

Notice annuelle 2025



Transat A.T. inc.

Notice annuelle

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2025

Le 17 décembre 2025

TABLE DES MATIÈRES

1.	INFORMATIONS PROSPECTIVES	5
2.	STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ	7
2.1	Nom et constitution	7
2.2	Liens intersociétés	9
3.	DESCRIPTION DE NOS ACTIVITÉS	10
3.1	Transport aérien	10
3.2	Voyagistes	14
3.3	Agences de voyages et distribution	16
3.4	Nos employés	17
3.5	Concurrence	18
3.6	Propriété intellectuelle	22
3.7	Le contexte réglementaire dans lequel nous exerçons nos activités	22
3.8	Responsabilité d'entreprise	33
3.9	Facteurs de risque	34
4.	HISTORIQUE SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES	34
5.	DIVIDENDES	41
6.	RAPPORT DE GESTION	41
7.	STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL-ACTIONS	42
7.1	Description générale de notre capital social	42
7.2	Contraintes en matière de propriété d'actions	50
7.3	Information et rapports	51
8.	MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	51
9.	NOS ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION	53
9.1	Nos administrateurs	53
9.2	Notre haute direction	55
9.3	Interdictions d'opérations ou faillites	57
9.4	Amendes ou sanctions	58
9.5	Faillites personnelles	58
10.	MEMBRES DE LA DIRECTION ET AUTRES PERSONNES INTÉRESSÉES DANS DES OPÉRATIONS IMPORTANTES	58
11.	POURSUITES JUDICIAIRES	58
11.1	Autres	59
12.	AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	59
13.	INTÉRÊTS DES EXPERTS	59
14.	CONTRATS IMPORTANTS	59

15.	NOMINATION D'UN PRÉSIDENT DU CONSEIL ET INFORMATION RELATIVE AU COMITÉ	59
15.1	Nomination d'un président du Conseil	59
15.2	Charte du comité d'audit	59
15.3	Composition de notre comité d'audit	60
15.4	Compétences financières	60
15.5	Procédures de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à l'audit	61
15.6	Politique relative à la préapprobation des services d'audit et des services autres que d'audit	61
15.7	Honoraires pour les services des auditeurs externes	62
16.	RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	62
	ANNEXE A	63

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 2025, soit la date de la fin de notre année financière. Voici la liste non-exhaustive 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 dans certaines agences de voyages, Canadian Affair, Club Voyages, Marlin Travel/Voyages Marlin, Trafictours, Transat, Turissimo, Voyages en Liberté et Voyages Transat/Transat Travel, TravelPlus, Luxexpert, connectair by Air Transat et Le voyage nous transporte/Travel Moves Us. Les autres marques, dessins, dénominations sociales, noms commerciaux et noms de domaine mentionnés dans la présente notice annuelle appartiennent à leurs propriétaires.

1. INFORMATIONS PROSPECTIVES

La présente notice annuelle contient certaines déclarations prospectives à l'égard de la Société, y compris concernant ses résultats, sa position financière et ses perspectives futures. 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.

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, les mesures prises, prévues ou éventuelles par des États concernant l'imposition de tarifs douaniers sur les exportations et les importations, 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 à préserver et faire croître sa réputation et sa marque, la disponibilité du financement dans le futur pour la Société incluant le refinancement de ses dettes, la capacité de la Société de rembourser ses dettes avec ses fonds générés en interne ou autrement, la capacité de la Société à atténuer de manière adéquate les problèmes liés aux moteurs GTF de Pratt & Whitney, 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 aéronefs, les technologies de l'information et les télécommunications, les risques liés à la cybersécurité, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires, les litiges en cours et les poursuites intentées par des tiers, la capacité de la Société de réduire les coûts d'exploitation, entre autres avec les initiatives de son programme Élévation, 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.

En faisant ses déclarations, la Société a supposé, entre autres, que les normes et mesures au niveau de la santé et la sécurité du personnel et des voyageurs imposées par les autorités gouvernementales et aéroportuaires seront conformes à celles actuellement en vigueur, que la main-d'œuvre demeurera disponible tant pour la Société, ses fournisseurs ainsi que les entreprises rendant des services aux voyageurs dans les aéroports, que les facilités de crédit et autres modalités de crédit de ses partenaires commerciaux continueront d'être disponibles comme par le passé et que la direction continuera de gérer les fluctuations de trésorerie pour financer ses besoins en fonds de roulement pour l'exercice complet et que les prix du carburant, les taux de change, les prix de vente, les coûts d'hôtels et autres coûts demeureront stables, que la Société sera en mesure

d'atténuer de manière adéquate les problèmes liés aux moteurs GTF de Pratt & Whitney et que les initiatives identifiées afin d'améliorer le résultat d'exploitation ajusté (BAIIA ajusté) pourront être mises en œuvre comme prévu et se traduiront par des réductions de coûts et une augmentation des revenus de l'ordre anticipé d'ici la mi-2026. 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 ses déclarations prospectives sont raisonnables.

Les 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.sedarplus.ca).

2. STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ

2.1 Nom et constitution

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

- (i) modifier sa dénomination sociale pour « Transat A.T. inc. »;
- (ii) fixer le nombre de personnes devant composer le conseil d'administration à un minimum de neuf (9) et un maximum de quinze (15) et permettre au conseil d'administration de nommer des administrateurs en cours d'année;
- (iii) permettre la création d'un nombre illimité d'actions privilégiées pouvant être émises en séries, ce qui a mené à la création de 2 400 000 actions privilégiées, série 1, de 250 000 actions privilégiées, série 2, d'un nombre illimité d'actions privilégiées, série 3, et de 9 934 617 actions privilégiées, série 4;
- (iv) subdiviser chaque action ordinaire sur la base de trois actions ordinaires pour chaque action ordinaire émise et en circulation;
- (v) ajouter des restrictions relatives à l'émission et au transfert de ses actions avec droit de vote afin qu'elle conserve son statut de société « canadienne » au sens de la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10 (la « *Loi sur les transports au Canada* »);
- (vi) créer un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A (les « actions à droit de vote variable ») et un nombre illimité d'actions à droit de vote de catégorie B (les « actions à droit de vote »); convertir chaque action ordinaire émise et en circulation qui n'est pas détenue et contrôlée par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada* en une action à droit de vote variable; convertir chaque action ordinaire émise et en circulation qui est détenue et contrôlée par un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada* en une action à droit de vote; annuler les actions ordinaires émises et en circulation ainsi converties; annuler les actions ordinaires non émises de Transat et leur substituer, avec les adaptations requises, les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote aux fins de l'exercice de tout droit de souscription, d'achat ou de conversion rattaché aux actions ordinaires ainsi annulées; et remplacer les restrictions antérieures en matière d'émission et de transfert des actions avec droit de vote de Transat par les restrictions mentionnées au sous-paragraphe (v) ci-dessus; et
- (vii) modifier ses statuts par le dépôt de statuts d'arrangement afin d'ajuster les restrictions actuelles à l'émission et au transfert d'actions des compagnies aériennes publiques afin qu'elle conserve le statut de société « canadienne », et ce, pour donner suite à la sanction royale reçue, le 23 mai 2018, par la *Loi sur la modernisation des transports*, L.C. 2018, ch.10 (la « *Loi sur la modernisation des transports* »), laquelle est venue modifier la définition de « Canadien » prévue par la *Loi sur les transports au Canada* afin d'élever le seuil des intérêts avec droit de vote d'un transporteur aérien qui peuvent être détenus et contrôlés par des « non-Canadiens » sans que le transporteur ne perde la qualité de société « canadienne », tout en établissant des limites précises liées à ces intérêts.

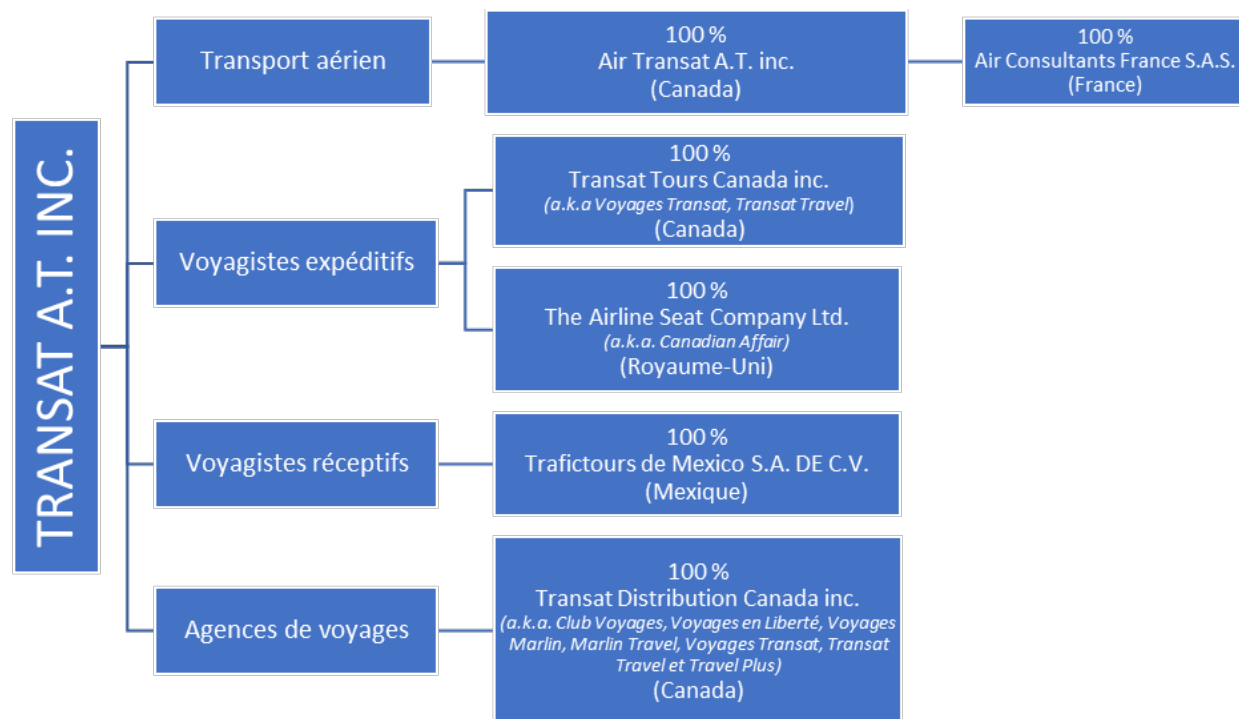
Depuis le 16 novembre 2015, les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote se négocient à la TSX sous un seul symbole boursier, « TRZ », et elles portent le numéro CUSIP 89351T401. Les actions à droit de

vote variable et les actions à droit de vote sont collectivement appelées, aux fins de la négociation à la TSX et de communication relativement aux comptes de courtage, les « actions à droit de vote et à droit de vote variable » de Transat.

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

2.2 Liens intersociétés

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



3. DESCRIPTION DE NOS ACTIVITÉS

Fondée à Montréal en 1987, Transat est un joueur phare du voyage loisir, particulièrement connu comme transporteur aérien sous la marque Air Transat. Éluée par sa clientèle meilleure compagnie aérienne loisirs au monde aux World Airline Awards 2025 de Skytrax, elle offre l'accès à des destinations internationales. Renouvelant sa flotte aérienne avec des appareils les plus écoénergétiques de leur catégorie, elle s'engage au profit d'un environnement plus sain, qu'elle sait essentiel pour son activité et les destinations qu'elle dessert. Établie à Montréal, Transat compte près de 5 000 personnes à son emploi qui partagent la même raison d'être, soit de réduire les distances qui nous séparent.

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

Au cours de l'exercice 2025, nous avons enregistré des revenus de 3 398,5 M\$ comparativement à 3 283,8 M\$ au cours de l'exercice 2024.

Pour une description plus détaillée des activités de la Société, de sa vision, de sa stratégie, une revue de ses objectifs et des réalisations pour 2025, sa capacité de réaliser ses objectifs et finalement, quant à ses opérations de financement dans la dernière année, nous vous référons à notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2025, que vous pouvez consulter sur SEDAR+ (www.sedarplus.ca).

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

3.1 Transport aérien

Transat s'efforce continuellement d'améliorer son offre de services pour mieux répondre aux attentes de ses clients, notamment à travers le renouvellement continu de sa flotte et l'élargissement de son réseau de destinations. En investissant dans des appareils modernes et plus écologiques et en rajeunissant notre flotte d'appareils usagés, nous visons à offrir une expérience de voyage plus confortable, plus fiable et plus responsable. De plus, en élargissant son réseau de destinations, Transat s'efforce de desservir de nouveaux marchés et de renforcer sa présence sur ses principaux segments, tout en garantissant un service de qualité supérieure au meilleur prix possible.

3.1.1 Stratégie de flotte de base

Au cours des dernières années, Air Transat, société aérienne de Transat, a entrepris un processus de renouvellement ambitieux en rajeunissant sa flotte d'avions. Ce renouvellement inclut l'acquisition de modèles récents neufs, plus modernes et efficaces, et l'intégration d'appareils usagés plus jeunes offrant à ses passagers des vols confortables tout en permettant d'en réduire l'impact environnemental.

- Transat a mis en œuvre son plan stratégique 2022-2026, avec la signature d'une entente par Air Transat et SMBC Aviation Capital Limited en novembre 2022 pour la location de deux (2) A321LR additionnels, lesquels aéronefs ont été livrés en juin et juillet 2024. Ces aéronefs complètent les dix-sept (17) A321LR faisant partie de notre commande initiale auprès du loueur AerCap, dont les deux (2) derniers se sont ajoutés à notre flotte en mai et juin 2024.
- L'Airbus A321LR constitue la nouvelle version à long rayon d'action (LR) de l'Airbus A321neo (New Engine Option) dans le segment des aéronefs monocouloirs et peuvent être déployés à la fois sur les

liaisons transatlantiques et les destinations soleil, ce qui en fait un aéronef dont l'utilisation est maximisée à longueur d'année sur l'ensemble du réseau des destinations d'Air Transat. L'A321LR constitue un atout pour Air Transat: sa taille assure à Air 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 les coûts par siège à un niveau faible, tout en réduisant l'empreinte carbone de la société aérienne.

- En septembre 2022, Air Transat a conclu une entente avec Air Lease Corporation pour la location à long terme de quatre (4) nouveaux Airbus A321XLR livrables en 2027 et 2028. L'A321XLR dispose de réservoirs de carburant supplémentaires ce qui permet d'augmenter sa portée jusqu'à 8 700 km (l'A321LR a une portée de 7 400 km) et ainsi desservir des destinations qui ne sont actuellement accessibles qu'avec la flotte d'Airbus A330. Avec les aéronefs A321LR, les A321XLR constituent la pierre angulaire du plan stratégique 2022-2026 de Transat puisqu'ils permettent de desservir les destinations du réseau d'Air Transat à longueur d'année. Ces aéronefs favoriseront également l'optimisation des rotations d'appareils combinant des vols courts entre deux rotations sur l'Europe (jusqu'à 17 heures de vol par jour).
- Air Transat a aussi introduit dans sa flotte quatre (4) A330 usagés additionnels provenant du loueur Avolon, dont un (1) A330-300 en mars 2023 et trois (3) A330-200 en mai et juin 2024.

Au 31 octobre 2025, la flotte d'Air Transat comprend quarante-trois (43) aéronefs, y compris trente-cinq (35) aéronefs long-courriers, dont seize (16) A330, dix-neuf (19) A321LR, et huit (8) aéronefs moyen-courriers (A321ceo).

Aéronefs par type		Hiver 2024	Été 2024	Hiver 2025	Été 2025
Long-Courrier	A330	13	16	16	16
	A321LR	15	19	19	19
Moyen-Courrier	A321ceo	8	8	8	8
Total flotte:		36	43	43	43

Sur le plan de la configuration des cabines, parmi les quatorze (14) aéronefs A330-200 exploités par Air Transat, huit (8) comptent 332 sièges, deux (2) comptent 333 sièges et quatre (4) comptent 345 sièges. Quant aux deux (2) A330-300 exploités par Air Transat, l'un compte 346 sièges et l'autre 365. Les dix-neuf (19) A321LR actuellement exploités par Air Transat comptent chacun 199 sièges. Tous les aéronefs A330 et A321LR de la flotte d'Air Transat disposent de 12 sièges en classe Club. Des huit (8) A321ceo exploités par Air Transat, cinq (5) sont configurés à 198 sièges et trois (3) à 199 sièges. Tous ont un siège Club installé à l'avant de la cabine aux fins de repos de l'équipage; ceux-ci ne sont pas considérés comme des sièges passagers.

3.1.2 Enjeux concernant les moteurs PW1133GM de Pratt & Whitney

Transat fait face à certains enjeux opérationnels liés aux moteurs GTF PW1133GJM de Pratt & Whitney qui affectent tous les transporteurs dont les flottes sont équipées des moteurs concernés, y compris Air Transat pour ses aéronefs A321LR.

Les enjeux soulevés ne nécessitent pas un rappel d'urgence entraînant des risques à la sécurité, mais incitent plutôt Pratt & Whitney à procéder à des inspections et réparations préventives et accélérées plus tôt qu'initialement prévu. Les limitations opérationnelles déclarées par Pratt & Whitney permettent de maintenir les niveaux de sécurité habituels au sein de notre industrie et Air Transat entend s'y conformer. Cependant, ces enjeux engendrent une disponibilité limitée des moteurs, des délais prolongés dans les chaînes de maintenance, ainsi que les immobilisations non planifiées d'aéronefs.

Au 31 octobre 2025, ces enjeux affectent quinze (15) moteurs d'Air Transat ce qui a pour effet de clouer au sol quatre (4) A321LR sur les dix-neuf opérés à ce jour.

Pour atténuer l'impact de ces enjeux, la Société a conclu diverses ententes de compensation financière avec Pratt & Whitney (IAE) visant à absorber les coûts associés aux perturbations opérationnelles subies depuis 2023. De plus, des transactions de vente et de cession-bail portant sur plusieurs moteurs ont été mises en œuvre avec Rolls-Royce & Partners Finance (RRPF) Engine Leasing Limited. L'ensemble de ces initiatives vise à soutenir la continuité des opérations et à renforcer la résilience de la flotte.

Transat continuera de suivre la situation de près.

3.1.3 Passagers desservis

Au cours de l'exercice 2025, nous avons desservi environ 5,4 millions de passagers, comparativement à 5,3 millions de passagers au cours de l'exercice 2024 et à 5.1 millions au cours de l'exercice 2023.

3.1.4 Bases d'opération et réseau de destinations

L'aéroport international Montréal-Trudeau est la principale base d'Air Transat et, par conséquent, un facteur clé de notre performance opérationnelle. Ainsi, depuis l'internalisation des services de manutention aéroportuaires le 1^{er} novembre 2023, la performance des services à la clientèle (activités d'accueil aux comptoirs et kiosques d'enregistrement, processus d'embarquement, gestion des arrivées et vols de correspondance), désormais assurée par le personnel d'Air Transat, a connu une nette amélioration. De plus, depuis le 1^{er} mai 2024, les services de rampe, qui englobent toutes les activités liées aux bagages et à la manutention au sol des aéronefs, sont maintenant également assurés à l'interne. L'internalisation des services de manutention aéroportuaire, a exigé l'ajout d'environ 430 employés dédiés aux opérations d'Air Transat, ce qui a permis de fortifier notre base à Montréal-Trudeau sur les plans de la sécurité, de la sûreté, de la ponctualité et de la livraison de bagages. Ce faisant, nous avons amélioré notre service à la clientèle et renforçons le sentiment d'appartenance de nos employés, deux forces indéniables qui démarquent Transat.

À l'hiver 2025, Air Transat a élargi son offre vers le Mexique avec ses premiers vols vers Tulum au départ de Montréal et de Québec.

Au cours de la saison hivernale 2025, Air Transat a opéré des vols vers près de 43 destinations à travers les Caraïbes, le Mexique, l'Amérique centrale et le Sud, les États-Unis, l'Europe et l'Afrique. Des vols directs ont été offerts au départ de huit villes canadiennes, soit Montréal, Québec, Toronto, Halifax, Hamilton, Ottawa, Moncton et London (Ontario) vers les destinations Sud et les États-Unis. En ce qui concerne l'Europe et l'Afrique, des vols directs ont été offerts vers la France, les Pays-Bas, le Portugal, l'Italie, le Royaume-Uni, l'Espagne et le Maroc.

En juin 2025, Air Transat a exploité son premier vol reliant l'aéroport de Montréal-Trudeau à celui de Valence en Espagne ainsi que le premier vol reliant l'aéroport Toronto-Pearson à celui de Berlin en Allemagne.

Durant l'été 2025, Air Transat a opéré des vols sans escale vers Amsterdam, Athènes, Bâle-Mulhouse, Barcelone, Berlin, Bruxelles, Dublin, Faro, Glasgow, Lisbonne, Lima, Londres, Madrid, Malaga, Manchester, Marrakech, Paris, Porto, Rome, Valence, Venise et Zagreb ainsi que vers les provinces françaises, dont Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes, Nice et Toulouse. Air Transat a aussi opéré une vaste sélection de destinations soleil les plus populaires aux États-Unis, au Mexique, en Amérique du Sud et dans les Caraïbes.

Air Transat poursuit une expansion majeure de son réseau pour l'hiver 2025-2026 et l'été 2026, offrant aux voyageurs un choix de destinations plus diversifié que jamais.

Pour l'hiver, Air Transat prolongera ses liaisons vers Madrid, Bordeaux et Valence, tout en ouvrant de nouvelles portes vers l'Amérique du Sud et au-delà grâce aux routes Montréal vers Guadalajara, Montréal et Toronto vers Rio de Janeiro, Toronto vers Istanbul, Toronto vers Georgetown (Guyana) et Toronto vers Medellín via Carthagène.



À l'été 2026, Air Transat élargira encore son offre avec des vols de Montréal vers Dakar, Montréal vers Reykjavik, Québec vers Marseille, Ottawa vers Londres-Gatwick, ainsi qu'une toute nouvelle liaison Montréal vers Agadir, qui renforce la présence d'Air Transat en Afrique du Nord. Plusieurs routes vers le sud deviennent aussi annuelles, améliorant la continuité de service et facilitant la planification des séjours.

3.1.5 Alliances commerciales

La formation d'alliances commerciales avec d'autres transporteurs aériens est désormais un élément clé de la stratégie de la Société. C'est ainsi qu'en mai 2022, Air Transat a mis en place une entente bilatérale de partage de codes (codeshare) avec WestJet pour des passagers en correspondance à Toronto Pearson (YYZ) et Montréal-Trudeau (YUL) vers l'Europe, sur un nombre limité de routes de Transat et de WestJet.

En octobre 2022, Air Transat a également conclu une entente bilatérale de partage de code (codeshare) avec Porter. Cette entente, qui a d'abord couvert les vols intérieurs de Porter à destination et en provenance de Halifax (YHZ) et de l'aéroport Billy Bishop de Toronto (YTZ) ainsi que certains vols d'Air Transat à destination et en provenance de Montréal (YUL) via l'Europe, les États-Unis et le reste du Canada, s'est étendue, en mai 2023, à certains vols à destinations et au départ des aéroports Toronto Pearson (YYZ), Ottawa Macdonald-Cartier (YOW), Vancouver (YVR), Calgary (YYC) et Edmonton (YEG).

En novembre 2023, Air Transat et Porter Airlines ont renforcé leur entente existante de partage de codes par la création d'une coentreprise commerciale, transformant ainsi le paysage concurrentiel du secteur aérien au Canada. En combinant les réseaux des deux compagnies aériennes, cette alliance offre aux voyageuses et voyageurs des avantages considérables, incluant plus d'options d'itinéraires dans plusieurs régions. En effet, en intégrant les réseaux complémentaires de Porter Airlines et d'Air Transat aux aéroports Pearson de Toronto (YYZ) et Montréal-Trudeau (YUL), l'alliance élargit les connexions entre l'Amérique du Nord, centrale et du Sud, en Europe, en Afrique du Nord, au Mexique et dans les Caraïbes.

Cette stratégie d'alimentation de trafic vise à accélérer l'expansion des deux compagnies aériennes dans leurs marchés respectifs : les vols intérieurs et transfrontaliers court- et moyen-courriers pour Porter Airlines, et les vols internationaux moyen- et long- courriers pour Air Transat. L'alliance favorisera également une meilleure optimisation du réseau en collaborant à la planification des horaires et des itinéraires.

En février 2025, Air Transat a conclu une entente interligne avec Air Europa, reconnue pour son expertise dans le transport aérien en Espagne. Cette collaboration augmente la connectivité entre le Canada et l'Espagne et renforce la présence d'Air Transat sur le marché espagnol.

En juin 2025, Air Transat et Turkish Airlines ont conclu un partenariat interligne visant à renforcer les liaisons aériennes entre le Canada et la Türkiye, tout en offrant des options de voyage vers des destinations au Moyen-Orient, en Asie et en Afrique. Grâce à cette nouvelle liaison directe, les deux transporteurs pourront offrir des services bonifiés aux passagères et passagers dans le cadre de ce partenariat.

3.1.6 Entretien, inspection, sécurité et autres mesures

Parce que la sécurité de notre clientèle, de notre personnel et de nos partenaires est inscrite au cœur de nos priorités, Air Transat applique les plus hauts standards de l'industrie en la matière, en plus de respecter la réglementation en vigueur. Pour ne rien laisser au hasard, Air Transat s'est doté d'un système intégré de gestion de la sécurité et de la qualité qui permet d'identifier rapidement les facteurs de risque et de les résoudre efficacement, de faire la promotion de la sécurité auprès de nos employés et partenaires, de maintenir des processus standardisés et finalement, de valider sur une base continue, par le biais d'audits internes, l'efficacité de notre système.

La présidente et cheffe de la direction de Transat, est aussi la gestionnaire supérieure responsable d'Air Transat auprès de Transports Canada depuis le 3 juin 2022. Les activités reliées au système de gestion de la sécurité sont déléguées à la vice-présidente, continuité des affaires, qui rend compte de la performance du système au gestionnaire supérieur responsable et au chef des opérations.

Air Transat détient la certification IOSA (IATA Operational Safety Audit) depuis 2007. Tous les deux ans, Air Transat doit démontrer sa conformité au programme IOSA lors d'un audit externe. Ce programme comprend environ 950 exigences strictes dans les secteurs de la gestion de la sécurité et de la qualité, de la formation, dans le contrôle des opérations aériennes, de cabine et de régulation des vols, au niveau de l'entretien, des opérations au sol, du transport de cargo et de la sûreté opérationnelle. Par cette certification, Air Transat démontre son engagement envers les plus hauts critères de qualité et de sécurité. Air Transat a obtenu en 2025 le renouvellement de sa certification IOSA.

Nous nous chargeons de l'entretien régulier et de l'inspection de tous les appareils de notre flotte en suivant des procédures et des normes qui respectent, voire dépassent dans certains cas, celles exigées par Transports Canada.

3.1.7 Approvisionnement en carburant

Le coût du carburant représente une part importante des dépenses d'exploitation associées au transport aérien. L'augmentation et les fluctuations constantes du prix du carburant constituent une préoccupation majeure pour Transat étant donné la faiblesse des marges dans notre industrie. Afin d'atténuer sa vulnérabilité aux fluctuations de prix du carburant, la Société peut choisir de conclure des contrats dérivés avec des intermédiaires financiers. La politique de la Société à cet égard permet de couvrir jusqu'à 75 % des achats de carburant projetés des douze mois à venir. Cette limite est un maximum, mais n'est pas impérative. Il n'y a par ailleurs aucune limite de couverture minimale mensuelle. La stratégie de couverture de la Société est régulièrement revue et adaptée, au besoin, aux conditions du marché.

Au 31 octobre 2025, 28 % des besoins estimatifs de l'exercice 2026 étaient couverts par des dérivés liés au carburant [Au 31 octobre 2024, 29 % des besoins estimatifs de l'exercice 2025 étaient couverts par des dérivés liés au carburant].

3.2. Voyageurs

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

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

3.2.1 Produits de Transat Tours Canada inc.

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

Dans la catégorie forfaits, Transat Tours offre cinq collections exclusives : Collection Solo, Collection Famille, Collection Long Séjour, Collection Bien-être et Collection Grand Luxe / Grand Luxe Signature. Chacune des collections comporte une sélection d'hôtels et d'avantages adaptés à divers types de consommateurs. Transat offre également des Forfaits Multi-villes et circuits dans plusieurs destinations.

3.2.2 Produits de The Airline Seat Company Limited

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

Canadian Affair est le plus important 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. Canadian Affair 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 de son centre d'appels et 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. Plus récemment, elle commercialise aussi, par l'intermédiaire d'agences de voyages, des forfaits voyages aux États-Unis sous la marque "American Affair". Au cours des cinq 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 sur les sites web www.airtransat.co.uk et www.airtransat.ie, 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.

Air Transat entretient 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.

3.2.3 Air Consultants France S.A.S.

Air Consultants France S.A.S. (« ACF ») a été créé le 4 mars 2016 afin d'assurer la continuité de la représentation commerciale d'Air Transat en France à la suite de la vente de la filiale Transat France à TUI AG en octobre 2016. À cet effet, ACF veille à la représentation commerciale d'Air Transat pour les vols au départ de la France mais également au départ de la Belgique, des Pays-Bas et de la Suisse et ce, sur les marchés français, belges, suisses, hollandais et allemands.

ACF se compose principalement de trois équipes, à savoir l'équipe commerciale, l'équipe du service à la clientèle et l'équipe du marketing, commerce électronique et communications. L'équipe commerciale est responsable du développement des ventes par l'intermédiaire des agences de voyages, des OTA (« Online Travel Agents »), des voyageurs et des spécialistes du voyage en groupes. L'équipe du service à la clientèle vient à l'appui des agences de voyages ainsi que des voyageurs (tarification, émissions) et effectue également la vente des billets d'avion d'Air Transat exclusivement. Pour sa part, l'équipe de marketing, commerce électronique et communications est responsable de la mise en place de la stratégie marketing élaborée par le siège canadien, des communications internes comme externes, du commerce électronique ainsi que de la gestion des sites Web d'Air Transat en France, aux Pays-Bas, en Belgique, en Allemagne et en Suisse. Cette équipe gère les budgets afférents au marketing commercial et numérique attribués par la Société mère ainsi que les contributions des partenaires (Offices du tourisme, Aéroports etc.).

De plus, en ce qui concerne la représentation commerciale, ACF collabore avec la société Aviareps, un agent général de vente, qui opère sur la France, la Belgique et les Pays-Bas. La Société contracte avec Aviareps des missions commerciales par le biais de représentants commerciaux non exclusifs sur ces trois marchés qui sont sous la responsabilité opérationnelle du directeur d'ACF, et qui assurent notre représentation commerciale sur le terrain (visites clients / présence sur des salons) et le développement des ventes auprès des agences de voyages et voyagistes.

3.2.4 Produits de Trafictours Canada inc.

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

TraficTours est un voyageur réceptif et offre des services à destination au Mexique et dans les Caraïbes, principalement dans les destinations balnéaires.

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

Pour l'année 2025, TraficTours a transporté plus de 849 000 passagers à travers les destinations.

3.2.5 Activités hôtelières

En mai 2021, la Société a décidé de cesser les activités de la division hôtelière et ainsi d'abandonner son développement étant donné la modification de ses objectifs stratégiques.

Au cours de l'exercice 2022, la Société a retenu les services d'un courtier afin de mettre en vente ses terrains à Puerto Morelos pour augmenter son niveau de liquidités. Les terrains ont été vendus pour la somme de 38 M \$ US et la transaction a été clôturée le 31 août 2023.

En janvier 2024, la Société a clôturé la vente, pour la somme de 15,5 M \$ US, de sa participation de 50% dans le Armony Luxury Resort & Spa, Marival Collection (auparavant connu sous le nom de Rancho Banderas All Suites Resort) situé à Punta de Mita au Mexique, à son co-actionnaire, propriétaire du Groupe Marival. La cession par la Société de cet hôtel s'inscrit dans le cadre de son plan stratégique qui consiste à se recentrer sur ses activités aériennes. L'achat de cet hôtel avait été annoncé en avril 2017 dans le cadre du développement d'une filiale hôtelière dont les activités ont été abandonnées en 2021, tel que décrit ci-dessus.

3.3. Agences de voyages et distribution

Au Canada, la Société distribue une partie de ses produits par l'intermédiaire de son propre réseau de détaillants détenus en propriété exclusive, franchisés ou affiliés. La Société est le plus important distributeur au détail de produits de voyages vacances au Canada, où elle compte 240 points de vente, dont 28 sont détenus en propriété exclusive, 110 sont des franchises et 102 des affiliés qui exercent leurs activités sous les bannières ou les programmes d'affiliation Club Voyages, Marlin Travel/Voyages Marlin, Voyages en Liberté, Transat Travel/Voyages Transat et TravelPlus.

Sur les 28 agences détenues en propriété exclusive, 24 exercent leurs activités sous la bannière Voyages Transat/Transat Travel.

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

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

3.4. Nos employés

Au 31 octobre 2025, Transat et ses filiales comptaient 4 823 employés actifs, dont 4 347 au Canada.

Les effectifs ont crû régulièrement depuis la fin de la pandémie, au fur et à mesure que les activités retrouvaient un niveau proche de celui de 2019. Le niveau optimal des effectifs a été atteint en 2024 et les efforts de recrutement se sont stabilisés en conséquence depuis et jusqu'à aujourd'hui. Transat continue de faire preuve d'attractivité auprès des candidats dans le marché de travail et parvient à maintenir un taux de roulement stable lui permettant de maintenir ses opérations à un niveau optimal et sans disruption.

Transat privilégie le travail hybride visant à renforcer la satisfaction du personnel, à favoriser le bien-être des équipes et à procurer un équilibre travail-famille, tout en assurant une présence au bureau lorsque les besoins opérationnels l'exigent et offrant la latitude aux gestionnaires de pouvoir moduler le fonctionnement de leurs équipes selon les besoins.

Transat utilise depuis 2017 une plateforme de mesure de l'engagement des employés en temps réel, laquelle permet d'effectuer des sondages et partager les commentaires de ses employés. 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. Les résultats sont de façon générale très favorables et Transat veille à ce que ceci soit pris en charge en continu par les gestionnaires afin de maintenir un climat de travail sain et positif.

Une description détaillée de nos régimes de rémunération à court et long terme se trouvera dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction se rapportant à la prochaine assemblée annuelle des actionnaires (ainsi que dans la circulaire de sollicitation de procurations par la direction se rapportant à l'assemblée annuelle ayant eu lieu le 1er mai 2025, au besoin) qui peut être consultée sur SEDAR+ (www.sedarplus.ca).

Environ 70 % des employés canadiens de Transat sont syndiqués et font l'objet de six conventions collectives. De plus, une nouvelle accréditation syndicale auprès de l'AIMTA a été obtenue en janvier 2025 pour les agents à la rampe. Cette nouvelle accréditation résultera en une septième convention collective pour Transat, une fois les négociations terminées. 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.

En 2025, une première convention collective avec les agents passagers a été signée. Cette nouvelle convention collective est d'une durée de 3 ans et arrivera à échéance le 15 août 2028. Les négociations avec les employés agents à la rampe mentionnés ci-dessus débiteront d'ici la fin 2025 ou début 2026. La convention collective des pilotes est venue à échéance le 30 avril 2025 et les parties ont conclu une entente de principe le 9 décembre dernier. Cette entente de principe sera soumise aux membres pour ratification. Le vote fermera le 7 janvier 2026.

Employés	Filiale de transat	Association	Statut de la convention collective
Membres d'équipage (pilotes)	Air Transat	Association des pilotes de ligne (ALPA)	Entente de principe intervenue le 9 décembre 2025. Cette entente sera soumise aux membres pour ratification. Le vote fermera le 7 janvier 2026.
Agents de bord	Air Transat	Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP)	Convention collective en vigueur jusqu'au 31 octobre 2027
Régulateurs de vols	Air Transat	Association canadienne des régulateurs de vols (CALDA)	Convention collective en vigueur jusqu'au 31 octobre 2026
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 jusqu'au 31 juillet 2027
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 jusqu'au 30 avril 2027
Agents aux passagers	Air Transat	Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA)	Convention collective en vigueur jusqu'au 15 août 2028
Agents de rampe	Air Transat	Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA)	Nouvelle accréditation depuis janvier 2025. Le processus de négociation débutera dans les prochains mois

3.5. Concurrence

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

La concurrence demeure extrêmement intense dans tous nos secteurs d'activités. Elle provient non seulement des compagnies aériennes spécialisées dans les voyages de loisir et de vacances, ainsi que des voyageurs traditionnels, mais également des transporteurs à bas coût. De plus, les agences de voyages en ligne et les hôteliers vendant directement aux consommateurs jouent un rôle majeur. 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, voyageurs réceptifs), les agents de voyages et les agences en ligne. La concurrence est omniprésente à tous les niveaux, ce qui exige une gestion des coûts, une approche de producteur dans le secteur aérien et une présence sur divers canaux de distribution pour se démarquer et réussir.

3.5.1 Voyageurs

Les voyageurs qui se spécialisent dans les services expéditifs achètent diverses composantes d'un voyage et les vendent aux clients sous forme de forfait ou séparément par l'entremise de divers canaux de distribution. Les voyageurs expéditifs d'envergure achètent des blocs de sièges ou des vols complets principalement de

transporteurs aériens spécialisés dans les services nolisés et s'engagent à payer tous les sièges ainsi achetés, qu'ils les vendent ou non, ce qui leur permet de négocier de meilleurs prix. Ces voyagistes négocient également avec les hôteliers pour la location de blocs de chambres et ils concluent des ententes afin d'offrir des forfaits à des prix plus avantageux que ceux que les clients obtiendraient s'ils s'occupaient eux-mêmes de leurs réservations.

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

3.5.1.1 Canada

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

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

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; notre but étant d'offrir les produits qui correspondent le mieux aux attentes de la clientèle dans chaque nouveau marché.

3.5.1.2 Le Royaume-Uni

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

Canadian Affair est bien établie comme voyagiste au Royaume-Uni, et à titre de principal voyagiste 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 des agences de voyages par ses représentants commerciaux et son centre d'appels.

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

3.5.2 Agences de voyages et distribution

Les agences de voyages sont des intermédiaires entre les voyagistes, croisiéristes et transporteurs, d'une part, et le consommateur, d'autre part. Que ce soit en personne, en ligne, au téléphone ou autrement, les agents de voyages sont en contact avec le consommateur, le conseillent et lui vendent des produits. En général, les voyagistes 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 voyagistes, 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 voyagistes, les faibles marges bénéficiaires obligent les agences de voyages à rechercher des volumes plus élevés et de plus grandes parts de marché. En ce qui concerne l'intégration, l'une de nos priorités 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 telles que Voyages Transat/Transat Travel, Club Voyages, Marlin Travel, TravelPlus ou des programmes affiliés (qui constituent notre réseau d'agences de voyages), CAA, Flight Centre, Maritime Travel, Uniglobe et Vision Travel.

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

3.5.3 Transporteurs aériens

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

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

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

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

Les transporteurs de réseau, les transporteurs à bas prix et les transporteurs spécialisés dans les voyages d'agrément sont de plus en plus en concurrence sur le marché des voyages loisirs et sur celui des voyages dits de « rapprochements familiaux ». Cette tendance est particulièrement notable depuis certaines modifications de politique qui permettent aux transporteurs aériens spécialisés dans les services nolisés d'offrir des vols réguliers entre certaines destinations, ce qui est le cas d'Air Transat, qui détient les licences requises pour offrir des services réguliers entre le Canada et les pays énumérés à la rubrique 3.7.2.2 de la présente notice annuelle. Une autre tendance qui doit être soulignée est l'émergence des stratégies de flottes flexibles ou saisonnières parmi les transporteurs aériens spécialisés dans les voyages d'agrément qui permettent de contrer les réalités de la basse saison des marchés nord-américains et européens du voyage.

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

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

3.6. Propriété intellectuelle

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

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

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

3.7. Le contexte réglementaire dans lequel nous exerçons nos activités

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

3.7.1 Voyagistes et agences de voyages

3.7.1.1 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 fidéicommis les sommes qu'ils reçoivent des voyageurs pour les services de voyage achetés par ces derniers. La loi restreint l'utilisation de ces fonds. Les trois provinces ont mis en place des fonds d'indemnisation en faveur des consommateurs afin de protéger ceux-ci en cas de fraude ou de faillite des agents de voyages et des fournisseurs finaux, tels que les sociétés aériennes et les croisiéristes.

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

Québec

Le Québec est la seule province où le fonds d'indemnisation (le Fonds d'indemnisation des clients des agents de voyages ou « FICAV ») est constitué de contributions de clients. Les clients peuvent faire une réclamation directement au FICAV s'ils ne reçoivent pas les services pour lesquels ils ont payés en cas d'inexécution des obligations d'un fournisseur de services ou en raison d'une cause qui leur est étrangère. Le montant total des indemnités payables par événement ne peut généralement dépasser 60 % du surplus cumulé au FICAV au 31 mars précédent, sans être inférieur à 30 M \$.

Avant la pandémie, lorsque la valeur du FICAV était égale ou supérieure à 125 M \$, les clients des agents de voyages bénéficiaient d'une remise de la contribution au fonds et la protection était alors gratuite. La perception des contributions devait reprendre, selon le calcul prévu au règlement, si le montant en surplus cumulé au 31 mars de chaque année diminuait sous le seuil du 75 M \$. Du 1^{er} janvier 2019 au 31 octobre 2021, les agents de voyages n'avaient ainsi plus à percevoir la contribution au fonds d'indemnisation de leurs clients, qui profitaient du fonds gratuitement.

En raison de la pandémie de la COVID-19, et craignant la réduction de la valeur du FICAV, le gouvernement a alors jugé nécessaire de remettre en place la perception des contributions. Ainsi, en vertu du *Règlement sur certaines mesures temporaires relatives au Fonds d'indemnisation des clients des agents de voyages* entré en vigueur le 14 octobre 2021 (le « Règlement sur certaines mesures temporaires »), la contribution au fonds avait été réinstaurée à la hauteur de 0,35 % des services touristiques achetés à compter du 1^{er} novembre 2021 et ce, jusqu'à la fin de l'année 2023. La situation a été réévaluée depuis étant donné que la valeur du FICAV était de plus de 125 M \$ au 31 mars 2023. Depuis le 1^{er} janvier 2024, les agents de voyages n'ont ainsi plus à percevoir la contribution au fonds d'indemnisation de leurs clients et ceux-ci profitent à nouveau du fonds gratuitement. Par ailleurs, le Règlement sur certaines mesures temporaires a rehaussé à 75 % du surplus cumulé du fonds au 31 mars 2019 le plafond d'indemnisation par événement, et le seuil inférieur de 30 M \$ susmentionné s'applique dorénavant seulement lorsque le surplus cumulé du fonds atteint 50 M \$.

Ontario

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. 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, administré et géré conformément au règlement d'application, le *Règlement de l'Ontario 26/05* (le « Règlement »).

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.

En raison de la pandémie, des mesures spéciales visant les voyagistes et les agents de voyages ont été adoptées en Ontario. Très rapidement à la fin mars 2020, le *Règlement de l'Ontario 26/05* a été amendé en vertu de la *Loi de 2002 sur le secteur du voyage*, afin d'alléger le fardeau des agences et tours opérateurs inscrits en Ontario, et afin d'améliorer la protection de certains voyageurs affectés par la pandémie. Sans les éliminer, les obligations de vérification financière de certains déclarants en fonction de leur chiffre d'affaires annuel ont été allégées. Les seuils de fonds de roulement ont été supprimés, pour imposer une obligation de maintenir un fonds de roulement positif, à la place. Les crédits-voyages ont été avalisés et encadrés. Plus précisément, lorsque des clients ne recevaient pas les services de voyages qu'ils avaient achetés, les agences ou les tours opérateurs inscrits en Ontario devaient leur fournir un remboursement, des services de voyages comparables acceptables, OU un crédit-voyage. Entre le 30 mars 2020 et le 1er avril 2023, une mesure temporaire permettait aux agents de voyage d'offrir des bons ou crédits de voyage à leurs clients lorsque des fournisseurs ne pouvaient offrir de service en raison de la COVID-19. Ces bons ou ces crédits devaient avoir une valeur équivalente aux services de voyage non fournis et être échangeables pendant au moins un an à partir de la date d'émission. Le voyage pouvait toutefois avoir lieu après cette période d'un an. Depuis le 1er avril 2023, les obligations des agents de voyage ont été rétablies et un bon ou un crédit ne peut être proposé que si le client l'accepte.

Pour une période temporaire du 30 mars 2020 au 31 mars 2024, le titulaire d'un bon de crédit, certificat, coupon ou document similaire émis par un agent de voyage pouvait déposer une demande auprès du fonds d'indemnisation lorsque le bon ou document similaire n'avait pas été utilisé pour des services de voyage futurs en raison de la faillite, de l'insolvabilité ou de la cessation d'activité de l'agent lié à la COVID-19.

Depuis le 1^{er} avril 2024, le taux de contribution au fonds d'indemnisation de l'Ontario est de 0,05 \$, plus les taxes applicables, par tranche de mille dollars de ventes de services de voyages.

Colombie-Britannique

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

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

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

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

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

3.7.1.1.2 Lois applicables aux activités de franchisage

L'Ontario, le Manitoba, l'Alberta, 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 et Travel Plus.

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

3.7.1.2 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. En vertu de cette mesure, Canadian Air place 70% des fonds reçus de ses clients pour des forfaits vacances dans un fonds en fiducie géré de façon indépendante. Ces fonds sont seulement retournés lorsque le client revient de son voyage. 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 sont plus protégés par l'ATOL. Par contre, les clients de Canadian Air qui achètent un forfait vacances comprenant un vol admissible continuent de l'être.

L'ABTA, l'association des agents de voyages du Royaume-Uni, est une association professionnelle représentant les agences de voyages et les voyageurs du Royaume-Uni. Il incombe à l'ABTA de veiller à ce que les consommateurs bénéficient invariablement de normes commerciales élevées dans l'industrie touristique. Les membres de l'ABTA exercent leurs activités conformément à un code de conduite et fournissent aux consommateurs des conseils et des avis concernant tous les aspects d'un voyage, de la sécurité financière jusqu'au traitement des plaintes. Une protection financière est offerte pour les ventes de forfaits vacances sans vol (non-couvert par l'ATOL) en utilisant un programme de garantie financière géré par l'ABTA. Conformément à cette mesure, Canadian Air a émis une lettre de crédit de 57 000 £ à l'ABTA.

3.7.2 Transporteurs aériens

3.7.2.1 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, et la plus récente révision, qui a eu lieu en 2024, a pris effet le 28 décembre 2024. En plus d'établir de nouveaux principes régissant la responsabilité, la *Convention de Montréal* actualise un grand nombre des exigences en matière de délivrance de billets et de lettres de transport aérien. Cette convention a été ratifiée par le Canada et s'applique à tous les vols entre le Canada et les autres États ayant ratifié la Convention. Le régime de Varsovie continue de régir les vols au départ du Canada à destination d'États qui n'ont pas ratifié la *Convention de Montréal* ou qui n'en sont pas signataires.

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

3.7.2.2 Législation canadienne

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

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

Les vols d'Air Transat sont de manière générale exploités en vertu de licences de service aérien régulier (domestique, transfrontalier et international). En fait, Air Transat détient des licences émises par l'Office l'autorisant à exploiter des vols aériens réguliers domestiques et entre le Canada et les pays suivants: l'UE (représentant ses 27 États membres actuels), la Suisse, le Royaume-Uni de Grande Bretagne, l'Irlande du Nord, la Turquie, Israël, le Maroc, 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, Haïti, le Pérou, le Brésil et le Guyana. Des licences ont également été obtenues en novembre 2025 pour l'Islande, le Ghana et le Sénégal. Ces services sont soumis aux règles établies en vertu des accords bilatéraux de transport aérien conclus entre le Canada et ces pays ainsi que les autorités supranationales.

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

- (i) l'établissement d'un nouveau régime de droits des passagers aériens qui impose aux transporteurs aériens des obligations légales à l'égard de la gestion des retards sur l'aire de trafic et des indemnités dans les cas de refus d'embarquement ou de retards ou d'annulation de vols, ainsi qu'un devoir de diligence, de même que des normes de responsabilité en matière de transport des bagages qui ne sont pas présentement visées par des conventions internationales existantes, le tout tel qu'élaboré dans le *Règlement sur la protection des passagers aériens* (« RPPA »), lequel est entré en vigueur le 15 juillet 2019.

Le 3 juillet 2021, l'Office a publié le *Règlement modifiant le Règlement sur la protection des passagers aériens* (« Règlement Modificatif ») qui vise principalement à modifier les obligations des transporteurs aériens en cas de retard, de refus d'embarquement et d'annulation dus à des situations indépendantes de leur volonté. Depuis le 8 septembre 2022, de nouvelles obligations en matière de remboursement des passagers ont été ajoutées par l'Office au Règlement modificatif.

Le 22 juin 2023, la *Loi sur les transports au Canada* a été modifiée pour exiger que l'Office amende de nouveau le RPPA afin de:

a) clarifier, simplifier et renforcer le régime canadien de protection des passagers aériens. Ces amendements obligeront éventuellement les compagnies aériennes à indemniser les passagers pour les inconvénients subis en cas de perturbation de vol, sauf dans des circonstances exceptionnelles. Ils imposent également aux compagnies aériennes l'obligation de prouver qu'une situation constitue une circonstance exceptionnelle. L'Office devra en conséquence modifier le RPPA afin d'identifier ces circonstances exceptionnelles et a tenu des consultations publiques sur de possibles amendements au RPPA durant l'été 2023.

b) prévoir un nouveau processus de règlement des plaintes relatives au transport aérien qui établirait des droits ou des redevances permettant à l'Office de recouvrer, auprès des compagnies aériennes, les coûts de traitement des plaintes admissibles dans le cadre de ce nouveau processus. Des consultations publiques au sujet de ces coûts ont débuté en octobre 2024. Ces consultations se sont terminées en mars 2025, et les commentaires reçus sont maintenant analysés par l'Office.

L'impact concret des nouvelles mesures proposées ne pourra être pleinement évalué qu'après l'annonce formelle des modifications au RPPA par l'Office.

(ii) l'augmentation du nombre maximum d'actions avec droit de vote d'une compagnie aérienne qui détient un permis au Canada pouvant être détenues en propriété véritable par des non-Canadiens, passant, en certaines circonstances, de 25 % à 49 % sujet aux restrictions qui y sont énumérées (se reporter à la section 7.2 Contrainte en matière de propriété d'actions);

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

Le 18 juin 2015, le projet de loi C-51, *Loi édictant la Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada et la Loi sur la Sûreté des déplacements aériens, modifiant le Code criminel, la Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité et la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés et apportant des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois* (la « *Loi antiterroriste* ») a reçu la sanction royale. La *Loi antiterroriste* vise à établir un nouveau cadre législatif en vue d'identifier et de contrer les personnes soupçonnées de menacer la sûreté des transports ou de se déplacer en aéronef dans le but de commettre une infraction de terrorisme. La *Loi antiterroriste* autoriserait le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile à établir la liste de telles personnes et à enjoindre aux transporteurs aériens de prendre toute mesure pour prévenir la commission de tels actes. Le ministre des Transports aurait également le droit de saisir un aéronef en vue de l'inspecter et de prendre des mesures en ce qui concerne le mouvement de l'aéronef.

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

3.7.2.3 Législation étrangère

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

3.7.2.4 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, et détient la certification IOSA (*IATA Operational Safety Audit*) depuis 2007.

3.7.2.5 Règlements environnementaux

Climat et gaz à effet de serre

Air Transat est assujettie à un cadre réglementaire complexe visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre, tant au Canada qu'à l'international. Ce cadre comprend notamment des obligations d'achat de crédits compensatoires (CORSIA), des échanges de droits d'émission (EU ETS, UK ETS) et des taxes sur le carbone.

Les autorités compétentes introduisent constamment de nouvelles exigences réglementaires, que l'entreprise intègre de manière proactive dans ses processus opérationnels afin d'assurer la conformité et de soutenir ses engagements en matière de durabilité.

Canada

Le Plan d'action climatique de l'aviation du Canada 2022-2030 s'inscrit dans le cadre de la *Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité* votée en 2021; il vise à aligner le secteur de l'aviation avec les objectifs nationaux, en misant sur les SAF, sur l'amélioration des opérations et le développement de technologies vertes. Ces efforts sont en soutien aux engagements du Canada envers l'Organisation de l'aviation civile internationale (« OACI »).

La *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* adoptée en 2018 a été suspendue le 14 mars 2025 par le gouvernement Carney, avec effet au 1er avril 2025. Cette loi fédérale instaurait une taxe carbone sur les combustibles fossiles dans les provinces qui n'avaient pas de système de tarification carbone en place. De plus, le carburant destiné aux vols internationaux était exclu, si bien que cette loi n'avait pas d'implications financières importantes pour Air Transat. Le fait que cette loi soit suspendue, les coûts de la taxe carbone fédérale sont nuls.

Quant au *Règlement sur les combustibles propres (RCP)*, publié en 2022, il impose aux fournisseurs et importateurs de carburants liquides la réduction progressive de l'intensité carbone créant ainsi un marché de crédits de conformité. Bien que le carburant d'aviation ne soit pas visé par la réduction de l'intensité carbone, ce règlement favorise le développement du carburant d'aviation durable (SAF) en permettant aux producteurs de générer des crédits échangeables lorsqu'ils fournissent des carburants à faible intensité carbone. Ce mécanisme incitatif améliore la rentabilité des projets SAF, stimule les investissements et soutient la création d'une chaîne d'approvisionnement nationale, en complément de la feuille de route canadienne visant 10 % de SAF d'ici 2030. En structurant un marché qui valorise les carburants bas carbone, le RCP constitue un levier stratégique pour accélérer la transition énergétique du secteur aérien.

Au Québec, le Système de plafonnement et échange de droits d'émissions (SPEDE) n'inclus pas le secteur de l'aviation; ainsi les vols domestiques ne sont pas assujettis au SPEDE. En 2015, la portée du marché du carbone de la Western Climate Initiative (WCI) a été élargie au-delà des grands émetteurs industriels en intégrant le secteur de distribution de carburants. Depuis cette date, le coût du kérosène inclut le coût carbone.

CORSIA

Air Transat est assujettie au *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale* (« CORSIA »). Transport Canada tient compte de la mise en application de CORSIA via le Règlement de l'aviation canadien (le « RAC »). En vertu du CORSIA, toute croissance des émissions au-delà du niveau de l'année de référence 2019 devra être compensée par les compagnies aériennes par l'achat de crédits compensatoires ou par l'utilisation de SAF. Les besoins de conformité pour la phase 1 (2024-2026) dépendent du facteur de croissance du secteur par rapport à 85% des émissions du secteur en 2019, appliqué au niveau d'émissions des vols opérés par Air Transat entre états participants. Le marché des crédits admissibles à CORSIA n'est pas encore un marché liquide si bien que pour la phase 1, l'offre de crédits pourrait être limitée et entraîner une augmentation des coûts de conformité. Les difficultés à alimenter ce marché proviennent principalement de contraintes réglementaires et opérationnelles liées à la mise en œuvre des mécanismes de coopération internationale. À ce titre, Air Transat soutient les efforts d'IATA qui plaident pour que les États fournissent les autorisations et ajustements requis en vertu de l'Article 6 de l'Accord de Paris, garantissant la conformité des crédits mais aussi évitant le double-comptage.

Europe

Air Transat doit se conformer au Système d'échange de droits de quotas d'émissions (EU ETS), qui impose la surveillance, la déclaration ainsi que la restitution de quotas d'émissions lorsque les émissions annuelles dépassent le plafond correspondant. Il est important de noter que depuis l'entrée en vigueur de CORSIA, les vols extra-EEE ne sont plus assujettis à EU ETS et seuls les vols intra-EEE le sont, ce qui représente quelques vols seulement sur l'ensemble des liaisons assurées par Air Transat chaque année. Depuis l'application de cette disposition, les exigences de conformité ont pu être comblées à même les quotas d'émissions gratuits délivrés par les autorités.

Le système EU ETS est renforcé par la directive « Fit for 55 » qui prévoit la suppression des quotas gratuits d'ici 2026 et l'introduction d'un MRV (Monitoring, Reporting, Verification) des effets non-CO₂ tels que les traînées de condensation, les émissions de NO_x et la vapeur d'eau; une extension à tous les vols est prévue pour 2027.

Parallèlement, le règlement ReFuelEU Aviation impose depuis le 1er janvier 2025, l'incorporation progressive de carburants d'aviation durables (SAF) dans le kérosène, soit 2 % en 2025 allant jusqu'à 70 % en 2050. Cependant, cette exigence est formulée à l'endroit des fournisseurs de carburants et non, aux compagnies aériennes directement. Ce règlement impose également des restrictions sévères aux pratiques de « Tankering », pratique qui n'est pas d'actualité sur les vols d'Air Transat vers l'Europe.

Royaume-Uni

Depuis le Brexit, le Royaume-Uni a mis en place son propre cadre réglementaire, distinct de l'Europe mais très similaire. Le Système d'échange de droits de quotas d'émissions (UK ETS) s'applique aux vols intra-UK ainsi qu'aux vols à destination / en provenance de l'Europe, ce qui représente très peu de vols pour Air Transat; ainsi les coûts de conformité sont minimes. Comme en Europe, le Royaume-Uni a introduit le 1er janvier 2025 l'obligation aux fournisseurs de carburant d'inclure 2% de SAF dans le carburant d'aviation; cette obligation grimpera également à 70% en 2050.

Portugal

Depuis le 1er juillet 2021, une taxe carbone de 2EUR par passager est prélevée sur les vols commerciaux au départ du Portugal. Cette taxe n'est pas proportionnelle aux émissions de GES, elle est ajoutée au prix des billets et restituée par Air Transat aux autorités compétentes.

Conformité des activités terrestres

L'impact environnemental de nos activités au sol, que ce soit en termes d'entretien des aéronefs dans nos hangars, d'entretien de notre flotte d'équipements mobiles dans nos garages, et les opérations au sol en soutien aux opérations aériennes est encadré par un certain nombre de lois et règlements tant au niveau fédéral, provincial que municipal. On peut citer, entre autres, la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (« LCPE »), la *Loi sur la qualité de l'environnement* (« LQE ») ainsi que la *Loi sur la protection de l'environnement*, LRO 1990, c.E.19 ontarienne.

3.7.3 Protection des données et cybersécurité

En juin 2025, le gouvernement a présenté le projet de loi C-8, *Loi concernant la cybersécurité*, qui s'appliquerait aux exploitants du secteur des transports. En vertu de cette loi, le gouvernement canadien pourrait désigner certains systèmes et services comme étant essentiels à la sécurité nationale et exiger la mise en place de programme de cybersécurité précis assortis d'obligations additionnelles en matière de divulgation, et introduirait des pouvoirs coercitifs incluant des pénalités qui seront élaborés dans la réglementation. Le programme de cybersécurité de Transat est bien aligné avec ces nouvelles règles.

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 sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques* ("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 sont élaborées afin de respecter ou surpasser les exigences de la LPRPDE.

Notons que lorsqu'elle exerce ses activités au Québec, Transat Tours est plutôt assujettie à l'application de la *Loi sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé* (« LPRP »), telle que modifiée par la Loi modernisant des dispositions législatives en matière de protections des renseignements personnels (la « Loi 25 »). 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 sont élaborées afin de respecter ou surpasser les exigences de la LPRP.

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



En ce qui a trait à nos opérations internationales, nous sommes assujettis selon le cas aux lois étrangères sur la protection des données, incluant, depuis 2018, le *Règlement général sur la protection des données* (RGPD) de l'Union européenne.

3.8. Responsabilité d'entreprise

Transat s'engage à faire preuve de responsabilité à l'égard des impacts environnementaux et sociaux dans le déploiement de ses activités. La gestion quotidienne des risques et opportunités relativement aux enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance (« ESG ») est assurée par l'équipe de la responsabilité d'entreprise (« RE ») de Transat.

Au cours de l'année 2025, Transat a poursuivi le déploiement de son cadre de référence de responsabilité d'entreprise articulé autour de ses trois piliers : personnes, planète et pratiques durables.

Sous le pilier personnes, nous avons cette année poursuivi notre engagement envers la diversité, l'équité, l'inclusion et l'accessibilité (DEIA), en mettant l'accent sur la sensibilisation et le développement du leadership. Une formation sur le leadership inclusif a été déployée aux équipes de direction, avec pour objectif d'outiller nos leaders à créer des environnements de travail plus équitables, respectueux et représentatifs de la diversité de notre personnel. Notre plan DEIA continue de guider nos actions, soutenu par une gouvernance structurée et une mobilisation active de notre personnel.

De plus, dans l'optique de rendre le voyage le plus inclusif possible pour toutes et tous, Transat s'est engagée à honorer ses obligations visant à identifier, à prévenir et à éliminer les obstacles pour les personnes vivant avec un handicap, et ce, tant pour sa clientèle que son personnel. Conformément à la Loi canadienne sur l'accessibilité, Transat, via sa filiale Air Transat, a publié en juin 2025 le deuxième rapport d'étape de son plan triennal d'accessibilité. Le plan se veut évolutif et continue à être déployé jusqu'en juin 2026, date à laquelle un nouveau plan triennal pour la période 2026-2029 sera adopté.

Au niveau du pilier planète, Transat est engagée à gérer les impacts de ses activités sur l'environnement, principalement grâce à une stratégie de décarbonation des opérations aériennes. Transat dispose de plusieurs processus pour s'assurer d'être conforme aux dispositions des lois et règlements environnementaux applicables à l'ensemble de ses activités. La gestion des risques liés à l'environnement et aux changements climatiques est assurée depuis 2022 par la Direction de l'environnement et des changements climatiques. Un processus d'identification des coûts liés aux événements climatiques majeurs a été lancé en 2025 en collaboration avec le service des finances. Il fait suite à l'évaluation des risques climatiques réalisée en 2024 et vise, à terme, à en saisir la portée financière.

La stratégie, les risques et la performance de Transat en matière de climat sont présentés dans son dernier rapport établi selon les recommandations du GIFCC (Groupe de travail sur l'information financière relative aux changements climatiques) et publié en juin 2025. Le plan de décarbonation, toujours au cœur de la stratégie climatique de Transat, est quant à lui détaillé dans le rapport de responsabilité d'entreprise 2022-2023.

Les efforts en 2025 ont été concentrés sur le levier d'efficacité opérationnelle avec notamment l'implantation d'Opticlimb®, une solution intelligente permettant la réduction de consommation de carburant. Nonobstant, les défis au niveau de l'approvisionnement en carburant d'aviation durable (SAF) demeurent.

Finalement, relativement au pilier des pratiques durables et dans une optique d'amélioration continue, Transat poursuit sa démarche de responsabilité sociale à travers sa chaîne de valeur en mettant sur pied des procédures et politiques qui engagent ses parties prenantes. Dans le cadre de ses obligations réglementaires, Transat a publié en 2025 son deuxième rapport en vertu de la Loi sur la lutte au travail forcé et au travail des enfants dans les chaînes d'approvisionnement. Parmi les engagements pris dans ce rapport, l'entreprise est devenue membre de l'initiative The Code à l'automne 2025, une initiative visant à supporter la protection des enfants dans le cadre élargi de la lutte à l'exploitation sexuelle dans l'industrie touristique.

En 2026, Transat poursuivra son cheminement en responsabilité d'entreprise en s'arrimant au prochain plan stratégique de la Société. Il est entre autres prévu de raffiner la sélection et l'adoption d'indicateurs de

performance bonifiés en matière d'ESG, via une analyse de double matérialité. Une refonte de la stratégie d'investissement d'impact de Transat figure aussi parmi les priorités de la prochaine année.

3.9 Facteurs de risque

Nous sommes soumis à un certain nombre de risques et d'autres facteurs qui pourraient avoir une incidence sur la demande à l'égard de nos produits, certains étant liés ou inhérents à l'industrie du voyage en général. À cet égard, veuillez vous reporter à la section intitulée « Risques et incertitudes » de notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2025, que vous pouvez consulter sur SEDAR+ (www.sedarplus.ca).

4. HISTORIQUE SUR LES TROIS DERNIERS EXERCICES

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

ÉVÉNEMENTS RÉCENTS

Le 1er décembre 2025, Transat a annoncé que son conseil d'administration a reçu une requête officielle de la part d'un actionnaire dissident demandant à la Société de convoquer une

assemblée extraordinaire des actionnaires afin de se prononcer sur certains changements proposés au sein du Conseil. Conformément à la Loi sur les sociétés par actions, le Conseil examine actuellement la demande, notamment sa validité et ses implications, et y répondra en temps opportun.

EXERCICE 2025

Le 30 octobre 2025, Air Transat a annoncé une nouvelle liaison sans escale entre Montréal (YUL) et Agadir (AGA). Cette ouverture vient renforcer la présence d'Air Transat au Maroc et répond à la forte demande des voyageuses et voyageurs loisirs et de la communauté marocaine du Québec. Cette liaison sera opérée chaque vendredi du 12 juin au 23 octobre 2026 à bord d'un Airbus A321LR.

Le 8 octobre 2025, Air Transat a dévoilé une série d'ajouts majeurs à son réseau pour l'été 2026. Au cœur de ces nouveautés : le lancement de liaisons transatlantiques exclusives telles que Québec-Marseille, Ottawa-Londres-Gatwick, en plus de l'annualisation de plusieurs routes vers des destination Sud au départ de Montréal, Québec et Toronto.

Le 1er octobre 2025, Transat a annoncé une évolution au sein de son équipe de direction commerciale. Après une remarquable carrière de plus de 14 ans au sein de l'entreprise, Joseph (Joe) Adamo, chef de la direction ventes et marketing de Transat et président de Transat Distribution Canada (TDC), a annoncé son intention de prendre sa retraite de Transat à compter du 31 décembre

2025. Ce départ entraîne une réorganisation visant à maintenir la forte dynamique commerciale de l'entreprise, avec l'élargissement des responsabilités de deux piliers de l'équipe de direction : Renée Boisvert et Xavier Szwengler.

Le 14 août 2025, Transat a annoncé avoir affecté un montant de 30 000 000 \$ provenant du produit de la vente et de la cession-bail de moteurs annoncée le 7 août 2025, au remboursement de la dette contractée par Transat dans le cadre du programme de crédit d'urgence pour les grands employeurs (« CUGE ») géré par la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada (« CFUEC »), une filiale en propriété exclusive de la Corporation de développement des investissements du Canada (« CDEV »), et restructurée le 10 juillet 2025 conformément aux modalités d'une entente annoncée le 5 juin 2025.

Le 7 août 2025, Air Transat a conclu une transaction de vente et de cession-bail de deux moteurs Pratt & Whitney GTF1 de rechange avec Rolls-Royce & Partners Finance (RRPF) Engine Leasing Limited. La transaction, d'une valeur de 45 millions de dollars américains, a permis à la compagnie aérienne d'augmenter ses liquidités

tout en continuant à utiliser les moteurs de rechange au besoin pour sa flotte d'appareils A321LR. Le produit de la vente a été utilisé en partie pour rembourser la dette de la Compagnie et/ou racheter des actions privilégiées en circulation, et pour financer ses opérations.

Le 7 août 2025, Air Transat a annoncé des vols sans escale au départ de Toronto et de Montréal vers Rio de Janeiro. Ces liaisons seront opérées en Airbus A330, deux fois par semaine depuis Toronto (mercredi et samedi), et une fois par semaine depuis Montréal (jeudi), une exclusivité sur cette ville.

Le 10 juillet 2025, Transat a annoncé qu'elle a clôturé la restructuration de la dette contractée par Transat en vertu du Crédit d'urgence pour les grandes entreprises (« CUGE ») géré par la Corporation de financement d'urgence pour les grandes entreprises du Canada (« CFUEC ») comme précédemment communiqué le 5 juin 2025 (la « Transaction »). À la suite de la Transaction, la dette en cours de la Société avec la CFUEC a été réduite à 334 M \$ contre 772 M \$ au 31 mars 2025.

Le 20 juin 2025, Air Transat a exploité son premier vol reliant YUL Aéroport international Montréal-Trudeau à l'aéroport international de Valence (TS276).

Le 19 juin 2025, Air Transat a inauguré son service exclusif sans escale entre Toronto et Berlin. Le vol inaugural, TS418, a quitté l'aéroport international Pearson de Toronto (YYZ) et a atterri à l'aéroport de Berlin-Brandenburg (BER) le matin suivant, marquant ainsi le début d'une liaison très attendue qui sera exploitée deux fois par semaine jusqu'au mois d'octobre.

Le 19 juin 2025, Air Transat a annoncé le lancement d'une nouvelle liaison sans escale à l'année entre Toronto et Istanbul. Dès le 6 décembre, ce service sera offert deux fois par semaine, les mardis et samedis. Air Transat et Turkish Airlines ont également conclu un partenariat interligne visant à renforcer les liaisons aériennes entre le Canada et la Türkiye, tout en offrant des options de voyage vers des destinations au Moyen-Orient, en Asie et en Afrique. Grâce à cette nouvelle liaison directe, les deux transporteurs pourront offrir des services bonifiés aux passagères et passagers dans le cadre de ce partenariat.

Le 17 juin 2025, Air Transat a été couronnée Meilleure compagnie aérienne loisirs au monde lors des Skytrax World Airline Awards 2025 pour la septième fois, et pour la troisième année consécutive. Cette distinction souligne l'engagement de la compagnie aérienne canadienne à offrir une expérience de voyage de qualité, alliant confort, hospitalité et souci du détail à chaque étape du parcours.

Le 5 juin 2025, Transat a annoncé la conclusion d'une entente de principe avec la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada (« CFUEC ») pour la restructuration de la dette contractée par Transat en vertu du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (« CUGE ») géré par la CFUEC dans le contexte de la pandémie de COVID-19 (la « transaction »), réduisant l'encours de la dette de 772 M \$ au 31 mars 2025 à 334 M \$, comme suit:

- Remboursement de 41,4 M \$ en espèces à la CFUEC
- Facilités de crédit réduites à une seule facilité de crédit de 175 M \$
- Émission en faveur de la CFUEC d'une débenture de 158,7 M \$ échéant dans 10 ans
- Émission à la CFUEC d'actions privilégiées convertibles en 9 934 617 actions à droit de vote de catégorie B d'une valeur de 16,3 M \$ (soit 19,9 % des actions avec droit de vote émises et en circulation de Transat selon le CMPV sur 5 jours au 5 juin 2025) à tout moment après le deuxième anniversaire de la clôture ou à la date du rachat d'actions privilégiées pour un produit de 16,3 M \$ conformément aux événements de remboursement anticipé obligatoire, selon la première éventualité.

La transaction était assujettie à la signature d'ententes définitives et de documents donnant effet à la transaction.

Le 26 mai 2025, Air Transat a annoncé qu'elle renforcera son réseau transatlantique annuel en prolongeant ses liaisons vers Bordeaux (BOD) et Valence (VLC) à l'hiver 2025-2026. Ces routes exclusives, jusqu'ici offertes uniquement à la belle saison, seront désormais opérées dès février grâce à un vol hebdomadaire sans escale au départ de Montréal Trudeau (YUL) à bord d'un Airbus A321LR.

Le 22 mai 2025, Air Transat a lancé une toute nouvelle liaison exclusive entre Toronto (YYZ) et Medellín (MDE), via Carthagène (CTG). Ce nouveau service, offert deux fois par semaine, permettra de relier les Canadiennes et Canadiens à l'une des villes les plus dynamiques et montagneuses de Colombie, en plus de bonifier l'accès à la populaire Carthagène.

Le 15 mai 2025, Air Transat, a annoncé la bonification de son programme hivernal avec l'ajout de trois nouveaux points de départ au Canada. Dès l'hiver 2025-2026, les voyageuses et voyageurs de Windsor (YQG) pourront profiter de vols hebdomadaires vers Punta Cana (PUJ) tandis que celles et ceux de Charlottetown (YYG) et Fredericton (YFC) auront accès à une nouvelle liaison vers Cancún (CUN).

Le 8 mai 2025, Air Transat poursuit l'expansion de son réseau international avec l'ajout d'une nouvelle route sans escale reliant Toronto Pearson (YYZ) à la capitale du Guyana, Georgetown (GEO). Ce service sera offert deux fois par semaine, les mardis et vendredis, du 16 décembre 2025 au 24 avril 2026.

Le 5 mai 2025, Air Transat, a annoncé l'ajout de deux nouvelles liaisons internationales à son programme hiver 2025-2026. La compagnie propose une liaison exclusive entre Montréal et Guadalajara (GDL) au Mexique et prolonge son service entre Montréal et Madrid (MAD) en Espagne, pour inclure une partie de la saison hivernale.

Le 2 mai 2025, Transat a annoncé qu'à l'issue du vote qui s'est déroulé hier lors de l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires de Transat, les onze candidats figurant dans la circulaire de sollicitation de procurations datée du 21 mars 2025 ont été réélus, par une majorité des voix exprimées par les actionnaires présents ou par procuration, à titre d'administratrices ou administrateurs.

Le 1er mai 2025, Air Transat, a annoncé la consolidation de son leadership sur les Antilles françaises en innovant au départ de Québec. En effet, la compagnie devient la première à relier directement l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec (YQB) à l'Aéroport international Martinique Aimé Césaire (FDF). Ce vol hebdomadaire sera opéré le dimanche entre le 14 décembre 2025 et le 26 avril 2026.

Le 29 avril 2025, Transat a annoncé l'ajournement de son assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires au 1er mai 2025 à 13 h 30 HE. L'absence d'atteinte du quorum de participation requis pour tenir valablement l'assemblée des actionnaires motive le report. Selon les règlements administratifs de la Société, le quorum requis pour tenir une assemblée est de 25 %. À 10 h 30 le 29 avril, le nombre d'actions représentées en personne ou par procuration atteignait 21,35 % des actions avec droits de vote émises et en circulation. Le quorum de 25 % ne s'appliquera pas à la reprise de l'assemblée le 1er mai.

Le 17 avril 2025, Transat a annoncé avoir conclu une nouvelle entente de soutien avec le fabricant d'équipement des moteurs GTF, cette fois couvrant les deux périodes de l'année civile 2025 et 2026. L'entente de soutien comprend une indemnisation destinée à couvrir les coûts directs associés aux avions immobilisés et ceux qui devraient être immobilisés. Sa structure est similaire à l'accord conclu précédemment avec le fabricant d'équipement des moteurs GTF couvrant les années 2023 et 2024, avec une compensation sous forme de crédits à appliquer sur des produits et services du fabricant, incluant l'achat de deux moteurs de rechange supplémentaires. Transat a l'intention d'évaluer les possibilités de monétiser ces nouveaux moteurs de rechange, notamment par un accord de cession-bail ou un autre accord financier.

Le 20 février 2025, Air Transat a annoncé l'annualisation de sa liaison entre Montréal et Fort-de-France, en Martinique. En complément des vols hivernaux offerts jusqu'à quatre fois par semaine, un vol estival est ajouté tous les samedis, du 7 juin au 25 octobre 2025.

Le 12 février 2025, Air Transat a annoncé un nouveau partenariat interligne avec Air Europa, reconnue pour son expertise dans le transport aérien en Espagne. Cette collaboration augmente la connectivité entre le Canada et l'Espagne et renforce la présence d'Air Transat sur le marché espagnol.

Grâce à ce partenariat, les Canadiennes et Canadiens bénéficieront d'une connectivité fluide vers plusieurs destinations clés en Espagne, notamment Bilbao (BIO), Ibiza (IBZ), La Corogne (LCG), Las Palmas (LPA), Palma de Majorque (PMI),

Ténérife (TFN) et Vigo (VGO), via la plaque tournante d'Air Europa à Madrid (MAD).

Le 3 février 2025, Transat a annoncé avoir convenu, sous certaines conditions, avec la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada, de la prorogation de l'échéance de son financement non garanti de 312 millions de dollars obtenu par l'intermédiaire du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (« CUGE »). L'échéance du financement non garanti CUGE prévue le 29 avril 2026 est maintenant reportée au 29 avril 2027. Concomitamment, l'échéance de l'entente de crédit à terme rotatif totalisant 50 millions de dollars et celle de l'entente de financement garanti CUGE totalisant 41 millions de dollars sont reportées du 1er février 2026 au 1er novembre 2026.

EXERCICE 2024

Le 30 octobre 2024, Air Transat a annoncé la conclusion de transactions de vente et de cession-bail de quatre moteurs Pratt & Whitney de rechange avec Rolls-Royce & Partners Finance (RRPF) Engine Leasing Limited. Les transactions, d'une valeur de 85 millions de dollars américains, permettront à la compagnie aérienne d'augmenter ses liquidités tout en continuant à utiliser les moteurs de rechange au besoin pour sa flotte d'appareils A321LR. Trois des transactions ont été conclues le 29 octobre, tandis que la quatrième devrait être conclue vers le 5 novembre. Les produits des transactions seront utilisés pour financer les opérations de la Compagnie.

Le 12 septembre 2024, Transat a annoncé le lancement d'un plan global, nommé Programme Élévation, visant à accélérer l'exécution de son plan stratégique et à assurer une croissance rentable à long terme. Ce programme se concentre sur une révision complète des pratiques opérationnelles et commerciales. L'objectif est d'accélérer l'implantation d'outils et de processus améliorés dans le but d'optimiser globalement l'exécution et l'efficacité. La direction du programme sera assurée par le Bureau du Programme Élévation, nouvellement créé, afin de renforcer la gouvernance et l'imputabilité des initiatives déployées.

Le 26 août 2024, Air Transat a annoncé la bonification de son service d'interligne virtuel en y ajoutant deux nouveaux partenaires aériens. En

Le 23 décembre 2024, Air Transat a inauguré ses vols saisonniers vers Tulum, avec trois départs hebdomadaires depuis Montréal et un depuis Québec, de décembre à avril. Déjà présente à Acapulco, Cancún, Cozumel et Puerto Vallarta, la compagnie élargit son offre vers le sud du Mexique, une région prisée des adeptes de voyages.

Le 28 novembre 2024, Air Transat a dévoilé son programme de vols pour l'été 2025, marqué par l'ajout d'une nouvelle route exclusive : Montréal - Valence. Avec cette nouveauté, Air Transat consolide sa présence en Espagne, ajoutant une quatrième destination après Barcelone, Madrid et Malaga.

effet, sa plateforme innovatrice Connectair par Air Transat permet désormais aux voyageuses et voyageurs de combiner les vols d'Air Transat avec ceux de Jet2.com et Air Mauritius, élevant le total à 16 compagnies collaboratrices et offrant ainsi un accès inédit à plus de 280 destinations supplémentaires à travers le monde.

Le 15 août 2024, Transat a dévoilé ses brochures électroniques, présentant un éventail de forfaits pour la saison hivernale 2024-2025. Les adeptes de voyages peuvent choisir parmi une multitude de destinations au Mexique, en Amérique du Sud et centrale, dans les Caraïbes, en Afrique du Nord, en Floride ainsi qu'en Europe.

Le 16 juillet 2024, Air Transat a annoncé le lancement de deux nouvelles liaisons sans escale vers Tulum, au Mexique, au départ de Montréal et Québec. Depuis Montréal, ce service saisonnier sera offert du 19 décembre 2024 au 27 avril 2025, avec des départs trois fois par semaine les jeudis, vendredis et dimanches. En partance de Québec, les vols seront offerts tous les samedis du 21 décembre 2024 au 26 avril 2025. Tulum s'ajoute à ses quatre autres destinations au Mexique desservies par Air Transat, soit Acapulco, Cancún, Cozumel et Puerto Vallarta.

Le 25 juin 2024, Air Transat a annoncé qu'elle a obtenu, pour la sixième fois, le titre de Meilleure compagnie aérienne loisirs au monde aux World Airline Awards de Skytrax.

Le 20 juin 2024, Air Transat a annoncé qu'elle propose désormais ses vols vers Nantes, en France, tout au long de l'année. De plus, la compagnie ajoute une fréquence supplémentaire à sa nouvelle desserte vers Marrakech, au Maroc, ainsi que vers Puerto Vallarta, au Mexique.

Le 18 juin 2024, Transat a annoncé son soutien à Flash Forest, une entreprise canadienne dont la mission est de revitaliser les écosystèmes forestiers en plantant des arbres par voie aérienne, grâce à une approche axée sur les données, la biodiversité et la communauté.

Le 13 juin 2024, Air Transat, a annoncé avoir exploité son premier vol reliant YUL Aéroport international Montréal-Trudeau à l'Aéroport international Marrakech-Ménara. Cette liaison exclusive et sans escale, la seule entre le Canada et Marrakech, sera en service toute l'année, soit deux fois par semaine à l'été (jusqu'en octobre) et une fois par semaine à l'hiver (de novembre à avril).

Le 5 juin 2024, Air Transat et Porter Airlines ont lancé la première phase de leur coentreprise transformatrice. Les voyageuses et voyageurs peuvent désormais utiliser les canaux de distribution de chaque compagnie aérienne pour réserver des vols directs et de correspondance avec Air Transat ou Porter, leur donnant ainsi accès à une gamme vaste et croissante de destinations à travers le monde. Concrètement, cela signifie qu'Air Transat offre désormais une sélection étendue de destinations desservies par Porter à travers le Canada ainsi que certaines villes américaines, via airtransat.com.

Le 13 mai 2024, Air Transat a annoncé une augmentation de son offre au départ du Québec pour la saison hivernale 2024-2025. Au plus fort de la saison, plus de 170 vols sans escale par semaine seront proposés au départ de Montréal et de Québec vers plus d'une trentaine de destinations couvrant les Caraïbes, le Mexique, l'Amérique centrale et du Sud, la Floride, l'Europe et l'Afrique du Nord.

Le 10 mai 2024, Transat A.T. Inc. a annoncé qu'elle ne pourra vraisemblablement pas atteindre la prévision au niveau de sa marge de BAIIA ajusté pour l'exercice 2024 et juge prudent de ne plus émettre de perspective sur cette mesure à l'avenir.

Le 23 avril 2024, la Société a annoncé qu'au cours de l'assemblée annuelle des actionnaires de Transat A.T. inc. les onze candidats figurant dans la circulaire de sollicitation de procurations datée du 18 mars 2024 ont été réélus, par une majorité des voix exprimées par les actionnaires présents ou par procuration, à titre d'administratrices ou administrateurs. Le conseil d'administration de la Transat est donc composé de Mme Geneviève Brouillette, Mme Lucie Chabot, Mme Valérie Chort, M. Robert Coallier, M. Daniel Desjardins, Mme Susan Kudzman, M. Stéphane Lefebvre, M. Bruno Matheu, M. Ian Rae, Mme Julie Tremblay, et de Mme Annick Guérard, présidente et cheffe de la direction de Transat.

Le 19 mars 2024, Air Transat a annoncé l'expansion de son service d'interligne virtuel en y ajoutant deux nouveaux partenaires aériens. En effet, sa plateforme innovatrice connectair par Air Transat permet désormais aux voyageuses et voyageurs de combiner les vols d'Air Transat avec ceux de Pegasus Airlines et Volotea, élevant le total à 14 compagnies collaboratrices et offrant ainsi un accès inédit à plus de 275 destinations supplémentaires à travers le monde.

Le 18 mars 2024, Transat A.T. inc. a annoncé la nomination de Sebastian Ponce au poste de chef de la direction des revenus. Il est désormais responsable de la stratégie du réseau aérien, de la gestion des revenus, et du développement des alliances aériennes.

Le 16 février 2024, Air Transat a annoncé que ses agentes et agents de bord ont voté à 62,7 % en faveur de la recommandation des médiatrices du Service fédéral de médiation et de conciliation, entérinant ainsi la nouvelle convention collective. Rétroactive au 1er novembre 2022, elle sera en vigueur jusqu'en octobre 2027. La menace de grève qui planait est maintenant caduque, mettant fin à l'incertitude pour les voyageuses et voyageurs.

Le 21 décembre 2023, Air Transat a annoncé avoir opéré le premier vol de son histoire reliant Toronto à Lima. Le tout premier départ de Montréal vers la capitale péruvienne a quant à lui été effectué le 22 décembre. Cette liaison sans escale exclusive, la seule entre le Canada et le Pérou, sera exploitée toute l'année, soit deux fois par semaine en partance de Toronto et une fois par semaine en partance de Montréal.

Le 14 décembre 2023, Transat A.T. inc. a annoncé avoir conclu un accord de vente et d'achat de sa participation de 50 % dans le Armony Luxury Resort & Spa, Marival Collection (anciennement connu sous le nom de Rancho Banderas All Suites Resort), situé près de Puerto Vallarta sur la côte pacifique du Mexique (l'« Hôtel »), à son coactionnaire, le propriétaire du Groupe Marival. La clôture de la transaction, d'un montant de 15,5 millions de dollars américains, est prévue au cours du premier trimestre de 2024 de Transat.

Le 12 décembre 2023, Transat A.T. inc. a annoncé la nomination de Jean-François Pruneau à titre de Chef de la direction financière. M. Pruneau est entré en fonction le 9 janvier 2024.

Le 28 novembre 2023, Air Transat, une filiale de la Société, et Porter Airlines (« Porter ») annoncent la création d'une coentreprise transformatrice à l'avantage des voyageurs canadiens laquelle renforcera leur entente existante de partage de codes par la création d'une coentreprise (l'«

Alliance »), transformant ainsi le paysage concurrentiel du secteur aérien au Canada. En combinant les réseaux des deux compagnies aériennes, cette Alliance offre aux voyageuses et voyageurs des avantages considérables, incluant plus d'options d'itinéraires dans plusieurs régions. En effet, en intégrant les réseaux complémentaires de Porter et d'Air Transat aux aéroports Pearson de Toronto (YYZ) et Montréal-Trudeau (YUL), l'Alliance élargit les connexions entre l'Amérique du Nord, centrale et du Sud, en Europe, en Afrique du Nord, au Mexique et dans les Caraïbes.

EXERCICE 2023

Le 26 octobre 2023, Air Transat, a annoncé qu'elle offrira dès juin prochain un service sans escale entre Montréal et Marrakech, au Maroc. Elle devient ainsi la seule compagnie aérienne en Amérique du Nord à offrir des vols sans escale vers cette ville marocaine, qu'elle proposera à raison de deux fois par semaine à l'été (de juin à octobre) et une fois par semaine à l'hiver (de novembre à avril).

Le 20 octobre 2023, la Société a annoncé que Patrick Bui, chef de la direction financière, quittera son poste en date du 15 décembre 2023 afin de poursuivre une autre opportunité professionnelle et continuera d'occuper ses fonctions afin d'assurer une transition harmonieuse, y compris jusqu'à l'annonce des résultats de la Société pour l'exercice se terminant le 31 octobre 2023.

Le 21 septembre 2023, CAE et Air Transat ont annoncé le lancement de l'Académie Ascension, un nouveau programme de formation des élèves-pilotes qui permet à la compagnie aérienne de constituer un bassin de pilotes qualifiés formés selon les normes les plus élevées. Le programme Académie Ascension offre aux aspirant.es pilotes

une voie pour obtenir leur licence, leurs « ailes », à l'école de pilotage de CAE et la possibilité d'amorcer leur carrière en tant que copilote après avoir obtenu leur qualification de type avec Air Transat. Les candidatures seront acceptées pour la formation qui commencera en février 2024.

Le 31 août 2023, la Société a conclu la vente de son terrain situé à Puerto Morelos, au Mexique, pour la somme de 38 millions de dollars américains à Finest Resorts, un groupe d'hôtellerie et de villégiature de luxe, qui fait partie de la Collection Excellence.

Cette transaction, initialement annoncée le 10 juillet dernier, permettra à Transat de poursuivre son plan stratégique, qui consiste à se recentrer sur ses activités aériennes.

Le 15 août 2023 – Air Transat, a annoncé qu'elle poursuit le développement de son service d'interligne virtuel grâce à l'ajout des vols de la compagnie brésilienne Azul Airlines à sa plateforme connectair par Air Transat. Celle-ci permet désormais aux adeptes de voyage du



Québec de combiner certains vols d'Air Transat et d'Azul Airlines afin de s'envoler notamment vers Sao Paulo (VCP) et Manaus (MAO), au Brésil, via une correspondance à Fort Lauderdale ou Orlando, en Floride.

Cet ajout porte à 12 le nombre de partenaires disponibles via la plateforme connectair par Air Transat et à plus de 280 le nombre total de destinations supplémentaires accessibles en Europe, en Afrique du Nord, au Moyen-Orient, en Amérique centrale et du Sud, ainsi qu'au Canada.

Le 11 août 2023, Air Transat a annoncé qu'elle proposera en grande nouveauté et en exclusivité des vols directs vers Lima, au Pérou, depuis Montréal et Toronto dès l'hiver prochain, sous réserve d'obtenir les approbations réglementaires.

Le 28 juin 2023 – Air Transat a annoncé qu'elle poursuit l'intensification de son service d'interligne virtuel grâce à l'ajout des vols de Norwegian à sa plateforme innovatrice connectair par Air Transat. Celle-ci permet désormais aux voyageuses et voyageurs du Canada de combiner certains vols d'Air Transat et Norwegian afin de s'envoler en toute simplicité vers la Norvège (Oslo, Stavanger, Bergen et Trondheim).

Cet ajout porte à 11 le nombre de partenaires disponibles via la plateforme connectair par Air Transat et à plus de 275 le nombre total de destinations supplémentaires accessibles en Europe, en Afrique du Nord, au Moyen-Orient, en Amérique centrale et du Sud, ainsi qu'au Canada.

Le 20 juin 2023, Air Transat a annoncé qu'elle a obtenu, pour la cinquième fois, le titre de Meilleure compagnie aérienne loisirs au monde aux World Airline Awards de Skytrax.

Le 12 juin 2023 – Air Transat a annoncé qu'elle étoffe son service d'interligne virtuel grâce à l'intégration des vols d'ASL Airlines France à sa plateforme innovatrice connectair par Air Transat. Celle-ci permet désormais aux voyageuses et voyageurs du Canada de combiner certains vols d'Air Transat et d'ASL Airlines France afin de s'envoler en toute simplicité vers l'Algérie (Alger, Annaba, Bejaïa) via une correspondance à Paris Charles-de-Gaulle ou Lyon.

Cet ajout porte à 10 le nombre de partenaires disponibles via la plateforme connectair par Air

Transat et à plus de 275 le nombre total de destinations supplémentaires accessibles en Europe, en Afrique du Nord, au Moyen-Orient, en Amérique centrale et du Sud, ainsi qu'au Canada

Le 9 mai 2023, dans le cadre de la troisième édition du programme Journey for Change, la Société a annoncé qu'elle s'est associée à l'Université de Guelph et Iberostar Hotels & Resorts afin de permettre à un groupe de 12 élèves en gestion hôtelière, alimentaire et touristique de se rendre en République dominicaine et de vivre une expérience sur le terrain unique aux leaders de demain en matière de tourisme durable. Le programme comprend une grande variété de sujets et d'ateliers, notamment l'approvisionnement responsable, la prévention des déchets alimentaires et le compostage, la réhabilitation des récifs coralliens, la plantation de mangroves, le nettoyage des plages et la visite de centres communautaires.

Le 12 avril 2023, Air Transat a annoncé qu'elle intensifie pour la seconde fois cette année sa présence sur le marché français, particulièrement sur deux liaisons exclusives au départ de Montréal. Après Lyon, c'est maintenant Marseille et la Provence qui seront désormais accessibles toute l'année grâce à l'annualisation des opérations. De plus, la desserte vers Nantes fera elle aussi l'objet d'une extension puisque les vols qui se terminaient initialement à l'automne seront opérés jusqu'au 24 janvier 2024, afin de proposer aux voyageurs plus de flexibilité pour leurs déplacements dans l'ouest de la France.

Le 9 mars 2023, la Société a annoncé qu'au cours de l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires de Transat A.T. inc. qui s'est tenue virtuellement, les actionnaires ont élu un nouveau conseil d'administration. Annick Guérard, présidente et cheffe de la direction, ainsi que Lucie Chabot, Valérie Chort, Daniel Desjardins, Susan Kudzman, Stéphane Lefebvre, Ian Rae et Julie Tremblay ont été réélus. Le conseil accueille désormais Geneviève Brouillette, Robert Coallier et Bruno Matheu en tant que nouveaux membres.

Susan Kudzman a par ailleurs été nommée présidente du conseil d'administration.

Pour une deuxième année, Transat maintient la parité hommes-femmes (définie comme une zone de 45%-55%) à son conseil d'administration avec

maintenant un total de 5 hommes et 6 femmes qui siègent au conseil.

Le 8 mars 2023, Air Transat a annoncé qu'elle offrira des vols directs reliant Montréal à Lyon l'hiver prochain, devenant ainsi la seule compagnie aérienne à offrir cette liaison à longueur d'année. Les voyageurs canadiens pourront découvrir ou redécouvrir cette ville réputée pour sa gastronomie en plus de profiter d'un accès simplifié aux Alpes françaises, une destination ski de renommée mondiale. À l'hiver 2023-2024, cette liaison sera exploitée à raison de trois vols par semaine au départ de Montréal, soit les mardis, vendredis et samedis

Le 15 février 2023, la Société a annoncé la nomination de Julie Lamontagne au poste de Cheffe, ressources humaines, responsabilité d'entreprise et communications. D'une part, elle

Pour plus d'informations, nous vous reportons à la rubrique « Activité principale, vision et stratégie » du rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2025 que vous pouvez consulter sur SEDAR+ (www.sedarplus.ca).

5. DIVIDENDES

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

6. RAPPORT DE GESTION

Pour une description plus détaillée des activités de la Société, de sa vision, de sa stratégie, une revue de ses objectifs et des réalisations pour 2025, sa capacité de réaliser ses objectifs et finalement, quant à ses opérations de financement dans la dernière année nous vous referons à notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2025, que vous pouvez consulter sur SEDAR+ (www.sedarplus.ca).

aura sous sa responsabilité le développement et le déploiement d'initiatives en matière de culture d'entreprise, de relations de travail et d'attraction, rétention et mobilisation des talents; d'autre part, elle sera en charge des programmes de responsabilité d'entreprise ainsi que des communications internes et externes.

Elle est entrée en fonction le 13 mars 2023.



7. STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL-ACTIONS

7.1. 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, d'un nombre illimité d'actions privilégiées et de 9 934 617 actions privilégiées de série 4. Au 31 octobre 2025, 2 691 056 actions à droit de vote variable, 37 689 185 actions à droit de vote et 3 554 452 actions privilégiées de série 4 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.

7.1.1 Actions à droit de vote variable de catégorie A

7.1.1.1 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 7.1.1.1.1, 7.1.1.1.2 et 7.1.1.1.3, 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 7.1.1.1.

7.1.1.1.1 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.

7.1.1.1.2 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 7.1.1.1.1 (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 7.1.1.1.1 (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.

7.1.1.1.3 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 7.1.1.1.1 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 7.1.1.1.2 (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 7.1.1.1.1 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 7.1.1.1.2 (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.

7.1.1.2 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.

7.1.1.3 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.

7.1.1.4 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.

7.1.1.5 Conversion

7.1.1.5.1 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.

7.1.1.5.2 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 7.1.1.1 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.

7.1.1.6 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.

7.1.2 Actions à droit de vote de catégorie B

7.1.2.1 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.

7.1.2.2 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.

7.1.2.3 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.

7.1.2.4 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.

7.1.2.5 Conversion

7.1.2.5.1 Conversion 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.

7.1.2.5.2 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 7.1.2.1 nonobstant la conversion. L'agent des transferts déposera les actions à droit de vote variable issues de la conversion pour le compte de l'actionnaire.

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

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

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

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

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

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

- (i) en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables ou aux termes des règles d'une bourse à la cote de laquelle les actions à droit de vote variables sont inscrites, il n'est pas obligatoire de

présenter l'offre d'achat visant les actions à droit de vote variable à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d'actions à droit de vote variable, c'est-à-dire que l'offre est une offre publique d'achat visée par une dispense au sens des lois sur les valeurs mobilières mentionnées ci-dessus;

- (ii) une offre d'achat visant les actions à droit de vote est présentée en même temps qu'une offre visant les actions à droit de vote variable et les deux offres sont identiques quant à la considération offerte par action, au pourcentage des actions en circulation visé et à tous égards importants, notamment quant au respect des conditions qui s'y rattachent. L'offre d'achat visant les actions à droit de vote doit n'être assortie d'aucune condition, exception faite du droit de l'initiateur de ne pas prendre livraison et payer les actions à droit de vote déposées en réponse à l'offre si aucune action n'est achetée dans le cadre de l'offre d'achat simultanée visant les actions à droit de vote variable; ou
- (iii) les porteurs de plus de soixante-six et deux tiers pour cent (66 2/3 %) des actions à droit de vote variable alors en circulation (compte non tenu des actions détenues immédiatement avant le lancement de l'offre par l'initiateur et tout allié) certifient à l'agent des transferts et au secrétaire de la Société qu'ils ne déposeront pas d'actions en réponse à l'offre visant les actions à droit de vote variable.

7.1.2.6 Contraintes en matière de propriété

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

7.1.3 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.

7.1.3.1 Actions privilégiées de série 4

7.1.3.1.1 Droit de vote et dividendes

Les actions privilégiées de série 4, en tant que série, sont sans droit de vote et portent dividende au même montant et au même moment que tout dividende déclaré sur les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote.

7.1.3.1.2 Liquidation et dissolution

En cas de liquidation ou de dissolution volontaire ou forcée de la Société, les actions privilégiées de série 4 conféreront à leurs porteurs en priorité sur les porteurs d'actions à droit de vote ou les actions de toute autre catégorie de rang inférieur aux actions privilégiées de série 4 le droit de recevoir un montant par action privilégiée de série 4 correspondant à 1,6372 \$ (ci-après, le « prix de rachat initial »), majoré de tous les dividendes déclarés et non versés, sans droit de participer à d'autres partages de l'actif par la suite.

7.1.3.1.3 Rachat

Les actions privilégiées de série 4 sont rachetables au gré de la Société en totalité ou en partie à un prix par action égal au plus élevé du prix de rachat initial ou de la juste valeur des actions à droit de vote, majoré de tous les dividendes déclarés mais non versés à la date de rachat.

Les actions privilégiées de série 4 sont également rachetables en cas de changement de contrôle de la Société à un prix par action égal au plus élevé du prix de rachat initial et de la valeur de la contrepartie payée par action à droit de vote dans le cadre de la transaction donnant lieu au changement de contrôle, majoré de tous les dividendes déclarés et non payés à la date de rachat.

7.1.3.1.4 Conversion

Les actions privilégiées de série 4 sont convertibles au gré du porteur en actions à droit de vote sur la base d'une action à droit de vote pour chaque action privilégiée de série 4 devant être convertie, ce droit de conversion étant toutefois limité de manière à faire en sorte que le détenteur ne puisse détenir plus de 19,9% des actions à droit de vote en circulation à la suite de la conversion

7.2 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.

7.3. 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.

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 2025.

TRANSAT A.T. INC. « TRZ »			
Mois	Haut	Bas	Volume
Octobre 2025	2,58 \$	2,11 \$	2 267 418
Septembre 2025	3,25 \$	2,54 \$	4 678 002
Août 2025	2,89 \$	2,32 \$	2 080 503
Juillet 2025	2,93 \$	2,50 \$	3 554 639
Juin 2025	3,00 \$	1,60 \$	9 627 817
Mai 2025	1,73 \$	1,50 \$	1 184 567
Avril 2025	1,77 \$	1,42 \$	1 488 441
Mars 2025	1,84 \$	1,41 \$	2 134 464
Février 2025	1,85 \$	1,73 \$	1 361 012
Janvier 2025	2,09 \$	1,79 \$	1 880 004
Décembre 2024	2,19 \$	1,76 \$	4 327 573
Novembre 2024	1,88 \$	1,72 \$	1 996 795

Le 31 octobre 2025, le cours de clôture à la Bourse de Toronto des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote était de 2,11 \$ par action.

Ventes antérieures

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

Le 29 juillet 2022, la Société a procédé à une émission de 4 687 500 bons de souscription qui ne sont pas inscrits ou cotés en bourse. Chaque bon de souscription peut être exercé pour une action de catégorie B à un prix de 3,20 \$ par action. Ces bons de souscriptions ont été annulés le 29 octobre 2023.

Le 10 juillet 2025, la Société a procédé à l'émission de 9 934 617 actions privilégiées de série 4, au prix de 1,64 \$ par action. Ces actions privilégiées, qui ne sont pas inscrites ou cotées en bourse, sont rachetables (i) au gré de la Société à un prix par action égal au plus élevé de 1,64 \$ l'action ou de la juste valeur des actions à droit de vote de catégorie B, ou (ii) sous certaines conditions, au gré du détenteur jusqu'à ce qu'un prix de rachat totalisant 16 265 000 \$ soit atteint ou lors d'un changement de contrôle. Les actions privilégiées de série 4 sont convertibles au gré du porteur en actions à droit de vote de catégorie B à partir de la date à laquelle des actions privilégiées de série 4 auront été rachetées pour un montant total de 16 265 000 \$ sans toutefois faire en sorte que le détenteur détienne plus de 19,9 % des actions à droit de vote de catégorie B en circulation à la suite de la conversion.

En date des présentes, 6 243 026 actions privilégiées de série 4 ont été rachetées pour un total de 16 265 000 \$.

Pour plus de détails nous vous référons à la note 13 et à la note 16 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 ainsi que la période depuis laquelle il exerce la fonction d'administrateur. 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⁾
Annick Guérard <i>Québec, Canada</i>	Présidente et cheffe de la direction	mai 2021	s/o
Geneviève Brouillette <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	mars 2023	2035
Lucie Chabot <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	octobre 2015	2028
Valérie Chort <i>Ontario, Canada</i>	Administratrice de sociétés	avril 2022	2035
Robert Coallier <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	mars 2023	2035
Daniel Desjardins <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	janvier 2022	2035
Susan Kudzman <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	mars 2014	2028
Stéphane Lefebvre <i>Québec, Canada</i>	Président et chef de la direction Solotech inc.	avril 2022	2035
Bruno Matheu <i>Paris, France</i>	Président et fondateur de la société BLM Consulting	mars 2023	2035
Ian Rae <i>Québec, Canada</i>	Président et chef de la direction, Aptum inc.	octobre 2018	2031
Julie Tremblay <i>Québec, Canada</i>	Administratrice de sociétés	janvier 2022	2035

- (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 6 juin 2024, un administrateur, sauf le cas échéant la (le) président(e) et chef(fe) de la direction, doit remettre sa démission 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 cette limite puisse de nouveau se porter candidat pour un mandat additionnel.

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

- Mme Valérie Chort a été vice-présidente, Citoyenneté et développement durable de RBC et directrice générale de la Fondation RBC de 2015 à 2023.

- M. Ian Rae a été fondateur et chef de la direction de CloudOps Inc, une entreprise qui offre des services, solutions et produits infonuagiques de 2005 à 2023. Il a également été fondateur et chef de la direction de cloud.ca, une plateforme infonuagique canadienne de 2014 à 2021.
- M. Stéphane Lefebvre a occupé, de 2016 à 2025, plusieurs postes de haute direction au Cirque du Soleil, notamment ceux de président et chef de la direction, de chef de l'exploitation et de chef des finances.
- Mme Geneviève Brouillette a occupé, de 2019 à 2024, le poste de cheffe de la direction financière chez Aldo, un détaillant de mode d'envergure mondiale.

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 la prochaine assemblée annuelle des actionnaires (ou, le cas échéant, dans notre plus récente circulaire de sollicitation de procurations par la direction pour l'assemblée qui a eu lieu le 1er mai 2025) que vous pourrez consulter sur SEDAR+ (www.sedarplus.ca).

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

Ces comités ainsi que leurs membres respectifs au 31 octobre 2025 sont énumérés dans le tableau suivant :

	Comité exécutif	Comité d'audit	Comité des ressources humaines et de la gouvernance	Comité de gestion des risques et de la responsabilité d'entreprise
Président (e)	Annick Guérard	Lucie Chabot	Julie Tremblay	Daniel Desjardins
Membres	Lucie Chabot Daniel Desjardins Susan Kudzman Julie Tremblay	Robert Coallier Daniel Desjardins Susan Kudzman	Geneviève Brouillette Robert Coallier Susan Kudzman	Valérie Chort Susan Kudzman Bruno Matheu

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

9.2 Notre haute direction

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 ainsi que le poste qu'il occupe au 31 octobre 2025 au sein de Transat.

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
Annick Guérard <i>Québec, Canada</i>	2002	Présidente et cheffe de la direction de Transat
Joseph Adamo <i>Québec, Canada</i>	2011	Président de Transat Distribution Canada inc. et chef de la direction, ventes et marketing, de Transat
Bernard Bussièrès ⁽¹⁾ <i>Québec, Canada</i>	2001	Chef des affaires juridiques et des relations gouvernementales et secrétaire corporatif de Transat
Debbie Cabana <i>Québec, Canada</i>	2011	Directrice, Bureau de la présidente et cheffe de la direction de Transat
Julie Lamontagne <i>Québec, Canada</i>	2023	Cheffe, ressources humaines, responsabilité d'entreprise et communications de Transat
Marc Philippe Lumpé <i>Québec, Canada</i>	2022	Chef des opérations aériennes de Transat
Sebastian Ponce <i>Québec, Canada</i>	2018	Chef de la direction des revenus de Transat
Jean-François Pruneau <i>Québec, Canada</i>	2024	Chef de la direction financière de Transat
Bamba Sissoko <i>Québec, Canada</i>	2006	Chef de la direction des systèmes d'information de Transat

(1) M. Bernard Bussièrès a pris sa retraite de la Société en novembre 2025. Mme Nathalie Forcier s'est jointe à la Société le 10 novembre 2025 en tant que Cheffe des affaires juridiques et des relations gouvernementales et secrétaire corporative.

Au cours des cinq dernières années, les membres de la haute direction suivants ont occupé des fonctions autres que l'occupation principale indiquée en regard de leur nom auprès de la Société :

- M. Joseph Adamo a été vice-président et chef de la distribution de Transat Tours Canada inc. de mai 2017 à avril 2021.
- M. Bernard Bussièrès a occupé le poste de vice-président, affaires juridiques et secrétaire corporatif de Transat de mars 2001 à avril 2021. M. Bussièrès occupait au 31 octobre 2025 le poste de chef des affaires juridiques et des relations gouvernementales et secrétaire corporatif de Transat depuis le 27 avril 2022.
- Mme Debbie Cabana a été nommée directrice du Bureau de la présidente et cheffe de la direction à la fin de l'année 2021. Mme Cabana s'est jointe à l'équipe des communications et affaires publiques de

Transat dix ans auparavant en œuvrant notamment à titre de porte-parole de l'entreprise et responsable des relations avec les médias. Elle a été par la suite promue à la direction des relations publiques de la Société, où elle a été responsable de la gestion des enjeux réputationnels, de la visibilité des marques Transat et Air Transat et du marketing d'influence.

- Mme Annick Guérard a joint Transat en 2002, et a occupé divers postes de direction au sein de l'entreprise, dont notamment celui de cheffe de l'exploitation de novembre 2017 à mai 2021 où elle dirigeait l'ensemble des opérations et activités commerciales de la Société. Elle occupe le poste de présidente et cheffe de la direction depuis le 25 mai 2021.
- Mme Julie Lamontagne a joint les rangs de Transat en 2023 à titre de cheffe, ressources humaines, responsabilité d'entreprise et communications de Transat. Elle occupait depuis 2019 le poste de vice-présidente, talent et culture chez Enerkem.
- M. Marc Philippe Lumpé a joint les rangs de Transat en 2022 à titre de chef des opérations aériennes. M. Lumpé était auparavant directeur, redressement et restructuration en aéronautique et en défense chez AlixPartners. Il a également occupé divers postes de direction notamment chez Virgin Atlantic Airways, Qatar Airways, Air Berlin et Thomas Cook.
- M. Sebastian Ponce a joint les rangs de Transat en 2018 à titre de directeur principal, planification du réseau, et a été ensuite nommé vice-président, réseau et alliances avant d'être nommé chef de la direction des revenus en février 2024.
- M. Jean-François Pruneau a joint les rangs de Transat en janvier 2024 à titre de chef de la direction financière. Avant de faire son entrée chez Transat, M. Pruneau occupait depuis 2022 le poste de vice-président exécutif et chef de la direction financière de Starpax Biopharma. De 2019 à 2021, il a été président et chef de la direction de Vidéotron.
- M. Bamba Sissoko s'est joint à Transat en 2006 et a occupé divers postes, dont celui de directeur principal de l'architecture d'entreprise de 2009 à 2016, avant d'être nommé vice-président des systèmes d'information en août 2016, poste qu'il a occupé jusqu'en février 2023.

Au 31 octobre 2025, les administrateurs et membres de la haute direction de la Société détiennent en tant que groupe 410 878 actions à droit de vote (composé de 341 060 actions à droit de vote et 69 818 actions à droit de vote variable), lesquelles représentent 1,02 % du nombre total d'actions à droit de vote et d'actions à droit de vote variable émises et en circulation (0,9 % des actions à droit de vote en circulation et environ 2,59% des actions à droit de vote variable en circulation) à cette date.

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;

à l'exception des administrateurs suivants :

- M. Stéphane Lefebvre, qui a occupé le poste d'administrateur du Cirque du Soleil, société ayant demandé la protection en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (« LACC ») au Canada le 24 juillet 2020 et du chapitre 15 aux États-Unis le 30 juin 2020, en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19. Une opération d'acquisition par les créanciers garantis existants a été approuvée par la Cour supérieure du Québec le 26 octobre 2020. Le 24 novembre 2020, la Société a annoncé la clôture de l'opération de vente avec ses créanciers garantis et son affranchissement du régime de protection de la LACC et du chapitre 15.
- Mme Geneviève Brouillette, qui a occupé le poste de cheffe de la direction financière du Groupe Aldo, société ayant demandé la protection en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (« LACC ») au Canada le 7 mai 2020 et une reconnaissance de telles procédures aux États-Unis le 8 mai 2020, également en raison de l'incidence de la pandémie de COVID-19. La filiale Suisse a, quant à elle, obtenu la protection aux termes du droit Suisse le 11 mai 2020. Le processus de restructuration au Canada et aux États-Unis fut complété avec succès le 12 juillet 2022, un plan d'arrangement ayant été dûment approuvé par les créanciers, approuvé par la Cour et dûment mis en œuvre. Les procédures suisses furent également complétées avec succès le 1er juin 2022, un arrangement étant intervenu avec les créanciers, approuvé par la Cour Suisse et mis en œuvre.
- M. Bruno Matheu, qui a occupé le poste d'administrateur de Darwin Arline SA, une société de droit suisse, de juin 2016 à juin 2017. La société a, par la suite, le 20 juillet 2017, été acquise à hauteur de 99,1 % par le fonds luxembourgeois 4K Invest, propriétaire d'Adria Airways. Le 27 novembre 2017, elle a déposé une demande de sursis concordataire auprès du juge des faillites en raison de difficultés financières consécutives à plusieurs événements de marché défavorables dont la perte de contrats d'affrètement d'avions. Elle a été déclarée en faillite le 13 décembre 2017 en vertu de la Loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite (LP)

9.4. Amendes ou sanctions

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

9.5. Faillites personnelles

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

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

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

11. POURSUITES JUDICIAIRES

Dans le cours normal des affaires, la Société est exposée à diverses réclamations et actions. Ces litiges sont souvent entourés de nombreuses incertitudes, et l'issue de chacun desdits litiges est imprévisible. Selon la direction, les réclamations et actions sont suffisamment provisionnées ou couvertes par des polices d'assurance, et leur règlement ne devrait pas avoir d'effet défavorable notable sur la situation financière de la Société, sous réserve du paragraphe qui suit. La Société détient une assurance responsabilité pour les administrateurs et les dirigeants ainsi qu'une assurance responsabilité professionnelle dont la couverture est habituellement suffisante pour payer les montants que la Société pourrait être tenue de verser dans le cadre de ces poursuites visant spécifiquement les administrateurs et les dirigeants, et non la Société. De plus, la Société détient une assurance responsabilité professionnelle et civile générale pour les poursuites reliées à des dommages non-corporels ou corporels subis. La Société s'est toujours défendue vigoureusement et entend continuer de le faire.

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

11.1 Autres

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

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

En date de la présente notice annuelle, l'agent des transferts et agent chargé de la tenue des registres des actions de Transat est Compagnie Trust TSX, 1190, avenue des Canadiens-de-Montréal, bureau 1700, Montréal (Québec) H3B 0G7. Leurs bureaux de tenue des registres sont situés à Toronto, Montréal, Calgary et Vancouver.

13. INTÉRÊTS DES EXPERTS

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. est l'auditeur indépendant qui a préparé le rapport de l'auditeur indépendant aux actionnaires relativement aux états financiers consolidés de la Société pour les exercices terminés le 31 octobre 2025 et le 31 octobre 2024, qui figurent dans le rapport annuel 2025 de la Société. Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. a confirmé à la Société qu'elle est indépendante au sens du Code de déontologie de l'Ordre des comptables professionnels agréés du Québec.

14. CONTRATS IMPORTANTS

Le 29 avril 2021, la Société a conclu un accord important avec le gouvernement du Canada, qui lui permettait d'emprunter un montant de 312,0 M\$ et dont les tirages pouvaient être effectués jusqu'au 29 octobre 2022 sous forme de facilité de crédit non renouvelable et non garantie qui venait à échéance le 29 avril 2026. Cet accord a été conclu par l'intermédiaire du Crédit d'urgence pour les grands employeurs ("CUGE") et faisait partie des liquidités supplémentaires maximales jusqu'à 700,0 M\$ obtenues par la Société auprès de la Corporation de financement d'urgence d'entreprises du Canada ("CFUEC").

Pour de plus amples détails, veuillez vous référer à notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2025, que vous pouvez consulter sur SEDAR+ (www.sedarplus.ca).

15. NOMINATION D'UNE PRÉSIDENTE DU CONSEIL ET INFORMATION RELATIVE AU COMITÉ D'AUDIT

15.1 Nomination d'une présidente du Conseil

Mme Susan Kudzman a été nommée présidente du conseil le 9 mars 2023 et reconduite dans ses fonctions les 23 avril 2024 et 1er mai 2025.

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

15.2. Charte du comité d'audit

La plus récente version de la charte du comité d'audit de Transat a été approuvée à la réunion dudit comité du 8 mars 2022. Le conseil d'administration de Transat a adopté et ratifié la charte du comité d'audit le 9 mars 2022. La charte du comité d'audit est reproduite à l'annexe A de la présente notice annuelle.

15.3. Composition de notre comité d'audit

Notre comité d'audit est actuellement formé d'administrateurs qui sont non liés, sont indépendants et possèdent des compétences financières. Les membres du comité d'audit sont Mme Lucie Chabot (présidente du comité), M. Robert Coallier, M. Daniel Desjardins et Mme Susan Kudzman.

15.4. Compétences financières

Lucie Chabot. Mme Lucie Chabot est une administratrice de sociétés. Depuis avril 2020, elle siège 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 mai 2019 à juin 2023, elle a siégé à titre de membre du conseil d'administration et présidente du comité d'audit de Albecour inc., société dans l'industrie de l'aluminerie et filiale d'Investissement Québec. De mai 2019 à mai 2022, Mme Chabot a siégé sur le conseil d'administration et présidente du comité d'audit et de gouvernance de Tourisme Montréal, un organisme montréalais chargé de la promotion touristique de la ville de Montréal. Mme Chabot a été de 2017 à 2021 présidente du conseil d'administration, présidente du comité d'audit, présidente du comité des technologies de l'information et a siégé à titre de membre du comité de 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., une entreprise de consultation dans le domaine du détail, de la distribution et des services durant une dizaine d'années. À ce titre, elle a été impliquée dans plusieurs dossiers tels que Motovan, The Hockey Company, Chapter's et Rona, ce qui lui a permis de mieux comprendre les objectifs des institutions financières, leur analyse du risque, les rendements recherchés et la façon de structurer des transactions importantes. De 1986 à 1994, elle a œuvré à titre de directrice et vice-présidente finances du leader canadien de la vente au détail d'articles de sports et de vêtements Sports Experts inc. Elle a débuté sa carrière chez Clarkson Gordon (EY) à titre de vérificatrice en 1981 et s'est jointe au groupe Provigo en 1984. Mme Chabot est diplômée de l'Université Laval et membre de l'Ordre des comptables agréés du Québec. Elle a été inscrite au tableau d'honneur de l'Institut Canadien des comptables agréés, s'étant classée au 11^e rang canadien en 1982.

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

Robert Coallier. M. Coallier est administrateur indépendant. M. Coallier a été chef de la direction chez Agropur Cooperative, un transformateur laitier, de 2012 à 2019. Il a plus de 30 ans d'expérience, entre autres en création et direction d'entreprises, développement organisationnel, gestion des ressources humaines, redressement financier et commercial d'entreprises et développement de solutions informatiques et technologiques sur mesure. M. Coallier a également occupé des postes de haute direction, notamment à titre de vice-président et chef de la direction financière, chez Dollarama S.E.C. de 2005 à 2010, chez Molson Coors de 2000 à 2005, chez Industries C-MAC inc. de 1996 à 2000 et a la Caisse de dépôt et placement du Québec de 1988 à 1996. M. Coallier siège sur les conseils d'administration de Sanimax et y est président du conseil depuis 2020, de Stella-Jones depuis 2020 où il est également membre du comité d'audit et président du comité des ressources humaines. Il est aussi président du conseil d'administration de Dose Jus et de Posi-Plus, deux sociétés fermées. Auparavant, il a siégé à titre de membre du conseil d'administration, président du comité des ressources humaines, président du comité spécial de nomination du nouveau chef de la direction, membre du comité de vérification et membre du comité de gouvernance d'Industrielle Alliance de 2008 à 2019. M. Coallier a obtenu un baccalauréat en art avec majeure en économie de l'Université McGill en 1982 et il est également titulaire d'une maîtrise en administration des affaires de l'Université Concordia.

Daniel Desjardins, Ad.E. M. Desjardins est administrateur indépendant. Il est depuis 2024 membre du conseil d'administration de Velan inc. Il a été 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 jusqu'à la privatisation du Fonds

en mars 2023. 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. 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.

Susan Kudzman. Mme Kudzman est administratrice de sociétés et actuaire de profession. Elle a occupé le poste de vice-présidente exécutive et chef de la gestion des risques et Affaires corporatives à la Banque Laurentienne du Canada de 2015 à 2018. Auparavant elle a été première vice-présidente et chef de la gestion des risques à la Caisse de dépôt et placement du Québec de 2005 à 2010. Mme Kudzman a été nommée en 2020 au conseil d'administration d'Investissements PSP, une société d'État canadienne qui investit des fonds pour les régimes de pensions de la fonction publique. Elle est également depuis 2018 membre du conseil d'administration de Médavie, un organisme œuvrant dans les assurances (Croix Bleue) et le domaine de la santé. Elle s'est jointe en mars 2025 au conseil d'administration de Nesto, une fintech dans le domaine hypothécaire. Elle a présidé le conseil d'administration de Pages Jaunes jusqu'à l'automne 2024, a siégé au conseil d'administration de Nomad, une société de royautés minières, d'août 2020 à août 2022 et a également siégé au conseil d'administration de Financeit, une fintech, de juin 2020 à février 2022. Mme Kudzman a aussi été membre de divers organismes et associations dont les Grands Ballets canadiens de Montréal (2000-2015) et Quartier international de Montréal (2006-2013). Elle a été vice-présidente du conseil d'administration de la Fondation de l'Institut de cardiologie de Montréal de 2012 à 2020. Madame Kudzman est détentrice d'un Baccalauréat en sciences actuarielles de l'Université Laval (1984). Elle est Fellow de l'Institut canadien des actuaires (FICA) (1987), Fellow de la Société des actuaires (FSA) (1987) et analyste agréée du risque d'entreprise (CERA) (2009).

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 de la cheffe des affaires juridiques et des relations gouvernementales et secrétaire corporative de Transat via l'adresse « Ethique@transat.com ». 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. Toutes les dénonciations sont examinées et traitées par la ou les personnes responsables.

15.6. Politique relative à la pré-approbation des services d'audit et des services autres que d'audit

Le comité d'audit de Transat possède une politique relative à la pré-approbation des services d'audit et des services autres que d'audit, approuvée par le Conseil d'administration de la Société. 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 pré-approuvé 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 2025 et 31 octobre 2024, 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 :

	2025	2024
Honoraires d'audit ¹	1 411 000 \$	1 441 000 \$
Honoraires pour services liés à l'audit ²	296 000 \$	288 000 \$
Honoraires pour services de fiscalité ³	149 000 \$	184 000 \$
Autres honoraires ⁴	—	—
TOTAL	1 856 000 \$	1 913 000 \$

- (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 2025 et le 31 octobre 2024.

16. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Nos états financiers comparatifs et notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2025, qui sont inclus dans notre rapport annuel 2025, 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 la prochaine assemblée annuelle des actionnaires ou, le cas échéant, dans notre plus récente circulaire de sollicitation de procurations par la direction pour l'assemblée qui a eu lieu le 1er mai 2025.

Il est possible d'obtenir des exemplaires de ces documents ainsi que des renseignements additionnels relatifs à Transat sur SEDAR+ (www.sedarplus.ca) 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.

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

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 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*.

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 pourrait avoir le comité d'audit, ou que les auditeurs externes auraient exprimée en ce qui a trait à leurs travaux;

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.



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

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

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

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

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

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

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

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

Programme annuel de travail

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

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.

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.

