distributeur de classe mondiale de quincaillerie spécialisée et de produits complémentaires. De plus, depuis mai 2019, elle siège à titre de membre du conseil d'administration et présidente du comité d'audit de Albecour inc., société dans l'industrie de l'aluminerie et filiale d'Investissement Québec. Finalement, depuis mai 2019, elle

siège sur le conseil d'administration et présidente du comité d'audit et de gouvernance de Tourisme Montréal, un organisme montréalais chargé de la promotion touristique de la ville de Montréal. Mme Chabot a été de 2017 à 2021 présidente du conseil d'administration, du comité d'audit, du comité des technologies de l'information, en plus de siéger à titre de membre du comité des ressources humaines de CDMV Inc., un distributeur pancanadien de produits et services dédiés aux médecins vétérinaires. De 2014 à 2018, Mme Lucie Chabot fut vice-présidente et chef de la direction financière de SAIL Plein Air inc., un important détaillant canadien d'équipement de sports et de plein air, et à ce titre responsable des services comptables et financiers, des ressources humaines et des technologies de l'information. Elle était auparavant présidente de Distribution Vinearius inc., un distributeur d'accessoires de vin qu'elle a fondé. Elle a également œuvré chez Intertrade Systems inc. de 2004 à 2007 en tant que directrice générale « Opérations et services gérés », après avoir été vice-présidente finances et ressources humaines. Elle a été co-actionnaire du Groupe Conseil Strator inc. durant une dizaine d'années, une entreprise de consultation dans le domaine du détail, de la distribution et des services dont le client principal était la Caisse de dépôt et placement du Québec. À ce titre, elle a été impliquée dans plusieurs dossiers tels que Motovan, The Hockey Company, Chapter's et Rona, ce qui lui a permis de mieux comprendre les objectifs des institutions financières, leur analyse du risque, les rendements recherchés et la façon de structurer des transactions importantes. De 1986 à 1994, elle a œuvré à titre de directrice et vice-présidente finances du leader canadien de la vente au détail d'articles de sports et de vêtements Sports Experts inc. Elle a débuté sa carrière chez Clarkson Gordon (EY) à titre de vérificatrice en 1981 et s'est jointe au groupe Provigo en 1984. Mme Chabot est diplômée de l'Université Laval et membre de l'Ordre des comptables agréés du Québec. Elle a été inscrite au tableau d'honneur de l'Institut Canadien des comptables agréés, s'étant classée au 11e rang canadien en 1982.

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

Tel que mentionné à la section 9.1, MM. Leblanc et Beaulieu ont informé la Société qu'ils cesseront d'agir à titre d'administrateurs en date du 31 décembre 2021. Lors de la réunion du 8 décembre 2021 et afin de combler les vacances susmentionnées, le Conseil a nommé M. Daniel Desjardins et Mme Julie Tremblay au conseil, et ce, avec effet au 1er janvier 2022. De plus, M. Daniel Desjardins a également été nommé membre du Comité d'audit avec effet au 1 janvier 2022. La Société inclut sa biographie.

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

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

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

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

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

15.7 Honoraires pour les services des auditeurs externes

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

Pour les exercices terminés les 31 octobre 2021 et 31 octobre 2020, 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 :

	2021	2020
Honoraires d'audit ¹	1 135 000 \$	616 000 \$
Honoraires pour services liés à l'audit ²	496 000 \$	711 000 \$
Honoraires pour services de fiscalité ³	145 000 \$	227 000 \$
Autres honoraires ⁴	—	—
TOTAL	1 776 000 \$	1 554 000 \$

(1) Les honoraires d'audit comprennent les honoraires pour les services professionnels fournis par les auditeurs externes à l'occasion de l'audit des états financiers de la Société ou les services qui sont normalement fournis par les auditeurs

externes à l'occasion de dépôts ou de missions prévus par la loi et la réglementation. Ces honoraires comprennent également les honoraires pour les services rendus relativement à l'interprétation des normes de présentation de l'information comptable et financière.

- (2) Les honoraires pour services liés à l'audit comprennent les honoraires pour les services de certification et les services connexes qui sont habituellement exécutés par l'auditeur externe. Ces services incluent les consultations comptables liées aux acquisitions, aux audits particuliers et aux contrôles préalables.
- (3) Les honoraires pour services de fiscalité comprennent les honoraires pour les services d'aide à la planification fiscale (restructuration des activités et activités abandonnées), les opinions en matière de fiscalité et la préparation et l'examen des déclarations de revenus et autres déclarations fiscales.
- (4) Cette catégorie d'honoraires comprendrait normalement les services professionnels rendus par les auditeurs externes de la Société qui ne sont pas présentés sous les rubriques « honoraires d'audit », « honoraires pour services liés à l'audit » et « honoraires pour services de fiscalité ». Aucun service de cette nature n'a été rendu à la Société pour les exercices terminés le 31 octobre 2021 et le 31 octobre 2021.

16. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Nos états financiers comparatifs et notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2021, qui sont inclus dans notre rapport annuel 2021, contiennent d'autres renseignements financiers. Des renseignements additionnels, y compris des renseignements portant sur la rémunération des administrateurs et dirigeants et sur les prêts qui leur ont été consentis, sur les principaux porteurs des titres de Transat et sur les titres pouvant être émis en vertu des régimes de rémunération à base d'actions, seront présentés dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction pour l'assemblée annuelle des actionnaires qui a eu lieu le 27 avril 2022.

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



ANNEXE A

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

Constitution

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

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

Rôle des parties prenantes

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

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 besoin, hors la présence du président et chef de la

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

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 remplacement².

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

Pouvoirs

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

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

Compétences

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

Mandat

Le comité d'audit a pour fonction :

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

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

³. Compétence financière s'entend de la capacité de lire et de comprendre un jeu d'états financiers qui présentent des questions comptables d'une ampleur et d'un degré de complexité comparables, dans l'ensemble, à celles dont on peut raisonnablement croire qu'elles seront soulevées à la lecture des états financiers de la Société.

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 des risques et de la responsabilité d'entreprise, les principaux facteurs de risques financiers afférents aux affaires de la Société et à approuver les stratégies et les mesures proposées pour gérer ces risques, incluant notamment, les produits dérivés portant sur le carburant, les devises étrangères et les intérêts et tout autre élément jugé pertinent. De plus, le comité d'audit sera tenu à jour par la direction soit sur demande ou soit de manière périodique quant à la gestion des autres risques importants de la Société;
- XVIII. de réviser l'état des dépenses en capital;
- XIV. de réviser l'état des litiges actuels et potentiels et les couvertures d'assurances;
- XX. d'engager des avocats indépendants, des conseillers ou consultants externes, dont il fixe la rémunération, pour l'assister, le cas échéant, dans ses fonctions;
- XXI. d'examiner avec la direction et l'auditeur externe les nouvelles exigences financières ou réglementaires qui pourraient avoir un effet sur la présentation de l'information financière de la Société;
- XXII. de s'assurer que la direction de la Société maintienne des systèmes de contrôle interne efficaces et de gestion des risques de la Société, de veiller au bon fonctionnement du système de contrôle interne et obtenir de façon périodique de la direction et, le cas échéant, de l'auditeur interne, confirmation quant :
 - à l'efficacité de l'exploitation;
 - à la fiabilité de l'information financière divulguée;
 - au respect des lois et règlements;
- XXIII. de réviser les emprunts, financements, garanties, cautions et autres engagements financiers importants et de s'assurer que la Société et ses filiales soient en conformité avec leurs obligations;
- XXIV. de maintenir en place des structures et des procédures pour rencontrer séparément 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'audit⁴;

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

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

- la tenue de compte ou autres services liés aux registres comptables ou aux états financiers;
 - les services d'évaluation, opinions sur l'équité du prix offert ou rapports sur les apports en nature;
 - les services d'impartition d'audit interne;
 - les fonctions de gestion;
 - les services des ressources humaines;
 - les services d'expertise prohibés par les autorités réglementaires;
 - la conception et mise en œuvre d'un système d'information financière;
 - les services juridiques;
 - les services d'actuariat; et
 - les services de courtage, de conseil en placement et de convention de placement.
- XXVII. de passer en revue, avec les auditeurs externes de la Société, les constatations, le cas échéant, découlant de leur audit et faire rapport au conseil d'administration sur les points qui suivent :
- l'efficacité des registres et des systèmes de comptabilité, de contrôle interne et d'information de la Société et la mesure dans laquelle ces registres sont tenus de façon appropriée et ces systèmes sont mis en application de façon uniforme;
 - en collaboration avec le comité des ressources humaines et de la rémunération, la compétence et l'efficacité du personnel affecté aux finances, à la comptabilité et au contrôle interne des activités de la Société; et
 - d'étudier toute autre question ou d'effectuer tous les autres travaux que le conseil d'administration jugera à propos de lui confier de temps à autre.

⁴.

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

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.

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.

