



NOTICE ANNUELLE
EXERCICE TERMINÉ LE 31 OCTOBRE 2009

LE 21 JANVIER 2010

TABLE DES MATIÈRES

1.	STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ	5
1.1	Nom et constitution	5
1.2	Liens intersociétés	5
2.	DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS	7
2.1	Aperçu des activités.....	7
2.2	Historique des trois derniers exercices	7
3.	DESCRIPTION DE NOS ACTIVITÉS	10
3.1	Voyagistes	10
3.2	Agences de voyages et distribution	13
3.3	Transport aérien.....	14
3.4	Nos employés	17
3.5	Concurrence	19
3.6	Propriété intellectuelle.....	23
3.7	Tendances	24
3.8	Le contexte réglementaire dans lequel nous exerçons nos activités	24
3.9	Facteurs de risque	32
4.	DIVIDENDES ET OFFRES PUBLIQUES DE RACHAT DANS LE COURS NORMAL DES AFFAIRES	32
4.1	Dividendes	32
4.2	Offres publiques de rachat dans le cours normal des affaires	33
5.	RAPPORT DE GESTION	33
6.	STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL-ACTIONS	33
6.1	Contraintes.....	33
6.2	Description générale de notre capital-actions.....	34
7.	MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	38
8.	NOS ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION	39
8.1	Réorganisation interne	39
8.2	Nos administrateurs	40
8.3	Notre haute direction.....	42
8.4	Interdictions d'opérations ou faillites	44
8.5	Amendes ou sanctions.....	45
8.6	Faillites personnelles	45
9.	POURSUITES	45

10.	AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	45
11.	INTÉRÊTS DES EXPERTS.....	45
12.	CONTRATS IMPORTANTS.....	45
13.	INFORMATION PROSPECTIVE.....	46
14.	INFORMATION RELATIVE AU COMITÉ DE VÉRIFICATION.....	47
14.1	Charte du comité de vérification	47
14.2	Composition de notre comité de vérification	47
14.3	Procédures de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à la vérification	48
14.4	Politique relative à la pré-approbation des services de vérification et des services autres que de vérification .	48
14.5	Honoraires pour les services des vérificateurs externes	49
15.	RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	49
	ANNEXE 1 – CHARTE DU COMITÉ DE VÉRIFICATION	50

Dans la présente notice annuelle, les termes « nous », « nos », « notre », « Transat » et « Société » réfèrent à Transat A.T. inc. ainsi qu'à une ou plusieurs de ses filiales, ou à Transat A.T. inc. seulement, selon ce que dicte le contexte. Tous les montants en argent figurant dans la présente notice annuelle sont exprimés en dollars canadiens, à moins d'indication contraire. À moins d'indication contraire, l'information contenue dans la présente notice annuelle est arrêtée au 31 octobre 2009, soit la date de la fin de notre année financière. Voici la liste des marques de commerce, dont certaines sont déposées, que nous utilisons et auxquelles nous référons dans la présente notice annuelle : l'étoile figurant sur la page couverture de la présente notice annuelle, Air Transat, Bennett Voyages, Cameleon, Canadian Affair, Club Voyages, Eurocharter, Exitnow.ca, Handlex, Jonview Canada, Lookéa, Lookéko, Look Voyages, Voyages Marlin, Merika Tours, Nolitours, Rêvatours, Tourgreece, Trafictours, Transat, Transat Holidays/Vacances Transat, Transat Holidays USA, TravelPlus, Tripcentral.ca, Turissimo et Voyages en Liberté. Les autres marques, dénominations sociales, noms commerciaux et noms de domaine mentionnés dans la présente notice annuelle appartiennent à leurs propriétaires.

1. STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ

1.1 NOM ET CONSTITUTION

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

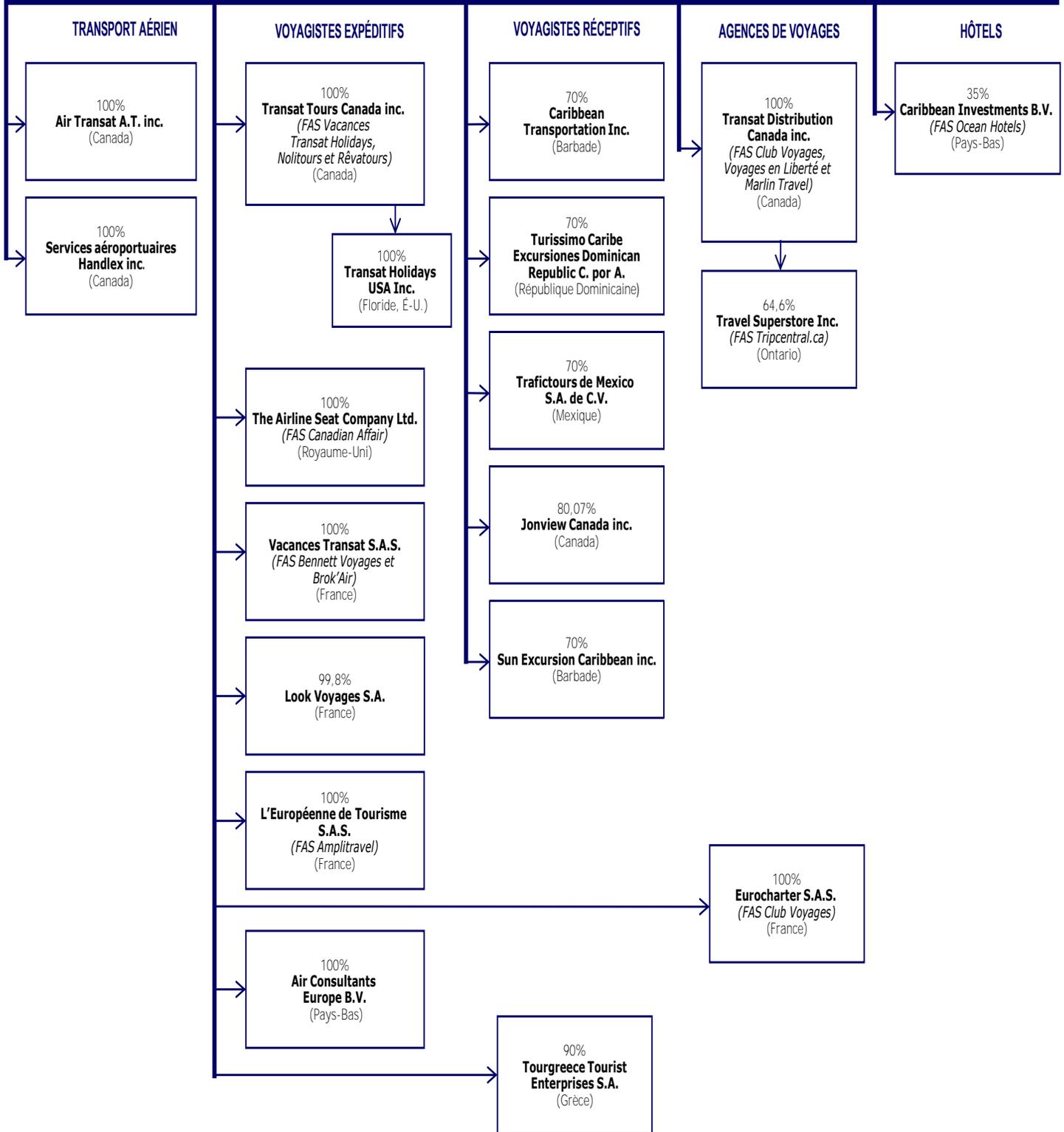
- (i) modifier sa dénomination sociale pour « Transat A.T. inc. »;
- (ii) fixer le nombre de personnes devant composer le conseil d'administration à un minimum de neuf et un maximum de quinze et permettre au conseil d'administration de nommer des administrateurs en cours d'année;
- (iii) permettre la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

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

1.2 LIENS INTERSOCIÉTÉS

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

TRANSAT A.T. INC.



2. DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS

2.1 APERÇU DES ACTIVITÉS

Transat compte parmi les plus grands voyagistes entièrement intégrés de calibre international en Amérique. Nous exerçons nos activités dans le secteur des voyages vacances et nous commercialisons principalement nos produits dans deux secteurs géographiques, soit l'Amérique et l'Europe. Transat a pour activité principale l'élaboration et la commercialisation de services de voyages vacances, sous forme de forfaits ou non, y compris des sièges d'avion. Nous agissons à la fois comme voyagiste expéditif et comme voyagiste réceptif en regroupant des services achetés au Canada et à l'étranger pour les revendre au Canada, en France, au Royaume-Uni et ailleurs, principalement par l'intermédiaire d'agences de voyages, dont certaines nous appartiennent. En effet, Transat est également un important distributeur au détail, représentant plus de 10 % d'un marché comptant au total environ 4 500 agences de voyages en France et environ 4 000 au Canada, ainsi qu'un système de distribution multi canaux faisant notamment appel à Internet. Transat s'appuie sur sa filiale Air Transat A.T. inc. (« **Air Transat** »), le plus important transporteur aérien nolisé international au Canada, pour combler une partie importante de ses besoins en sièges d'avion pour ses activités canadiennes. Nous offrons également des services à destination, des services de gestion hôtelière et des services aéroportuaires.

Les récentes poussées épidémiques de grippe A (H1N1) à l'échelle mondiale ont eu une influence sur nos activités au Mexique. Le 8 mai 2009, nous avons décidé d'annuler nos vols vers le Mexique au départ du Canada du 1^{er} juin 2009 au 19 juin 2009 à la suite de la décision de l'Organisation mondiale de la santé (« OMS ») de hausser à la phase 4 le niveau d'alerte relatif à la grippe A (H1N1) et des directives du gouvernement canadien. Depuis, l'OMS a fait passer à la phase 6 le niveau d'alerte à la grippe A (H1N1), ce qui signale l'existence d'une pandémie. Une autre poussée de grippe A (H1N1) ou d'une autre maladie épidémique (au Canada ou à l'étranger) pourrait avoir une incidence importante sur la demande de transport aérien de passagers et sur la demande visant nos forfaits voyage. Toute réduction du trafic en résultant pourrait avoir une incidence importante sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

2.2 HISTORIQUE DES TROIS DERNIERS EXERCICES

Vous trouverez ci-après les faits saillants de l'évolution de Transat et les autres événements clés survenus au cours des trois derniers exercices. Pour une analyse détaillée des changements que nous prévoyons dans nos activités au cours de l'exercice 2010, nous vous référons à la rubrique « Aperçu – Activité principale, vision et stratégie » du rapport de gestion se trouvant dans notre rapport annuel 2009, que vous pouvez consulter sur SEDAR au www.sedar.com.

2.2.1 Nos activités en Amérique

2.2.1.1 Voyagistes expéditifs

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

Le 15 mai 2007, TTC, filiale de la Société, et le voyagiste MyTravel Canada Inc., qui exerce ses activités au Canada sous la marque Sunquest Vacations, ont signé une entente commerciale de trois ans qui définit les modalités et conditions auxquelles TTC et Sunquest Vacations conviennent de se vendre l'une l'autre, à compter du 1^{er} novembre 2007, des sièges d'avion vers des destinations soleil. Cette entente énonce les conditions auxquelles Sunquest Vacations peut acheter environ 120 000 sièges sur les vols affrétés par TTC (exerçant ses activités sous les

marques Vacances Transat et Nolitours) et auxquelles TTC peut acheter la même quantité de sièges sur les vols affrétés par Sunquest Vacations, au cours de la saison hivernale 2009-2010. L'entente permet à la Société d'optimiser l'utilisation de ses gros porteurs sur le marché des destinations soleil et elle complète l'entente récente de TTC avec CanJet Airlines, qui est décrite ci-dessous.

Le 13 février 2009, TTC et CanJet Airlines, division d'I.M.P. Group Limited (« **CanJet** »), ont conclu une entente de partenariat de cinq ans, du 1^{er} mai 2009 au 30 avril 2014, qui comporte deux options de renouvellement d'une année chacune. Cette entente permet à TTC de nolisier les appareils Boeing 737-800 de CanJet vers une vingtaine de destinations soleil au départ de vingt villes canadiennes. Elle remplace l'entente de transport aérien que TTC avait conclue avec WestJet en 2003. L'entente avec WestJet devait se poursuivre jusqu'en 2010, mais les parties ont convenu le 13 février 2009 de la résilier à compter du 10 mai 2009. Comme c'était le cas avec WestJet, les petits porteurs de CanJet constituent un complément aux gros porteurs d'Air Transat, ce qui nous donne la possibilité d'élargir notre offre de services dans certaines régions qu'Air Transat ne serait pas en mesure de desservir sans ces appareils, en plus de nous permettre de pénétrer de nouveaux marchés et de gérer plus efficacement les périodes de pointe. En raison de sa structure de prix, notre entente avec CanJet augmente la compétitivité de TTC, ce qui est particulièrement important dans la conjoncture difficile du marché.

2.2.1.2 Transport aérien

Nous avons adopté et amorcé la mise en œuvre d'un plan de transition en vue de renouveler la composition de la flotte d'Air Transat. D'ici environ quatre ans, il est prévu que la flotte d'Air Transat comptera uniquement des Airbus A330. L'exploitation d'un seul type d'appareils aura notamment l'avantage de réduire les coûts d'exploitation, et demandera une adaptation de notre approche commerciale.

En juin 2009, Air Transat a ajouté un Airbus A330-300 à sa flotte, portant ainsi à cinq le nombre d'appareils de ce type au 31 octobre 2009. Air Transat a cessé l'exploitation d'un Airbus A310 en octobre 2009 afin de procéder à certaines inspections de maintenance de l'appareil avant sa remise au locateur le 8 novembre 2009. Par conséquent, la flotte exploitée par Air Transat se composait, à la fin de l'exercice, de 18 gros porteurs long-courriers Airbus, soit trois Airbus A330-200 et deux Airbus A330-300 de 342 sièges chacun et 13 Airbus A310-300 de 249 sièges chacun.

2.2.1.3 Voyageurs réceptifs

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

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

2.2.2 Nos activités en Europe

Transat France S.A.S. détient L'Européenne de Tourisme S.A.S. (Amplitravel), Vacances Transat (France) et Look Voyages. Vacances Transat (France) commercialise aussi les marques de Bennett Voyages et de Brokair.

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

Le 11 juillet 2007, Transat a acquis (pour une somme d'environ 7,45 millions d'euros) la totalité des actions du voyageur expéditeur français Amplitravel, qui se spécialise dans les voyages vers la Tunisie et dont les ventes se chiffrent à 35 millions d'euros. En 2009, Amplitravel a vendu ses produits de voyage vers la Tunisie à quelques 112 000 citoyens français, par l'entremise d'agences de voyages traditionnelles et en ligne ainsi que de grands magasins de détail.

En 2009, nous avons créé Transat France afin de regrouper les services des finances, les services juridiques, les services informatiques et les services des ressources humaines de nos deux voyageurs sous une seule entité de gestion. Cette structure nous permet de réaliser des gains d'efficacité et facilitera désormais le partage d'une vision commune par nos unités d'exploitation.

Également en 2009, nous avons conclu une entente avec XL Airways, qui affrètera un des appareils d'Air Transat pendant l'hiver 2010 afin de desservir nos voyageurs établis en France, ce qui entraînera des économies importantes. Nous pourrions aussi nous prévaloir d'autres occasions de conclure des ententes similaires sur le marché des moyen-courriers. Ce genre d'initiative, conjuguée à l'usage d'un seul type d'appareil par Air Transat et à l'affrètement de petits porteurs, devrait se traduire par une plus grande souplesse et une réduction des coûts.

En raison des difficultés financières éprouvées depuis plusieurs années par la société Eurocharter et dans le contexte de la crise économique qui sévit actuellement dans le secteur du tourisme et dont on ne peut connaître la fin avec exactitude, la société Eurocharter a amorcé au cours de l'exercice 2009 la mise en œuvre d'une profonde réorganisation de ses activités afin de redresser sa situation financière et lui permettre de sauvegarder sa compétitivité.

C'est ainsi que les mesures suivantes ont été prises au cours de l'exercice 2009 et se poursuivront en 2010 : (i) constitution d'un groupe de 35 agences du réseau de Eurocharter sous l'enseigne « Look Voyages » dans le but de resserrer les liens stratégiques avec les voyageurs de Transat en France, de manière à tirer tous les avantages possibles de la position du groupe Transat, (ii) sous-traitance des services de soutien aux entités de Transat en France disposant des compétences adéquates afin de renforcer la synergie du groupe, (iii) cession, au fur et à mesure que les conditions de marché le permettent, de huit agences du réseau Eurocharter ayant une activité identifiée « billetterie/affaires », (iv) cession ou fermeture éventuelle de 20 agences du réseau Eurocharter dont le positionnement ne cadre pas ou plus avec la stratégie de développement de Eurocharter et (v) fermeture du siège social de Sainte-Luce-Sur-Loire.

Le 20 novembre 2009, Transat a annoncé qu'elle élargissait sa portée en matière de distribution en France grâce à une nouvelle entente commerciale entre sa division Transat France et AFAT Sélectour Voyages, le plus grand réseau d'agences de voyages de l'Hexagone. Ce nouveau réseau, né plus tôt cette année de la fusion des réseaux AFAT et Sélectour, représente 1 170 agences et une facturation totale d'environ 3 milliards d'euros. Au cours du premier trimestre de 2010, les 35 agences de voyages Look Voyages seront affiliées au réseau AFAT, et Transat France deviendra un partenaire de référence de la nouvelle organisation. De plus, les parties ont convenu qu'un certain nombre d'agences déjà membres du réseau passeront sous l'enseigne Look Voyages. Cette entente

novatrice permet à Transat France de renforcer sa présence sur le marché et d'exposer plus efficacement son offre à un plus grand nombre de clients éventuels.

3. DESCRIPTION DE NOS ACTIVITÉS

Les données sur la part de marché ainsi que sur le positionnement concurrentiel de nos sociétés présentées dans la présente rubrique sont estimées et sont fondées sur notre connaissance des secteurs pertinents. Puisque nous sommes une entreprise intégrée verticalement, nous avons déterminé que nous exerçons nos activités dans un seul secteur d'exploitation, soit les voyages vacances, et ce, dans deux régions géographiques, soit l'Amérique et l'Europe. Au cours de l'exercice 2009, nous avons enregistré des revenus de 3 545,3 millions de dollars comparativement à 3 512,9 millions de dollars au cours de l'exercice 2008. De ces montants, nos activités en Amérique comptent pour 2 552,3 millions de dollars de nos revenus pour l'exercice 2009 et pour 2 536,8 millions de dollars pour l'exercice 2008. Nos activités en Europe représentent 993,0 millions de dollars de nos revenus de l'exercice 2009 et 976,0 millions de dollars de ceux de l'exercice 2008.

3.1 VOYAGISTES

Transat agit à titre de voyageur expéditeur par l'entremise de Vacances Transat, de Nolitours et de Rêvateurs et exerce également des activités de voyageur réceptif par l'intermédiaire de ses filiales européennes, Vacances Transat (France), Look Voyages, Air Consultants Europe B.V. et The Airline Seat Company Limited.

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

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

3.1.1 *Produits de Transat Tours Canada*

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

Ces produits sont vendus à partir de nos bureaux situés à Montréal, à Toronto et à Vancouver. La plupart de nos destinations soleil sont offertes au départ de 23 aéroports canadiens, à savoir Abbotsford, Bagotville, Calgary, Comox, Edmonton, Fredericton, Halifax, Hamilton, Kelowna, London, Moncton, Montréal, Ottawa, Prince George, Québec, Regina, Saskatoon, St. John's, Thunder Bay, Toronto, Vancouver, Victoria et Winnipeg.

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

Quoique les deux marques commercialisent toujours trois destinations clés, à savoir le Mexique, Cuba et la République dominicaine, Vacances Transat offre en outre des forfaits vers la Jamaïque, Saint-Martin/St. Maarten, la Guadeloupe, la Martinique, Sainte-Lucie, Aruba et Antigua (depuis 2010), tandis que Nolitours propose des forfaits vers le Panama, le Venezuela, la Colombie, la République d'El Salvador, le Costa Rica, le Nicaragua et le Honduras ainsi qu'une vaste gamme de produits pour des destinations aux États-Unis (Floride). À compter de l'exercice 2010, la Floride sera cependant offerte sous la bannière de Vacances Transat.

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

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

Nous avons servi environ 1 619 000 voyageurs par l'intermédiaire de Vacances Transat et de Nolitours durant l'exercice 2009, par rapport à 1 492 000 au cours de l'exercice 2008.

Les produits portant la marque Rêvatours sont offerts par l'intermédiaire de Transat Tours Canada. Ces produits sont constitués de circuits haut de gamme dans plus de trente pays incluant en Asie (Chine, Vietnam, Inde, Thaïlande, Cambodge et Indonésie), en Europe de l'Est, en Afrique (Tunisie, Égypte, Kenya, Tanzanie, Afrique du Sud et Maroc), en Europe (Grèce, Turquie, Croatie, Espagne, Portugal, Autriche, Hongrie, Pologne, Allemagne, République Tchèque, Italie et Russie) et en Amérique du Sud (Mexique, Guatemala, Pérou, Équateur, Argentine et Chili), en plus d'offres précises pour de plus petits segments du marché. Nous avons servi quelque 3 300 voyageurs par l'entremise de Rêvatours au cours de l'exercice 2009, comparativement à 4 700 pendant l'exercice 2008. En 2009, une attention toute spéciale a été apportée à la sélection des produits pour répondre aux besoins changeants de la clientèle et en attirer des nouveaux. Rêvatours présente désormais (i) de nouvelles options de vacances et (ii) une gamme de produits renouvelée, diversifiée et attrayante grâce entre autres à son association exclusive avec Gap Adventures, un chef de file de voyage d'aventure au Canada et avec Trafalgar, le spécialiste du circuit européen.

3.1.2 Produits de Vacances Transat (France)

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

Pendant la saison hivernale, les principaux marchés de Bennett Voyages, une des marques de VTF, sont les pays scandinaves, plus spécifiquement la région de la Laponie. Au cours de la saison estivale, ses destinations les plus

importantes sont les îles Britanniques (soit l'Écosse et l'Irlande) ainsi que l'Europe de l'Est. Les produits vendus par Bennett Voyages comprennent des forfaits individuels et de groupe de même que des voyages à la carte.

VTF commercialise sous la marque Brokair, des circuits accompagnés, destinés aux groupes, sur l'Amérique du Nord (Canada et États-Unis), l'Amérique du Sud, l'Asie (surtout la Thaïlande) et l'Afrique du Sud. Au total, VTF a fait voyager plus de 167 000 voyageurs en 2009, par rapport à 182 000 voyageurs en 2008. VTF se positionne dans le cercle des 10 plus importants voyageurs du marché français.

3.1.3 Produits de Look Voyages

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

Le nombre de Club Lookéa s'élève aujourd'hui à 34 situés dans les 15 pays suivants : Égypte, Maroc, Mexique, République dominicaine, Sénégal, Tunisie, Île Maurice, Bulgarie, Croatie, Grèce, Italie, Turquie, Espagne, Cap-Vert et Thaïlande.

Look Voyages a servi environ 284 000 voyageurs durant l'exercice 2009, comparativement à 257 000 au cours de l'exercice 2008.

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

3.1.4 Produits de The Airline Seat Company Limited

The Airline Seat Company Limited, qui exerce ses activités sous le nom Canadian Affair, est une société détenue exclusivement par Transat depuis le 1^{er} août 2006. Cette entreprise est le plus important voyageur au Royaume-Uni spécialisé dans les voyages au Canada. Elle offre à ses clients des vols et des produits de voyage vers sept destinations canadiennes au départ de huit aéroports du Royaume-Uni durant la saison estivale (mai à octobre), ainsi que des vols à partir de deux aéroports irlandais vers deux destinations canadiennes. Canadian Affair offre des vols à bord des appareils de deux partenaires, soit Thomas Cook Airlines (en vertu d'une entente commerciale) et Air Transat, qu'elle vend par l'entremise d'un réseau de distribution multi canaux. Les ventes réalisées au Royaume-Uni en 2009 se sont réparties comme suit : 83 % de ventes directes (commerce grand public) et 17 % de ventes par l'entremise de l'industrie touristique (commerce interentreprises).

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

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

Canadian Affair a transporté environ 216 000 voyageurs au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2009, comparativement à 176 000 voyageurs en 2008. Malgré la récession économique et les luttes de prix féroces que lui livrent les transporteurs nationaux, Canadian Affair a affiché une performance supérieure à celle du marché en enregistrant une hausse de ses revenus et de ses profits.

3.1.5 Produits de Jonview Canada Inc.

Jonview Canada Inc. (« **Jonview Canada** »), qui regroupe les produits vendus sous les marques Jonview Canada, *Canadian Adventures* et Merika Tours, est le chef de file des voyagistes réceptifs au Canada. Outre ses bureaux de Montréal et de Toronto, elle possède également des bureaux de vente en France et au Royaume-Uni. Jonview Canada commercialise différents produits auprès de voyagistes situés en Europe, principalement en France, au Royaume-Uni, en Allemagne, en Italie, en Espagne, en Suisse, aux Pays-Bas et en Belgique et desservent également des clients en Amérique latine, en Australie, en Nouvelle-Zélande et en Asie.

Jonview Canada offre une gamme complète de produits touristiques canadiens. Celle-ci comprend des circuits accompagnés en autocar, des forfaits pour voyages de groupe, des vacances combinant avion et auto, des forfaits ville et activités urbaines, des voyages de ski, de l'hébergement hôtelier, des transferts locaux, des séjours aventure et découverte et des voyages de stimulation. Par ailleurs, elle propose également des produits tels que des circuits en motoneige et des programmes hivernaux d'activités multiples, ainsi que sa collection Explorer, qui regroupe un éventail d'hôtels, d'auberges et de centres de villégiature luxueux et uniques situés aux quatre coins du Canada. Tous ces produits sont présentement offerts pour la saison 2009-2010.

Jonview Canada a accueilli 206 000 voyageurs au Canada au cours de l'exercice 2009, comparativement à 263 000 au cours de l'exercice 2008.

3.1.6 Produits de Tourgreece

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

Le 16 décembre 2009, le conseil d'administration de Transat a approuvé l'acquisition projetée de la participation restante de 10 % dans Tourgreece, laquelle sera effectuée conformément aux modalités convenues en mars 2001 au moment de l'acquisition de la participation initiale dans Tourgreece.

Tourgreece a servi environ 80 000 voyageurs au cours de l'exercice 2009, comparativement à 69 000 au cours de l'exercice 2008.

3.2 AGENCES DE VOYAGES ET DISTRIBUTION

3.2.1 Agences de voyages

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

Sur le marché canadien, nous distribuons une partie de nos produits par l'intermédiaire de notre propre réseau de détaillants, détenus en propriété ou franchisés. Depuis l'acquisition des agences de voyage au Canada de Thomas Cook Travel Limited, que nous avons effectuée au cours de l'exercice 2006, nous sommes le plus important

distributeur au détail de produits de voyages vacances au Canada, où nous comptons 453 points de vente. De ce nombre, nous en détenons 77 en propriété exclusive, 354 sont franchisés sous les bannières Club Voyages, Marlin Travel, Voyages en Liberté et Travel Plus et s'y ajoutent 22 agences TripCentral.ca.

Le service des ressources humaines, les services financiers et administratifs, le service du marketing et le service de gestion des systèmes d'information de Transat Distribution Canada soutiennent l'ensemble du réseau de vente au détail. À l'instar de Transat Tours Canada en ce qui a trait aux voyageurs de Transat, cette unité créée au cours de l'exercice 2003 s'inscrit dans l'intégration de nos activités de distribution, intégration qui fait appel à la fois aux agences de voyages et à Internet, non pas en parallèle, mais de manière fortement intégrée et concertée.

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

Par l'entremise de notre filiale Eurocharter, nous détenons aussi 63 agences de voyages à l'échelle de la France, que nous exploitons sous la bannière Club Voyages. À des fins de commercialisation, 35 de ces agences ont toutefois changé de marque pour passer aux couleurs de Look Voyages dans le but de bénéficier de la réputation de Look Voyages sur le marché français et de profiter des activités de commercialisation de celle-ci. Pour de plus amples informations au sujet de la réorganisation des activités de Eurocharter, veuillez vous référer à la rubrique 2.2.2 de la présente notice annuelle.

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

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

3.3 TRANSPORT AÉRIEN

En 2009, notre société aérienne, Air Transat, a offert des vols au départ des principales villes qu'elle dessert, soit Montréal, Toronto et Vancouver, ainsi que certains vols au départ d'Ottawa, de Winnipeg, de Québec, de Calgary, d'Edmonton, d'Halifax et de Victoria. En raison de certaines modifications de politique entrées en vigueur en 2002, Air Transat détient des licences autorisant l'exploitation de vols réguliers entre le Canada et les Pays-Bas, l'Autriche, la Belgique, l'Irlande, l'Italie, l'Espagne, la Grèce, la France, le Royaume-Uni, l'Allemagne, la Suisse, le Portugal, la Pologne, les États-Unis, Cuba, la Jamaïque, le Mexique, le Panama et la République dominicaine.

Pendant la saison hivernale, nous avons desservi plus de 36 destinations dans 19 pays, surtout des destinations du Sud ou d'autres destinations soleil. Pendant l'été, nous déplaçons la majeure partie de notre capacité vers l'Europe,

tout en conservant certains vols vers des destinations du Sud. Durant l'exercice 2009, Air Transat a offert des vols directs entre le Canada et quelque 32 destinations européennes.

Nous avons transporté environ 3 207 000 passagers à bord d'Air Transat au cours de l'exercice 2009, comparativement à 3 181 000 au cours de l'exercice 2008.

Nos voyageurs commercialisent nos services de transport aérien de passagers sur une base saisonnière. En hiver, les sièges se vendent surtout vers les destinations du Sud, tandis que durant l'été ils se vendent principalement vers l'Europe. Les destinations d'Air Transat sont choisies en étroite collaboration avec nos voyageurs. Ceux-ci concluent des ententes d'affrètement avec Air Transat six à huit mois avant le début de chaque saison.

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

En novembre 2008, Air Transat a reçu le prix « *Business Evolution* », décerné par la société de consultation américaine Aberdeen Group, qui souligne la qualité exceptionnelle de la gestion de sa chaîne d'approvisionnement. Air Transat, a également remporté en novembre 2009 le prix « *Airbus A300/A310 Family Operational Excellence Award* » pour l'excellence de la gestion de ses 13 appareils A310.

3.3.1 Entretien, inspections et autres mesures

Depuis plus de cinq ans, nous sommes mobilisés à l'égard d'une réorganisation et amélioration majeure des processus touchant à toutes les facettes de nos activités aériennes. Le but de ce projet, qui progresse par étapes, est d'améliorer la qualité du service tout en optimisant nos ressources. L'examen complet des processus liés à l'entretien des appareils ainsi que l'intégration des fonctions liées au service aux passagers et à l'affectation des équipages et des appareils font partie de ce projet. Nous constatons des résultats concrets dans l'ensemble de ces secteurs d'exploitation, lesquels se sont traduits par une amélioration du taux de ponctualité.

Au cours des dernières années, nous avons adopté une série de mesures fondées sur des principes de sécurité et de prévention auxquels nous souscrivons sans réserve. Ces mesures englobent notamment un examen détaillé du programme d'entretien et d'opérations d'Air Transat qui a mené à une amélioration de la performance en matière d'assurance qualité, l'instauration de séances de formation sur les facteurs humains pour l'ensemble du personnel technique, l'introduction de scénarios de fuites de carburant dans les programmes de formation en simulateur et l'installation sur les Airbus A330 du nouveau système de détection des fuites.

Au surplus, Air Transat a fait figure de pionnière lors de l'élaboration, en collaboration avec Transports Canada, d'un nouveau cadre réglementaire régissant les systèmes de gestion de la sécurité. Ces systèmes visent à accroître la responsabilité des intervenants de l'industrie, à instaurer une culture de sécurité uniforme et positive et à améliorer la performance des exploitants aériens dans le domaine de la sécurité. Notre système de gestion de la sécurité est maintenant intégré entièrement à nos processus opérationnels afin de récolter les fruits d'une gestion efficace des risques axée sur l'identification des tendances ou des risques indésirables et sur la mise en œuvre rapide de mesures correctives, au besoin. En mars 2009, Air Transat a été la première des grandes sociétés aériennes canadiennes à subir avec succès une évaluation globale de la conformité de son système au cadre réglementaire. En septembre 2009, Air Transat a aussi obtenu le renouvellement de sa certification IOSA (*IATA Operational Safety Audit*), qui lui avait été délivrée le 20 février 2008. Cette certification obtenue après un rigoureux processus de

vérification effectué par des spécialistes indépendants constitue, à ce jour, la plus importante reconnaissance de la qualité des processus internes et elle a été mise en place pour assurer la sécurité de nos opérations.

Nous nous chargeons des travaux d'entretien normal de tous les appareils de notre flotte en suivant des procédures et des normes qui dépassent celles exigées par Transports Canada et qui sont aussi rigoureuses que celles établies par des transporteurs aériens de réseau ou à services complets bien connus qui ont la réputation de suivre des normes élevées à cet égard. Nous maintenons également des stocks de pièces de rechange pour nos appareils Airbus A330 et A310.

Les inspections 1 à 8 sont réalisées à des intervalles réguliers et obligatoires, conformément aux exigences strictes de la réglementation. Dans le passé, chaque inspection 1 à 8 de chacun des appareils A310 et A330 était confiée individuellement à des spécialistes de l'entretien, qui n'étaient pas toujours situés près des hangars d'Air Transat. Depuis, Air Transat a revu ses processus afin de réduire le temps de rotation des appareils immobilisés par ces inspections et réduire ses coûts en négociant des ententes avec des spécialistes de l'inspection qui offrent la meilleure qualité à des prix concurrentiels.

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

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

3.3.2 Assurances

Nous détenons et maintenons en vigueur des polices d'assurance dont les montants sont conformes aux normes de l'industrie et qui respectent les exigences pertinentes prescrites par la loi ainsi que les engagements que nous avons pris en vertu des contrats de location de nos aéronefs. Notre assurance responsabilité relativement à nos activités de transport aérien couvre la responsabilité relative aux dommages découlant de blessures subies par des passagers ou suite au décès de ceux-ci, de même que les dommages subis par des tiers. La limite par sinistre s'élève à un milliard de dollars américains, sauf quant à l'assurance responsabilité pour les dommages corporels et matériels à des tiers (autres que les passagers) découlant des risques de guerre, dont la couverture maximale est de 150 millions de dollars américains au total, par sinistre.

À ce sujet, même s'il existe un marché pour assurer les dommages corporels et matériels à des tiers (autres que les passagers) découlant des risques de guerre, le fait que les modalités commerciales offertes par ce marché demeurent déraisonnables a incité le gouvernement canadien à continuer d'indemniser les transporteurs aériens canadiens pour l'assurance responsabilité civile envers les tiers en cas de guerre ou d'acte terroriste au-delà de la somme de 150 millions de dollars américains que couvre l'assurance responsabilité pour les opérations aériennes.

3.3.3 Approvisionnement en carburant

Le coût du carburant représente une part considérable des dépenses d'exploitation de notre transporteur aérien. L'augmentation et les fluctuations constantes du prix du carburant représentent une préoccupation majeure pour

Transat étant donné l'impact du coût du carburant sur notre marge. Notre politique à cet égard prévoit la conclusion de contrats à terme pour couvrir une partie de nos besoins en carburant. Au 31 octobre 2009, nos contrats d'achat de carburant couvraient 21 % de nos besoins estimés pour l'exercice 2010 et 2 % de nos besoins estimés pour l'exercice 2011, comparativement à 46 % pour l'exercice 2009 et à 10 % pour l'exercice 2010 au 31 octobre 2008.

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

3.3.4 Services au sol et services d'aéroport

Services aéroportuaires Handlex inc. (« **Handlex** »), notre filiale détenue en propriété exclusive, fournit des services au sol et des services d'aéroport, y compris des services d'accueil et d'enregistrement des passagers, de manutention des bagages et du fret, de nettoyage des aéronefs, ainsi que des services de passerelle, aux aéroports internationaux de Montréal (Trudeau et Mirabel), de Toronto et de Vancouver. À partir de ses bases canadiennes, Handlex, qui compte quelque 1 247 employés, offre ses services à Air Transat ainsi qu'à vingt autres transporteurs aériens du monde entier. Son personnel spécialisé déploie ses services pour environ 14 349 départs et arrivées, annuellement.

3.4 NOS EMPLOYÉS

Au 31 octobre 2009, Transat et ses filiales comptaient un total de 6 051 employés actifs et le nombre moyen d'employés au cours de l'exercice 2009 s'élevait à environ 6 600. Pour de plus amples renseignements concernant le nombre d'employés travaillant pour nos principales filiales, veuillez vous reporter à notre rapport annuel 2009, que vous pouvez consulter sur SEDAR au www.sedar.com.

Nous favorisons la participation de nos employés à notre capital social. À cet égard, vous trouverez une description détaillée de nos régimes de rémunération à base d'actions et autres programmes d'intéressement à long terme dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction se rapportant à l'assemblée annuelle des actionnaires qui se tiendra le 11 mars 2010 (ou dans notre plus récente circulaire de sollicitation de procurations par la direction, le cas échéant), que vous pouvez consulter sur SEDAR au www.sedar.com. Comme nous avons aussi pour politique de promouvoir de bonnes relations avec nos employés, nous avons notamment adopté une politique visant à prévenir le harcèlement au travail ainsi qu'une politique sur la protection des renseignements personnels et le respect de la vie privée.

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

Employés	Filiale de Transat	Association	Statut de la convention collective
Membres d'équipage (pilotes)	Air Transat	Association des pilotes de ligne (ALPA)	En vigueur jusqu'au 30 avril 2010.
Agents de bord	Air Transat	Syndicat canadien de la fonction	En vigueur jusqu'au 31 octobre

Employés	Filiale de Transat	Association	Statut de la convention collective
		publique (SCFP)	2010.
Régulateurs de vols	Air Transat	Association canadienne des régulateurs de vols (CALDA)	En vigueur jusqu'au 31 octobre 2011.
Affectation des équipages et services passagers	Air Transat	Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA)	En vigueur jusqu'au 31 juillet 2012.
Entretien, magasin et soutien aux opérations techniques	Air Transat	Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA), section locale 140	En vigueur jusqu'au 30 avril 2011.
Centre d'appels	Air Transat	Teamsters, section locale 1999	En vigueur jusqu'au 31 octobre 2012.
Mécaniciens et préposés d'escale – Toronto et Montréal	Handlex	Teamsters, sections locales 419 et 1999	Échue depuis le 30 novembre 2009. (Convention collective en phase de négociation)
Agents à l'accueil des passagers – Toronto et Montréal	Handlex	Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada), section locale 2002	Échue depuis le 5 septembre 2009. (Convention collective en phase de négociation)
Préposés aux services aux passagers – Montréal	Handlex	Union des employés du transport local et industries diverses, section locale 931	En vigueur jusqu'au 26 mars 2014. (Nouvelle convention collective signée le 28 septembre 2009)
Préposés aux services aux passagers – Toronto	Handlex	Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada), section locale 2002	En vigueur jusqu'au 23 mai 2010.
Agents à l'accueil des passagers et préposés aux services aux passagers – Vancouver	Handlex	Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada)	En vigueur jusqu'au 31 mars 2010.
Mécaniciens et préposés d'escale – Vancouver	Handlex	Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada)	En vigueur jusqu'au 31 mars 2010.

3.5 CONCURRENCE

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

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

3.5.1 Voyagistes

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

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

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

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

3.5.1.1 Sur le marché canadien

Transat Tours Canada est le plus important voyageur au Canada, par l'entremise de Vacances Transat et de Nolitours. Nous sommes en concurrence avec d'autres voyageurs comme Vacances Tours Mont-Royal inc., Premier choix inc. faisant affaire sous le nom de Vacances Signature, Tours maison inc., Touram inc. faisant affaire sous le nom de Vacances Air Canada, My Travel Canada Holidays inc. (qui inclut Sunquest Vacations^{MD} et AlbaTours^{MD}), Red Seal Vacations inc. faisant affaire sous le nom de Sunwing Vacations, Westjet Vacations et plusieurs autres. Sunwing Vacations et Vacances Signature ont récemment conclu une entente de coentreprise, laquelle confirme la consolidation du marché fragmenté des voyageurs canadiens.

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

Notre diversification géographique vise les points de départ et les destinations, notre but étant d'offrir les produits qui correspondent le mieux aux attentes de la clientèle dans chaque nouveau marché, de préférence en exclusivité. À cet égard, notre récente entente avec CanJet nous permet de pénétrer de nouveaux marchés, comme nous le mentionnons à la rubrique 2.2.1 de la présente notice annuelle. Nous continuons par ailleurs de consacrer des efforts à l'élargissement de notre gamme de produits en tenant compte des tendances du marché.

3.5.1.2 Sur le marché européen

Le marché français est composé d'environ 215 voyageurs, dont les plus importants sont le groupe Thomas Cook (Thomas Cook et Jet Tours), le groupe TUI (Nouvelles Frontières/Corsair, Marmara), FRAM, Club Med ainsi que Look Voyages et Vacances Transat (France).

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

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

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

En ce qui concerne Transat, nous sommes solidement implantés en France, où nos activités de voyageur reposent sur Vacances Transat (France), Look Voyages, Brokair, Amplitravel et Bennett. Transat France se classe au cinquième rang des voyageurs en France, fondé sur les données publiques disponibles pour l'année 2008.

Par l'entremise de Vacances Transat (France), nous demeurons le chef de file des voyageurs offrant des forfaits à destination du Canada. Au fil des ans, nous avons su construire sur cette plate-forme pour intensifier notre offre sur l'ensemble des destinations long-courrier. Ainsi, profitant de synergies avec Vacances Transat, Vacances Transat

(France) figure dans le peloton de tête des voyagistes français pour les voyages à destination de la République dominicaine, de Cuba et du Mexique.

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

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

Sur le marché anglais, la concurrence sur le marché touristique du Royaume-Uni est maintenant régie principalement par les prix. Pour leurs vacances, les clients choisissent leur destination en fonction du prix du billet d'avion, et ce, quelle que soit la destination qui les intéresse dans le monde, puisque l'accès à des services aériens au départ du Royaume-Uni ne constitue plus un facteur restrictif. The Airline Seat Company Limited (qui exerce ses activités sous le nom Canadian Affair) est bien établie au Royaume-Uni, où elle s'est taillé une place de chef de file dans le domaine des voyages à destination du Canada. Elle vend des vols et des vacances au Canada directement aux consommateurs par téléphone et au moyen du site Internet www.canadianaffair.com. Ses ventes en ligne augmentent sans cesse, conformément à la tendance observée au Royaume-Uni, et représentent actuellement plus de 70 % de ses ventes de billets d'avion aux consommateurs. Les ventes à l'industrie touristique sont réalisées sous la marque Air Transat Holidays au moyen d'un système de réservation en ligne, d'un service vidéotex, d'un système de réservation informatisé et par téléphone. Les vols secs sur Air Transat peuvent aussi être réservés en ligne sur les sites Web www.airtransat.co.uk et www.airtransat.ie.

Au Royaume-Uni, où la concurrence pour la vente de vols secs est importante, les ventes sans intermédiaire font directement concurrence aux agences de voyages et aux voyagistes. Jusqu'à récemment, notre principal concurrent était Flyglobespan.com, transporteur à faibles coûts qui est membre de la famille Globespan, laquelle offre aussi des vols vers l'Europe, les États-Unis et l'Afrique du Sud. Flyglobespan.com a toutefois fait cession de ses biens en décembre 2009. Air Canada et British Airways dominent quant à elles le marché des voyages d'affaires vers le Canada et devraient accroître leur part de marché respective à la suite de la faillite de Flyglobespan.com.

Nos concurrents du côté des voyagistes, tels que Travepack, Trailfinders, Thomas Cook Signature, Titan et First Class Holidays, possèdent tous une brochure et des activités axées sur le Canada, qui ciblent principalement la vente de voyages vacances et de circuits au Canada suivant une formule de forfaits. Même si bon nombre de ces voyagistes possèdent des allocations de sièges sur nos vols, ils figurent néanmoins parmi nos concurrents au chapitre des ventes. Les agences de voyages qui nous livrent concurrence, notamment les chaînes comme TUI Group et Going Places, montrent un intérêt moins marqué à l'égard des ventes de destinations canadiennes, la majeure partie de leurs ventes étant constituée de destinations soleil traditionnelles en Europe et en Amérique. Les agences de voyages en ligne comme Expedia Inc. et Travelocity.com LP représentent un faible pourcentage des ventes de vols sur le Canada et les consommateurs continuent d'obtenir de meilleurs prix lorsqu'ils achètent leurs billets d'avion auprès des exploitants et des transporteurs aériens directement.

3.5.2 Agences de voyages et distribution

Les agences de voyages sont les intermédiaires entre le voyageur et le consommateur. Les agents de voyages rencontrent le consommateur, le conseillent et lui vendent des produits. En général, les voyagistes et autres

fournisseurs rémunèrent les agents de voyages à la commission. En plus de vendre les forfaits et les billets d'avion offerts par les voyagistes, les agences de voyages vendent des billets d'avion offerts directement par les transporteurs aériens ainsi que divers produits et services de voyage connexes tels que des croisières. Les agences de voyages exercent principalement leurs activités de façon indépendante, en tant que membres de groupes corporatifs importants, à titre de franchisés ou au sein d'associations.

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

D'après les sources de l'industrie, le marché compte environ 4 500 agences de voyages en France et environ 4 000 au Canada. Nous estimons que les agences de voyages se livrent concurrence principalement au chapitre des prix et de la qualité des services. Comme dans le cas des voyagistes, les faibles marges bénéficiaires obligent les agences de voyages à rechercher des volumes plus élevés et de plus grandes parts de marché. En ce qui concerne l'intégration, l'une de nos priorités est d'étendre notre réseau de distribution sur nos deux principaux marchés géographiques.

Les chaînes d'agences de vente au détail représentent le tiers de tous les agents de voyages au Canada. Les principales chaînes sont Transat Distribution Canada faisant affaire sous les marques Club Voyages, Voyages en Liberté, Voyages Marlin et TravelPlus, qui constitue notre propre réseau d'agences de voyages, Voyages Carlson Wagonlit^{MD}, CAA^{MC}, Flight Center, Uniglobe et Sears Canada inc. faisant affaire sous le nom d'Agence de voyages Sears. Les chaînes d'agences de vente au détail, qui font affaire sous une même bannière, offrent une gamme de services à leurs membres sous forme de taux de commissions centralisés et négociés avec les principaux voyagistes ainsi que de soutien en matière de formation, de commercialisation et de services d'information. Les consortiums d'agents de voyages, comme Ensemble Travel Ltd., Advantage Travel T-Comm inc. et Travel Saver forment le deuxième tiers des agents de voyages canadiens. Ils offrent principalement des commissions centralisées et négociées avec les voyagistes. Enfin, les agents de voyages indépendants représentent le dernier tiers. Au Canada, on assiste de plus en plus à une intégration verticale entre les réseaux d'agents de voyages et les voyagistes, comme c'est aussi le cas en Europe. Tous les principaux voyagistes canadiens ont acquis des agences de voyages au cours des dernières années.

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

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

3.5.3 Transporteurs aériens

La concurrence que se livrent les transporteurs aériens est fondée essentiellement sur les prix, qui reflètent surtout la disponibilité des sièges, bien qu'il existe des façons de mieux gérer les prix et d'augmenter le rendement. Par conséquent, les prix varient de façon considérable en fonction de la demande saisonnière et une guerre de prix se déclare souvent lorsque la capacité d'un transporteur dépasse la demande ou qu'un concurrent cherche à accroître

sa part de marché. Nous estimons que les récents développements au Canada ayant impliqué nos concurrents ont été porteurs d'une surcapacité. De plus, le nombre important de transporteurs aériens spécialisés dans les services nolisés et de transporteurs aériens réguliers qui offrent des vols sur les États-Unis a entraîné une vive concurrence et des marges bénéficiaires faibles pour les vols sur ce pays. Outre le prix, l'image des transporteurs aériens et l'opinion des clients ont également une incidence sur la concurrence.

L'industrie du transport aérien se divise en quatre groupes principaux : i) les transporteurs de réseau ou à services complets, comme Air Canada, qui exploitent principalement des vols réguliers au départ des principales plaques tournantes et misent surtout sur le marché des voyages d'affaires et, dans une moindre mesure, sur celui des voyages vacances; ii) les transporteurs à bas prix, comme WestJet, qui offrent des services réduits sur des vols court-courriers ou moyen-courriers fréquents, au départ d'aéroports secondaires, et desservent le marché des voyageurs d'affaires sensibles aux prix et le marché des voyages vacances; iii) les transporteurs spécialisés dans les voyages d'agrément, comme notre transporteur Air Transat, qui concentrent leurs activités presque exclusivement sur le marché des voyages vacances au moyen d'une combinaison de vols réguliers et nolisés; iv) les sociétés aériennes régionales qui exploitent les marchés locaux des vols court-courriers et fournissent du trafic d'appont aux transporteurs de réseau aux principales plaques tournantes.

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

Les transporteurs de réseau augmentent le nombre de destinations qu'ils offrent à l'aide d'outils de commercialisation comme le partage de codes. Ils sont parfois membres de quelques-unes des diverses alliances mondiales entre transporteurs qui se sont formées au cours de la dernière décennie. En général, les transporteurs à bas prix et ceux spécialisés dans les voyages vacances n'offrent pas de vols de correspondance, mais plutôt des vols directs desservant le trafic origine/destination.

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

Nous sommes d'avis que les transporteurs de réseau, les transporteurs à bas prix et les exploitants de vols nolisés ou transporteurs spécialisés dans les voyages vacances sont de plus en plus en concurrence sur le marché des voyages vacances et sur celui des voyages dits de « rapprochements familiaux ». Cette tendance est particulièrement notable depuis certaines modifications de politique qui permettent aux transporteurs aériens spécialisés dans les services nolisés d'offrir des vols réguliers entre certaines destinations, ce qui est le cas d'Air Transat, qui détient les licences requises pour offrir des services réguliers entre le Canada et les 19 pays énumérés à la rubrique 3.3 de la présente notice annuelle.

3.6 PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

Voici la liste des principales marques de commerce déposées et non déposées qui sont utilisées en association avec les services de voyages rendus par nos unités d'exploitation : l'étoile figurant sur la page couverture de la présente notice annuelle, Air Transat, Handlex, Nolitours, Transat Holidays/Vacances Transat, Rêvatours, Merika Tours, Look Voyages, Lookéa, Lookéko, Brokair, Canadian Affair, Bennett Voyages, Club Voyages, TravelPlus, Voyages Marlin/Marlin Travel, Exitnow.ca, Tripcentral.ca, Voyages en Liberté, Jonview Canada, Transat Holidays USA,

Cameleon, Turrissimo, Trafictours et Tourgreece ainsi que les autres marques, noms commerciaux et noms de domaine liés aux marques de commerce susmentionnées.

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

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

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

3.7 TENDANCES

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

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

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

3.8 LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE DANS LEQUEL NOUS EXERÇONS NOS ACTIVITÉS

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

3.8.1 **Voyagistes et agences de voyages**

3.8.1.1 Canada

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

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

3.8.1.1.1 *Fonds d'indemnisation*

Le Québec est la seule province où le fonds d'indemnisation est constitué de contributions des clients, lesquelles représentent 0,35 % du coût total des services de voyage achetés. Les clients peuvent faire une réclamation directement au fonds d'indemnisation en cas de manquement d'un fournisseur qui n'est pas attribuable à l'agent de voyages. L'indemnité payable aux clients par le fonds d'indemnisation ne peut excéder 3 000 \$ par personne par voyage ni 3,0 millions de dollars par événement.

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

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

3.8.1.1.2 *Prix annoncé des services de voyage*

Au chapitre de la publicité, la province de Québec favorise une divulgation complète afin de permettre aux clients de prendre des décisions éclairées et d'assurer plus particulièrement que l'information relative aux prix ne soit pas trompeuse et que le prix total soit connu au moment de procéder à l'achat pour éviter le phénomène du « choc à la caisse » (*sticker-shock*). Toutefois, les agents de voyages peuvent exclure du coût total des services annoncés, la taxe de vente du Québec, la taxe sur les produits et services du Canada et le montant payable à titre de contribution

au fonds d'indemnisation. Les prix annoncés dans une brochure ne peuvent être augmentés dans les 60 jours suivant la publication de la brochure, à moins que cette augmentation ne résulte d'une hausse de taxes, de redevances ou de frais autorisée par une autorité publique compétente. Cela signifie que, dans certains cas, l'agent de voyages peut se voir obligé d'assumer les frais d'une surcharge de carburant versée à un transporteur aérien puisqu'il n'est pas autorisé à répercuter celle-ci sur les consommateurs.

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

Bien que la législation ontarienne permette les augmentations de prix, elle ne les permet que si le contrat entre l'agent de voyages et le client les autorise et uniquement dans la mesure où l'augmentation de prix cumulative, exclusion faite de toute augmentation résultant d'une hausse de la taxe de vente au détail ou de la taxe sur les produits et services, correspond à un maximum de sept pour cent (7 %) du prix total des services de voyage. Dans le cas contraire, l'agent de voyages doit offrir au client le choix entre un remboursement intégral et immédiat de la somme payée et des services de voyage de remplacement semblables que le client juge acceptables. Les règles applicables à la publicité des agents de voyages en Colombie-Britannique sont similaires à celles de l'Ontario, mais elles sont énoncées dans les lois générales de protection du consommateur.

Jusqu'à nouvel ordre, les transporteurs aériens, qui ne sont pas soumis à la législation provinciale applicable aux agents de voyages mais sont plutôt régis par la législation fédérale, peuvent continuer à annoncer des prix qui excluent les taxes, les frais et les charges, dont le total représente souvent plus des deux tiers du prix initialement soumis au client.

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

3.8.1.2 France

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

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

Les dispositions du Code du tourisme exigent que les agents de voyages détiennent une licence pour exercer leurs activités. Comme conditions d'obtention d'une licence, le Code requiert pour les personnes morales : (1) que leurs représentants légaux satisfassent à des conditions d'aptitude professionnelle (niveau de qualification et/ou expérience dans le tourisme) et n'aient pas fait l'objet de certaines condamnations pénales; (2) qu'elles disposent d'installations matérielles appropriées sur le territoire national ou sur celui d'un autre État membre de l'Union européenne ou d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen; (3) qu'elles justifient d'une assurance garantissant les conséquences pécuniaires de leur responsabilité civile professionnelle; et (4) qu'elles justifient d'une garantie financière suffisante, spécialement affectée au remboursement aux clients des fonds reçus au titre des prestations touristiques qui ne portent pas exclusivement sur un transport, en cas de défaillance de

l'agence. Cette garantie doit résulter de l'engagement d'un organisme de garantie collective, d'un établissement de crédit ou d'une entreprise d'assurances établis sur le territoire de l'Union européenne ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen. Elle doit couvrir les frais de rapatriement éventuel. Le remboursement peut être remplacé, avec l'accord du client, par la fourniture d'une prestation différente en remplacement de la prestation prévue.

Le montant minimal (qui est présentement de 99 092 Euros) et les modalités de calcul de la garantie financière sont déterminés par arrêté du ministre chargé du Tourisme pris après avis du Conseil National du tourisme. Les modalités de calcul sont fonction du chiffre d'affaires réalisé annuellement par l'agence de voyages. Pour le calcul de la garantie, les éléments du volume d'affaires qui sont retenus tiennent compte de l'importance relative du risque entraîné par chacune des activités exercées.

3.8.1.2.2 Information préalable des consommateurs

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

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

3.8.1.2.3 Affichage des prix

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

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

3.8.1.2.4 Révision des prix

Les prix publiés peuvent être révisés librement jusqu'à la date de réservation du voyage par le client. Après cette date, l'article L.211-13 du Code de tourisme prévoit que les prix ne peuvent être modifiés qu'au plus tard trente jours avant la date de départ et uniquement si le contrat de réservation prévoit expressément la possibilité d'une révision tant à la hausse qu'à la baisse et en détermine les modalités précises de calcul, uniquement pour tenir compte des

variations : (i) du coût des transports, lié notamment au coût du carburant; (ii) des redevances et taxes afférentes aux prestations offertes, telles que les taxes d'atterrissage, d'embarquement, de débarquement dans les ports et les aéroports; et (iii) des taux de change appliqués au voyage ou au séjour considéré.

L'article R.211-10 du Code précise que lorsque le contrat comporte une possibilité expresse de révision du prix, il doit mentionner les modalités précises de calcul, tant à la hausse qu'à la baisse, des variations des prix, et notamment le montant des frais de transport et taxes y afférentes, la ou les devises qui peuvent avoir une incidence sur le prix du voyage ou du séjour, la part du prix à laquelle s'applique la variation, le cours de la ou des devises retenu comme référence lors de l'établissement du prix figurant au contrat.

À la date de la présente notice annuelle, nos sociétés et divisions qui agissent comme agents de voyages détiennent tous les permis requis pour exercer leurs activités et elles respectent, à tous égards importants, les exigences auxquelles elles sont assujetties.

3.8.1.3 Royaume-Uni

L'industrie touristique du Royaume-Uni est chapeauté par trois grands organismes de réglementation, soit l'ATOL, l'ABTA et l'IATA (définis ci-dessous). Tous les voyagistes doivent détenir une licence de l'ATOL, mais ils n'ont pas l'obligation d'être membres de l'ABTA et de l'IATA. Ces noms jouissent toutefois d'une bonne réputation auprès des consommateurs, qui aiment les voir associés aux produits qu'ils achètent car ces noms leur inspirent confiance et leur procurent une paix d'esprit lorsqu'ils réservent un voyage. Canadian Air est membre de chacune de ces associations.

L'ATOL est un plan de protection visant les vols et les voyages par avion qui est géré par la *Civil Aviation Authority* (CAA) et est garanti par le gouvernement. La plupart des entreprises vendant des services de transport aérien au Royaume-Uni, telle Canadian Air, sont tenues, en vertu de la loi, de détenir un permis appelé « ATOL ». Le permis ATOL prémunit les consommateurs contre les pertes d'argent ou évite que les consommateurs soient laissés en plan à l'étranger si un voyagiste cesse ses activités. Toutes les entreprises détentrices d'un permis doivent participer à un régime de garantie financière administré par la CAA qui fournit des fonds afin de protéger les consommateurs en cas de défaillance d'une entreprise. La protection ATOL est comprise dans le prix des voyages réservés auprès d'un détenteur de permis ATOL, et le régime est garanti par le gouvernement.

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

L'IATA ou l'Association du transport aérien international constitue le principal véhicule de coopération entre les sociétés aériennes dans le but d'assurer des services aériens sécuritaires, fiables, sûrs et économiques au profit des consommateurs du monde entier. Les transporteurs aériens réguliers et non réguliers peuvent adhérer à l'IATA. Bien que le statut de membre de l'IATA soit réservé aux sociétés aériennes offrant des services de transport aérien, les agences de voyages peuvent également s'y inscrire en tant qu'agences accréditées. Une nouvelle réglementation a été mise en place depuis le 1^{er} avril 2008 impliquant une contribution par passager (« Bonding »).

3.8.2 Transporteurs aériens

3.8.2.1 Cadre réglementaire international

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

La Convention de Chicago constitue le fondement de la réglementation des activités des transporteurs aériens. 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 en principe convenues de façon multilatérale. Généralement, l'exploitation de vols nolisés entre la plupart des pays ne nécessite pas d'autre entente, sauf pour ce qui est de certaines exceptions relatives à des quotas en ce qui a trait à la capacité.

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

Le 5 novembre 2003, la *Convention de Montréal de 1999 sur l'indemnisation des victimes d'accidents* (la « **Convention de Montréal** ») est entrée en vigueur. Cette entente multilatérale modernise les règles concernant la responsabilité à l'égard des passagers, des bagages et du cargo applicables au transport aérien international, initialement établies en 1929 par la Convention de Varsovie et modifiées au fil des ans (collectivement désignées le « **régime de Varsovie** »). De façon générale, la Convention de Montréal met en place un régime de responsabilité des transporteurs aériens à deux paliers pour les blessures corporelles subies par les passagers ou le décès de ceux-ci. Le premier palier prévoit une responsabilité stricte jusqu'à concurrence de 100 000 droits de tirage spéciaux (DTS) (environ 135 000 \$ US), sans égard à la faute du transporteur. Le deuxième palier est fondé sur la présomption de faute du transporteur et ne comporte aucune limite de responsabilité. La Convention de Montréal contient un mécanisme de révision des limites de responsabilité afin d'assurer qu'au fil des ans les sommes demeurent adéquates. Une première révision a été effectuée au cours de 2009 par l'OACI. Il a été convenu que les montants originaux de la limite de responsabilité prescrite seraient haussés de 13,1% avec effet à compter du 1^{er} janvier 2010. En plus d'établir de nouveaux principes régissant la responsabilité, la Convention de Montréal actualise un grand nombre des exigences en matière de délivrance de billets et de lettres de transport aérien. Cette

convention a été ratifiée par le Canada et s'applique à tous les vols entre le Canada et les autres États ayant ratifié la Convention. Le régime de Varsovie continue de régir les vols au départ du Canada à destination d'États qui n'ont pas ratifié la Convention de Montréal ou qui n'en sont pas signataires.

À titre de transporteur aérien exploitant des vols au départ des aéroports situés dans l'Union européenne, Air Transat est assujéti aux dispositions du Règlement CE 261/2004. Cette directive établit un cadre juridique pour l'indemnisation et la prise en charge des passagers aériens dans les cas de surréservation/refus d'embarquement, annulations de vols et retards importants. Bien que le Règlement prévoit le paiement des indemnités pécuniaires dans les deux premiers cas ci-haut mentionnés, les passagers touchés par des retards de vol importants n'ont normalement droit qu'à une prise en charge par la compagnie aérienne (repas, collations et hébergement d'hôtel, le cas échéant). En novembre 2009, la Cour de justice de la communauté européenne a rendu une décision à l'effet que des indemnités financières étaient aussi payables dans le cas de retards importants. À l'heure actuelle, la façon dont les autorités aéronautiques nationales responsables de l'application du Règlement dans chacun des 27 pays membres de l'Union européenne appliqueront cette nouvelle décision est inconnue. Les plus importantes associations de transport aérien en Europe ont déjà annoncé leur intention de contester cette décision devant les tribunaux.

3.8.2.2 Législation canadienne

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

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

Les conditions mentionnées précédemment ne s'appliquent pas aux vols intérieurs canadiens puisque la législation ne fait plus de distinction entre les services de vols réguliers et de vols nolisés. Par ailleurs, Air Transat détient des licences l'autorisant à offrir des services réguliers à destination des États-Unis, de Cuba, de la France, de l'Allemagne, du Royaume-Uni, des Pays-Bas, de la Belgique, de la Suisse, de l'Irlande, du Portugal, de l'Italie, de la Grèce, de l'Espagne, de l'Autriche, de la Pologne, du Mexique, de la Jamaïque, du Panama et de la République dominicaine. Ces services sont soumis aux règles établies en vertu des accords bilatéraux de transport aérien conclus entre le Canada et ces pays.

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

Au début de 2009, un projet de loi intitulé *C-310: Loi visant l'attribution de certains droits aux passagers aériens* a été déposé à la Chambre des communes du Canada. Ce projet de loi vise l'établissement d'un cadre législatif prévoyant le versement d'indemnités pécuniaires obligatoires par des compagnies aériennes exploitant des vols au Canada et d'un droit à une prise en charge dans le cas de surréservation/refus d'embarquement, annulations et retards de vols importants, ainsi que dans le cas de retards sur l'aire de trafic aéroportuaire avant le décollage. Le *Conseil national des lignes aériennes du Canada*, dont Air Transat en est un membre-fondateur, s'est opposé au projet de loi C-310 sur la base du fait que celui-ci créera un régime de pénalités indu et déraisonnable applicable aux transporteurs aériens. Suite aux préoccupations soulevées, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des communautés de la Chambre des communes du Canada a recommandé que le projet de loi C-310 soit rejeté par la Chambre. Le débat et vote final à cet égard ont été suspendus.

3.8.2.3 Législation étrangère

Ailleurs qu'au Canada, nous devons nous conformer à toutes les lois applicables des États où Air Transat exerce ses activités et, s'il y a lieu, y obtenir les licences, certificats, permis et autorisations nécessaires. Air Transat se voit généralement délivrer ces permis et autorisations, pourvu qu'elle respecte les critères applicables, qui varient d'un pays à l'autre. Nous estimons qu'Air Transat détient tous les permis, toutes les licences et toutes les autorisations nécessaires pour exercer ses activités et qu'elle se conforme, à tous égards importants, aux exigences des lois étrangères auxquelles elle est assujettie.

3.8.3 **Environnement**

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

À compter de janvier 2012, tous les transporteurs aériens desservant l'Union européenne, y compris Air Transat, seront assujettis au règlement concernant l'application du système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) à l'aviation, qui a été adopté récemment par la Communauté européenne. Le SCEQE établira un plafond strict pour les émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'aviation à compter de la date susmentionnée. Toutes les sociétés aériennes devront rendre compte de leurs émissions au moyen de crédits attribués gratuitement ou achetés. Conformément aux directives applicables de l'UE, le respect des obligations d'Air Transat à cet égard sera surveillé par les autorités compétentes du Royaume-Uni, qui finalisent présentement et se préparent à instaurer un règlement d'application. Par ailleurs, les transporteurs aériens devront présenter un plan de surveillance, déclaration et vérification (MRV) à leur organisme national chargé de la vérification de la conformité d'ici la fin de 2009 afin d'être admissibles aux attributions de crédits d'émission de GES gratuits. Air Transat a produit toute la documentation pertinente à cet égard et se conforme présentement, à tous égards importants, à l'ensemble des règlements applicables.

Nous déployons aussi des efforts de plus grande portée dans le but de devenir une société plus responsable, notamment sur le plan environnemental, par le biais de notre programme de tourisme durable. Ce programme est décrit en détail dans le premier rapport de responsabilité sociale de Transat, publié en janvier 2009. Transat entend

faire ainsi état des questions relatives à sa responsabilité sociale tous les deux ans. En ce qui concerne l'environnement, nos principales initiatives consistent à améliorer notre performance interne par l'intégration des principes 3R-V (réduction, réemploi, recyclage et valorisation) à nos activités, à encourager les hôtels à adopter les meilleures pratiques environnementales, à maintenir les efforts continus de gestion et de surveillance du carburant d'Air Transat dans le but de réduire nos émissions de GES, à poursuivre le projet de certification LEED-EB d'Air Transat, et à sensibiliser nos employés et nos clients aux enjeux environnementaux reliés au tourisme au moyen de divers outils de communication comme le Web, des brochures et des vidéos.

Au surplus, le conseil d'administration de Transat a formellement adopté en 2008 une politique de tourisme durable, qui a été rendue publique, et qui fait une place importante à l'environnement.

3.9 FACTEURS DE RISQUE

Nous sommes soumis à un certain nombre de risques et d'autres facteurs qui pourraient avoir une incidence sur la demande à l'égard de nos produits, certains étant liés ou inhérents à l'industrie du voyage en général. À cet égard, veuillez vous référer à la section intitulée « Risques et incertitudes » de notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2009, que vous pouvez consulter sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com.

4. DIVIDENDES ET OFFRES PUBLIQUES DE RACHAT DANS LE COURS NORMAL DES AFFAIRES

4.1 DIVIDENDES

Nous avons pour objectif de déclarer et de payer des dividendes en espèces trimestriellement, conformément à notre communiqué du 14 mars 2007 annonçant que notre conseil d'administration a approuvé un dividende additionnel de 0,02 \$ par action à droit de vote variable et par action à droit de vote, ce qui porte le dividende trimestriel à 0,09 \$. Notre conseil d'administration tient compte de plusieurs facteurs au moment d'approuver le versement de dividendes, tels que i) les revenus, ii) les flux de trésorerie et iii) les besoins en capital présents et futurs. En application de cette politique, nous avons déclaré des dividendes en espèces de 0,07 \$ par action à droit de vote variable et par action à droit de vote, qui ont été versés le 15 janvier 2007, et de 0,09 \$ qui ont été versés trimestriellement depuis le 15 avril 2007. Au cours du dernier exercice, un seul dividende en espèces trimestriel de 0,09 \$ a été versé, le 15 janvier 2009, avant l'annonce de la décision de suspendre les dividendes.

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

4.2 OFFRES PUBLIQUES DE RACHAT DANS LE COURS NORMAL DES AFFAIRES

Le 13 juin 2007, la Société a annoncé un renouvellement de son offre publique de rachat visant l'achat pour annulation d'un maximum de 3 288 003 actions à droit de vote variable de catégorie A et à droit de vote de catégorie B, lesquelles représentent moins de 10% du flottant de ces actions. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2007, la Société a racheté pour annulation un total de 736 100 actions comportant droit de vote, composées d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B, pour une contrepartie totale en espèces de 23,9 millions de dollars.

Le 12 juin 2008, notre conseil d'administration a annoncé un autre renouvellement de son offre publique de rachat dans le cours normal des activités. Aux termes de ce renouvellement, la Société était autorisée de racheter pour annulation jusqu'à un maximum de 3 175 506 actions à droit de vote variable de catégorie A et à droit de vote de catégorie B, lesquelles représentent moins de 10% du flottant de ces actions. Les achats en vertu du plus récent programme renouvelé ont été autorisés à débiter le 16 juin 2008 et ont pris fin le 15 juin 2009.

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2008, la Société a racheté à des fins d'annulation un total de 1 064 200 actions comportant un droit de vote, composées d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B, pour une contrepartie totale en espèces de 24,9 millions de dollars.

Ce programme vise à permettre à la Société d'utiliser adéquatement son excédent de trésorerie. Ces achats doivent être effectués par l'entremise de la Bourse de Toronto conformément à sa politique sur les offres publiques de rachat dans le cours normal des affaires. Le prix que la Société a payé pour toute action à droit de vote variable ou à droit de vote représentait le cours au moment de l'acquisition, additionné des frais de courtage.

Le programme de rachat dans le cours normal des affaires n'a pas été renouvelé en juin 2009 et aucune action à droit de vote n'a été acquise à des fins d'annulation au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2009.

5. RAPPORT DE GESTION

Nous vous référons à notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2009, que vous pouvez consulter sur SEDAR au www.sedar.com.

6. STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL-ACTIONS

6.1 CONTRAINTES

En vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, Air Transat, filiale en propriété exclusive de la Société, doit être en mesure, en tout temps, de justifier qu'elle est un « Canadien » au sens de cette loi (ci-après, un « Canadien admissible ») afin de pouvoir détenir les licences requises pour exploiter un service aérien. Puisque Transat détient Air Transat en propriété exclusive, Transat doit être un « Canadien admissible » pour qu'Air Transat soit un « Canadien admissible ». Présentement, nous devons nous assurer qu'un maximum de 25 % des droits de vote se rattachant à nos actions est détenu ou contrôlé par des personnes qui ne sont pas des Canadiens admissibles.

À cet égard, nos statuts prévoient des actions à droit de vote variable et des actions à droit de vote. Les actions à droit de vote variable peuvent seulement être détenues ou contrôlées par des personnes qui ne sont pas des Canadiens admissibles et confèrent un droit de vote par action, sauf si i) le nombre d'actions à droit de vote variable émises et en circulation dépasse 25 % (ou tout pourcentage supérieur que le gouverneur en conseil peut fixer aux termes de la *Loi sur les transports au Canada*, du nombre total des actions avec droit de vote émises et en circulation de Transat, ou si ii) le nombre total de voix exprimées par les détenteurs des actions à droit de vote variable ou en leur nom lors d'une assemblée excède 25 % (ou tout pourcentage supérieur que le gouverneur en conseil peut fixer aux termes de la *Loi sur les transports au Canada*) du nombre total de voix pouvant être exprimées

à cette assemblée. Si l'un ou l'autre des plafonds susmentionnés se trouvait par ailleurs dépassé, le nombre de votes rattaché à chacune des actions à droit de vote variable diminue proportionnellement de manière à ce que i) la catégorie des actions à droit de vote variable prise dans son ensemble ne confère pas plus de 25 % de l'ensemble des droits de vote rattachés à toutes les actions avec droit de vote émises et en circulation de la Société et de manière à ce que ii) le nombre total de voix exprimées par les détenteurs des actions à droit de vote variable ou pour leur compte à une assemblée n'excède pas 25 % des voix pouvant être exprimées à cette assemblée. Les actions à droit de vote peuvent seulement être détenues et contrôlées par des Canadiens admissibles et confèrent toujours un droit de vote par action. Tous les autres droits, privilèges, conditions et restrictions sont identiques pour les deux catégories d'actions.

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

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

Modification proposée à la restriction en matière de propriété étrangère

Le Parlement a adopté le 12 mars 2009 le projet de loi C-10, intitulé *Loi d'exécution du budget de 2009*. Cette loi contient des dispositions prévoyant une modification de la limite applicable à la propriété étrangère des titres avec droit de vote des transporteurs aériens prévue par la *Loi sur les transports au Canada* afin d'accorder au gouverneur en conseil une plus grande souplesse en vue d'augmenter la limite actuelle, de 25 %, jusqu'à un maximum de 49 %. Cette disposition entrera en vigueur à la date fixée par décret pris sur la recommandation du ministre des Transports (fédéral).

6.2 DESCRIPTION GÉNÉRALE DE NOTRE CAPITAL-ACTIONS

En date de la présente notice annuelle, le capital social de Transat se compose d'actions à droit de vote et d'actions à droit de vote variable, introduites dans nos plus récents statuts de modification déposés et entrés en vigueur le 4 mars 2005 (les « **statuts de modification** »), et d'actions privilégiées. Au 21 janvier 2010, 539 817 actions à droit de vote variable et 37 232 054 actions à droit de vote étaient émises et en circulation. Le résumé qui suit décrit les droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés aux actions à droit de vote variable, aux actions à droit de vote et aux actions privilégiées de Transat.

6.2.1 Actions à droit de vote variable de catégorie A

6.2.1.1 Exercice des droits de vote

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

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

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

6.2.1.2 Dividendes

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

6.2.1.3 Division ou regroupement

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

6.2.1.4 Droits en cas de liquidation ou de dissolution

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

6.2.1.5 Conversion

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

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

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

6.2.1.6 Contraintes en matière de propriété d'actions

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

6.2.2 Actions à droit de vote de catégorie B

6.2.2.1 Exercice des droits de vote

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

6.2.2.2 Dividendes

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

6.2.2.3 Division ou regroupement

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

6.2.2.4 Droits en cas de liquidation ou de dissolution

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

6.2.2.5 Conversion

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

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

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

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

6.2.2.6 Restrictions relatives à la propriété des actions

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

6.2.3 Actions privilégiées

Les actions privilégiées, une fois émises, prennent rang avant les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote en ce qui concerne le versement de dividendes et la distribution de l'actif. En cas de dissolution ou de liquidation de la Société ou de distribution de son capital, aucun montant ne sera payé et aucun élément d'actif ne sera distribué aux porteurs d'actions d'une autre catégorie de la Société jusqu'à ce que les porteurs d'actions privilégiées aient reçu un montant égal à la valeur de la contrepartie reçue par la Société lors de l'émission de ces

actions et, dans le cas d'actions privilégiées d'une série donnant droit à des dividendes cumulatifs, de tous les dividendes alors courus et impayés et, dans le cas d'actions privilégiées d'une série donnant droit à des dividendes non cumulatifs, de tous les dividendes déclarés sur celles-ci et impayés, le cas échéant, plus tout autre montant, le cas échéant, fixé par les administrateurs à l'égard de chaque série précédant l'émission de toute action privilégiée de cette série. Les porteurs d'actions privilégiées d'une série donnée ont droit au paiement de l'intégralité de ce montant sur les éléments d'actif de la Société de préférence et avant les porteurs de toute autre catégorie d'actions du capital de la Société.

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

Les actions privilégiées de série 3 ne confèrent aucun droit de vote et donnent droit à leurs porteurs à un dividende égal à tout dividende déclaré sur les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote. Chaque action privilégiée de série 3 est convertible par son porteur en trois actions à droit de vote variable ou en trois actions à droit de vote, selon le cas, conformément à nos statuts de modification du 4 mars 2005, et est rachetable au gré du porteur à son prix d'émission. Le taux de conversion est assujéti à des rajustements effectués dans certaines circonstances qui touchent le capital social de la Société.

Lors de la liquidation ou de la dissolution de la Société ou d'une distribution d'éléments de l'actif de la Société à ses actionnaires dans le but de mettre fin à ses activités (collectivement une « **distribution lors de la liquidation** »), les porteurs d'actions privilégiées de série 3 ont le droit de recevoir, à titre de paiement du capital, un montant par action correspondant au même montant auquel ont droit les porteurs d'actions à droit de vote variable et les porteurs d'actions à droit de vote, et ils ne peuvent participer à toute autre distribution de biens ou d'éléments de l'actif de la Société. Aucune distribution lors de la liquidation ne peut être effectuée aux porteurs d'actions à droit de vote variable et aux porteurs d'actions à droit de vote avant que ce montant ne soit payé aux porteurs d'actions privilégiées de série 3.

Sous réserve des dispositions de la loi applicable et des statuts de la Société, la Société peut racheter en tout temps la totalité, ou, de temps à autre, une partie des actions privilégiées de série 3 à un prix correspondant au prix d'émission et à tous les dividendes déclarés et impayés. En outre, les porteurs d'actions privilégiées de série 3 ont le droit d'exiger que la Société rachète en tout temps la totalité ou une partie de leurs actions privilégiées de série 3 à un prix correspondant au prix d'émission majoré du dividende déclaré et impayé sur ces actions.

7. MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

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

Les tableaux qui suivent présentent les prix plancher et plafond déclarés et le volume des opérations i) des actions à droit de vote variable détenues par des non-Canadiens et inscrites sous le symbole « TRZ.A » et ii) des actions à droit de vote détenues par des Canadiens et inscrites sous le symbole « TRZ.B », pour chaque mois de l'exercice terminé le 31 octobre 2009.

TRANSAT A.T. INC. TRZ.A			
Mois	Plafond	Plancher	Volume
Octobre 2009	17,95	14,20	38 814
Septembre 2009	16,79	12,55	20 520
Août 2009	16,00	10,73	22 287
Juillet 2009	10,95	9,46	67 390

Juin 2009	11,75	10,01	15 727
Mai 2009	13,31	10,76	25 063
Avril 2009	11,77	7,23	136 277
Mars 2009	8,25	6,39	224 787
Février 2009	11,15	8,50	18 825
Janvier 2009	12,64	8,74	82 830
Décembre 2008	11,80	6,83	84 500
Novembre 2008	12,12	8,17	74 543

TRANSAT A.T. INC. TRZ.B			
Mois	Plafond	Plancher	Volume
Octobre 2009	16,80	14,09	1 243 429
Septembre 2009	16,98	12,55	2 662 022
Août 2009	15,50	10,70	1 104 325
Juillet 2009	11,10	9,35	955 371
Juin 2009	12,40	10,01	919 303
Mai 2009	13,60	10,62	911 950
Avril 2009	11,98	7,35	2 044 433
Mars 2009	8,80	6,51	3 013 497
Février 2009	11,37	8,30	1 238 978
Janvier 2009	12,84	7,85	1 589 738
Décembre 2008	12,29	6,72	1 610 983
Novembre 2008	12,25	8,00	1 363 337

Le 30 octobre 2009, le cours de clôture à la Bourse de Toronto des actions à droit de vote variable était de 14,33 \$ par action et celui des actions à droit de vote était de 14,54 \$ par action.

8. NOS ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION

8.1 RÉORGANISATION INTERNE

Le 27 mars 2009, Transat a annoncé la nomination de Patrice Caradec au poste de Président-directeur général de Transat France. M. Caradec assume également la direction générale de Vacances Transat (France) et de Look Voyages.

Le 11 juin 2009, Transat a annoncé des changements importants au sein de son équipe de direction, dont le départ de deux de ses trois co-fondateurs, Lina De Cesare et Philippe Sureau, après 30 ans de service auprès de l'organisation, ainsi que la nomination de Nelson Gentiletti au poste de chef de l'exploitation, qui est entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2009. Dans le cadre de ses nouvelles fonctions, M. Gentiletti chapeaute l'ensemble des activités de Transat et est directement responsable de Transat Tours Canada, Transat France, Transat Distribution Canada, Air Transat, Canadian Affair, Air Consultants Europe, Jonview Canada, Tripcentral.ca, Rêvateurs et MerikaTours.

En date du 1^{er} novembre 2009, Lina De Cesare et Philippe Sureau, tous deux co-fondateurs de Transat, ont quitté leurs fonctions respectives de présidente, Voyagistes, et de président, Distribution. Chacun d'eux demeure membre du conseil d'administration de Transat et devient conseiller du président et chef de la direction.

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

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

8.2 NOS ADMINISTRATEURS

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

Nom de l'administrateur, province et pays de résidence	Principale occupation	Administrateur depuis	Actions avec droit de vote détenues en propriété ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou une emprise ⁽²⁾
Jean-Marc Eustache <i>Québec, Canada</i>	Président du conseil, président et chef de la direction, Transat	Février 1987	401 766
André Bisson, O.C. <i>Québec, Canada</i>	Président du conseil, CIRANO (<i>Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations</i>) et président du conseil d'administration de BV! Media inc. (<i>société d'édition Internet</i>)	Avril 1995	20 762
John P. Cashman⁽¹⁾ <i>Ontario, Canada</i>	Président, Humphrey Management Limited (<i>société de portefeuille fermée qui fournit également des services-conseils</i>)	Avril 2005	2 000
Lina De Cesare <i>Québec, Canada</i>	Conseillère du président	Mai 1989	62 576
Jean Pierre Delisle <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés et successions	Septembre 2007	10 000
Jean-Yves Leblanc <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	Décembre 2008	5 000

Nom de l'administrateur, province et pays de résidence	Principale occupation	Administrateur depuis	Actions avec droit de vote détenues en propriété ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou une emprise ⁽²⁾
H. Clifford Hatch Jr. <i>Ontario, Canada</i>	Président et chef de la direction, Clifcco Investments Limited (<i>société de portefeuille de gestion et de capital de risque</i>); président du comité d'examen indépendant de Caldwell	Mars 2001	3 374
Jacques Simoneau <i>Québec, Canada</i>	Vice-président exécutif, Investissement, Banque de développement du Canada	Novembre 2000	4 180
Philippe Sureau <i>Québec, Canada</i>	Conseiller du président	Février 1987	316 609
John D. Thompson <i>Québec, Canada</i>	Administrateur de sociétés	Avril 1995	15 000
Dennis Wood, O.C. <i>Québec, Canada</i>	Président et chef de la direction, DWH inc. (<i>société de capital de risque investissant dans divers secteurs d'activité</i>)	Mars 2004	7 143

(1) M. John P. Cashman a annoncé qu'il ne sollicitera pas le renouvellement de son mandat d'administrateur lors de la prochaine assemblée annuelle des actionnaires.

(2) Le nombre d'actions indiqué est arrêté au 21 janvier 2010 et est fondé sur les déclarations de nos administrateurs. Aux termes des lignes directrices adoptées par Transat, chaque administrateur qui n'est pas employé doit détenir un nombre d'actions ou d'unités d'actions différées de Transat équivalant à au moins trois fois les honoraires annuels auxquels il a droit après avoir siégé pendant trois ans comme administrateur. Veuillez consulter notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction de 2010 pour de plus amples renseignements à ce sujet.

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

- M. André Bisson, O.C., est président du conseil d'administration de Branchez-vous inc. (devenue BV! Media inc.) depuis juin 2005 et a été chancelier et président du conseil de l'Université de Montréal de 1990 à 2003;
- M. H. Clifford Hatch Jr. a été président et chef de la direction de Aurdisyl Management Corporation de 1993 à 2006 et est également président du Comité d'examen des investissements Caldwell;
- Mme Lina De Cesare a été présidente, Voyagistes, de Transat et présidente de Corporation de gestion hôtelière Caméléon de décembre 2004 à novembre 2009. Avant décembre 2004, elle occupait le poste de vice-présidente principale, Voyagistes, de Transat;
- M. Jean-Yves Leblanc a été président du conseil d'administration de Bombardier Transport de 2001 à 2004;

- M. Jacques Simoneau a été président et chef de la direction d'Hydro-Québec CapiTech inc. de novembre 2004 à avril 2006. Avant novembre 2004, il était au Fonds de solidarité des travailleurs du Québec (F.T.Q.), où il a occupé le poste de vice-président principal, Industries et services, de 2000 à 2004;
- M. Philippe Sureau a été président, Distribution, de Transat et président de Transat Distribution Canada de décembre 2004 à novembre 2009. Avant d'occuper ces postes, il a été vice-président principal de Transat de novembre 2000 à décembre 2004. Avant novembre 2000, il était président et chef de la direction d'Air Transat depuis mars 1997;
- M. Dennis Wood, O.C. a été président et chef de la direction intérimaire de GBO inc. (anciennement Le Groupe Bocenor inc.) de 2005 jusqu'au 16 juillet 2009.

Le conseil d'administration de Transat a créé quatre comités auxquels il a confié des mandats spécifiques et les pouvoirs nécessaires pour l'aider à s'acquitter efficacement de ses responsabilités. Ces comités ainsi que leurs membres respectifs au 31 octobre 2009 sont énumérés dans le tableau suivant :

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

Au 21 janvier 2010, Messieurs André Bisson, O.C., John D. Thompson et H. Clifford Hatch Jr. sont les administrateurs en chef de Transat. Chacun occupe respectivement des fonctions de président et coordonnateur des réunions du comité de vérification, du comité des ressources humaines et de la rémunération et du comité de régie de l'entreprise et des nominations.

8.3 NOTRE HAUTE DIRECTION

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

Au 21 janvier 2010, les administrateurs et membres de la haute direction de la Société détiennent en tant que groupe un total de 494 013 actions à droit de vote, lesquelles représentent 1,33 % du nombre total d'actions à droit de vote émises et en circulation à cette date, ainsi que 1,31 % des droits de vote rattachés à toutes les actions à droit de vote variable et à droit de vote, collectivement.

Nom du membre, province et pays de résidence	Première année de service au sein de Transat	Poste occupé au sein de Transat	Actions avec droit de vote détenues en propriété ou sur lesquelles le membre exerce une emprise ou un contrôle ⁽¹⁾
Jean-Marc Eustache <i>Québec, Canada</i>	1987	Président du conseil, président et chef de la direction	401 766
Nelson Gentiletti <i>Québec, Canada</i>	2002	Chef de l'exploitation	19 636
Bernard Bussières <i>Québec, Canada</i>	2001	Vice-président, Affaires juridiques et secrétaire	33 039
André De Montigny <i>Québec, Canada</i>	2000	Vice-président, Développement des affaires	17 676
Denis Pétrin <i>Québec, Canada</i>	1990	Vice-président, Finances et administration et chef de la direction financière	2 589
Michel Lemay <i>Québec, Canada</i>	2006	Vice-président, Affaires publiques et communication	10 949
Jean-Luk Pellerin <i>Québec, Canada</i>	2007	Vice-président, Ressources humaines et chef du développement du talent	5 857
Michel Bellefeuille <i>Québec, Canada</i>	2002	Vice-président et chef de la direction des systèmes d'information	2 501

(1) Le nombre d'actions indiqué est arrêté au 21 janvier 2010 et est fondé sur les déclarations des membres de notre haute direction.

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

- M. Michel Bellefeuille a été vice-président, Systèmes d'information, de Transat d'avril 2009 à novembre 2009 et a occupé ce même poste pour Air Transat et Transat Tours Canada de janvier 2002 à novembre 2009;
- M. Nelson Gentiletti a été nommé vice-président principal de Transat Tours Canada en janvier 2005 et a ensuite agi comme président de cette société de février 2006 à novembre 2009. Il a aussi occupé le poste de vice-président principal de Transat de novembre 2008 à novembre 2009, ainsi que celui de chef de la direction financière intérimaire de Transat d'avril 2009 à novembre 2009. Avant février 2006, il était vice-président, Finances et administration, de Transat;
- M. Michel Lemay a été vice-président, Affaires publiques et communication financière au sein d'Optimum relations publiques, division du Groupe Cossette Communication, de 1992 à 2006. Antérieurement, il était directeur des communications à la Bourse de Montréal;
- M. Jean-Luk Pellerin a dirigé sa propre entreprise de services-conseils, spécialisée dans la mise en œuvre de stratégies d'entreprise et de changements organisationnels. Auparavant, il a occupé plusieurs postes de

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

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

8.4 INTERDICTIONS D'OPÉRATIONS OU FAILLITES

À la connaissance de Transat, à l'exception de i) M. Dennis Wood, qui (a) était, jusqu'au 16 juillet 2009, président par intérim et chef de la direction de GBO inc. (anciennement Le Groupe Bocenor inc.), société qui a déposé, le 11 juin 2004, un avis d'intention de faire une proposition en vertu de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* (Canada) ayant été accepté par les créanciers le 14 juillet 2004 et ratifié par la Cour supérieure du Québec le 5 août 2004, et (b) était un administrateur de Blue Mountain Wallcoverings Group inc. au moment où la requête pour l'émission d'une ordonnance initiale en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (LACC) a été accordée et au moment de l'émission, le 20 mars 2009, de l'ordonnance initiale accordant à Blue Mountain Wallcoverings Group inc. et à ses filiales la protection contre leurs créanciers en vertu de la LACC; de ii) M. H. Clifford Hatch Jr. qui était (a) un administrateur, jusqu'au 7 mars 2003, de Geneka Biotechnologie inc., société ayant fait cession de ses biens le 1^{er} juin 2003, et (b) un administrateur de Fleming Packaging Corporation, société devenue faillie en mai 2003, soit moins d'un an après que M. Hatch ait démissionné comme administrateur de cette société; iii) M. John P. Cashman qui était, jusqu'en mai 2007, un des administrateurs d'Amtrol Holdings, Inc., société ayant déposé le 18 décembre 2006, en même temps que certaines de ses sociétés affiliées, des requêtes volontaires en restructuration aux termes du chapitre 11 du *Bankruptcy Code* des États-Unis, requêtes qui ont été enregistrées le 27 décembre 2006 et, également à titre d'ancien administrateur de Phoqus Group plc, société ayant fait cession de ses biens en 2008, M. John P. Cashman ayant cessé de siéger à titre d'administrateur de cette société avant cette date, mais moins de douze mois de cette date; et de iv) M. John D. Thompson, qui a siégé au conseil d'administration de Shermag inc. de 1996 jusqu'au 8 août 2007, date se situant moins de douze mois avant que cette société dépose une demande de protection en vertu de la LACC le 5 mai 2008, aucun administrateur ou membre de la haute direction de la Société, ou actionnaire détenant suffisamment de titres de la Société pour influencer de façon importante sur le contrôle de celle-ci n'est, à la date de la notice annuelle, ou n'a été, au cours des dix exercices précédant cette date, administrateur ou membre de la haute direction d'une société, qui, pendant qu'il exerçait cette fonction,

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

8.5 AMENDES OU SANCTIONS

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

8.6 FAILLITES PERSONNELLES

À la connaissance de Transat, aucun administrateur ou membre de la haute direction n'a fait faillite, fait une proposition concordataire en vertu de la législation sur la faillite ou l'insolvabilité, été poursuivi par ses créanciers, conclu un concordat ou un compromis avec eux, intenté des poursuites contre eux, pris des dispositions ou fait des démarches en vue de conclure un concordat ou un compromis avec eux, ou n'a eu un séquestre, un séquestre-gérant ou un syndic de faillite nommé pour détenir ses biens.

9. POURSUITES

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

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

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

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

11. INTÉRÊTS DES EXPERTS

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L., est le cabinet d'experts-comptables qui a dressé le rapport des vérificateurs à l'intention des actionnaires relativement aux états financiers consolidés de la Société pour les exercices terminés les 31 octobre 2009 et 2008 compris dans le rapport annuel de 2009 de la Société. Le cabinet Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L., a confirmé à la Société qu'il est indépendant de la Société au sens des règles du Code de déontologie de l'Ordre des comptables agréés du Québec.

12. CONTRATS IMPORTANTS

À l'exception des contrats conclus dans le cours normal de ses affaires, les seuls contrats importants conclus au cours de l'exercice 2009, ou conclus avant cette date et qui sont toujours en vigueur, sont les ententes de services professionnels intervenues entre la Société et chacun de Philippe Sureau et Lina De Cesare, lesquels agissent tous les deux à titre de conseiller du président depuis la date de leur départ à la retraite le 1^{er} novembre 2009. Chaque

entente est valide pour la période allant du 1^{er} novembre 2009 au 31 octobre 2010, à moins qu'elle ne soit terminée préalablement par l'une ou l'autre des parties au moyen d'un préavis écrit. Chaque entente prévoit le versement d'honoraires à un taux horaire de 250 \$ en contrepartie des services professionnels rendus respectivement par M. Sureau et Mme De Cesare à titre de consultants. Chacune de ces ententes prévoit un engagement de confidentialité et de non-sollicitation. Ces ententes de services professionnels ont été déposées et sont accessibles sur le site web de SEDAR au www.sedar.com.

13. INFORMATION PROSPECTIVE

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

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

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

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

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

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

14. INFORMATION RELATIVE AU COMITÉ DE VÉRIFICATION

14.1 CHARTE DU COMITÉ DE VÉRIFICATION

Le comité de régie de l'entreprise et des nominations de Transat a approuvé la plus récente version de la charte du comité de vérification à sa réunion du 16 novembre 2004. À cette même date, le conseil d'administration de Transat a adopté et ratifié la charte du comité de vérification. La Charte du Comité de vérification est reproduite dans l'annexe I.

14.2 COMPOSITION DE NOTRE COMITÉ DE VÉRIFICATION

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

14.2.1 Compétences financières

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

Jean Pierre Delisle. Monsieur Delisle est titulaire d'un baccalauréat en commerce de l'Université Concordia (Loyola College). Il est comptable agréé depuis 1967 ainsi qu'administrateur de nombreuses sociétés et successions.

M. Delisle s'est joint au cabinet comptable Ernst & Young en 1965 et est devenu associé au sein du groupe de fiscalité de ce cabinet en 1974. De 1980 à 1986, il a été responsable des Services aux entrepreneurs du bureau de Montréal. Il a aussi occupé le poste de vice-président du Groupe Soficorp inc. et, à ce titre, a conseillé plusieurs sociétés dans le cadre de leur premier appel public à l'épargne (PAPE), y compris Transat A.T. inc., dont il a été administrateur d'avril 1987 à octobre 1988 jusqu'à ce qu'il retourne chez Ernst & Young en novembre 1988. Jusqu'à sa retraite en 2000, M. Delisle a occupé plusieurs postes au sein d'Ernst & Young, dont celui d'associé-directeur général des bureaux de Laval et de la Rive-sud de Montréal. De septembre à décembre 2001, M. Delisle a fait partie de l'équipe de la haute direction de Transat en tant que conseiller du président dans le contexte de la crise à laquelle l'industrie aérienne a été confrontée après les événements du 11 septembre. En 2009, M. Delisle a obtenu la désignation d'« administrateur de sociétés certifié » décernée par l'Université Laval.

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

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

Conformément aux dispositions du Règlement 52-110 et dans l'optique de nos démarches pour maintenir des normes élevées de gouvernance d'entreprise, nous avons établi une politique de dénonciation et des procédures de signalement qui permettent aux employés de Transat de soumettre de façon confidentielle toute préoccupation qu'ils pourraient avoir à l'égard d'éventuelles pratiques discutables de comptabilité, de contrôles comptables internes et de vérification. Ainsi, à sa réunion du 8 septembre 2004, le comité de vérification de Transat a approuvé les Procédures de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à la vérification qui s'appliquent à la Société et à ses filiales. À chaque réunion du comité de vérification, un rapport est remis aux membres afin de constater la présence ou l'absence de plaintes relatives à la comptabilité et à la vérification.

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

Le comité de vérification de Transat possède une politique relative à la pré-approbation des services de vérification et des services autres que de vérification. Le comité de régie de l'entreprise et des nominations de Transat a

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

14.5 HONORAIRES POUR LES SERVICES DES VÉRIFICATEURS EXTERNES

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

Pour les exercices terminés les 31 octobre 2009 et 31 octobre 2008, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. ont facturé les honoraires ci-après pour les services de vérification et autres services liés à la vérification qu'ils ont fournis à la Société :

	2009	2008
Honoraires de vérification ⁽¹⁾	1 170 000 \$	1 191 000 \$
Honoraires pour services liés à la vérification ⁽²⁾	432 000 \$	142 000 \$
Honoraires pour services de fiscalité ⁽³⁾	525 000 \$	200 000 \$
Autres honoraires ⁽⁴⁾	– \$	– \$
TOTAL	2 127 000 \$	1 533 000 \$

- (1) Les honoraires de vérification comprennent les honoraires pour les services professionnels fournis par les vérificateurs externes à l'occasion de la vérification des états financiers de la Société ou les services qui sont normalement fournis par les vérificateurs externes à l'occasion de dépôts ou de missions prévus par la loi et la réglementation. Ces honoraires comprennent également les honoraires pour les services rendus liés à l'interprétation des normes de présentation de l'information comptable et financière.
- (2) Les honoraires pour services liés à la vérification comprennent les honoraires pour les services de certification et les services connexes qui sont habituellement exécutés par le vérificateur externe. Ces services incluent les consultations comptables liées aux acquisitions, aux vérifications particulières et aux contrôles préalables. En 2009, les honoraires incluent les montants facturés dans le cadre des examens trimestriels et autres services rendus pour l'implication des vérificateurs dans le cadre de l'émission publique effectuée par la Société.
- (3) Les honoraires liés à la fiscalité comprennent les honoraires pour les services d'aide à la planification fiscale (restructuration des activités et activités abandonnées), les opinions en matière de fiscalité et la préparation et l'examen des déclarations de revenus et autres déclarations fiscales.
- (4) Cette catégorie d'honoraires comprendrait normalement les services professionnels rendus par les vérificateurs externes de la Société qui ne sont pas présentés sous les rubriques « honoraires de vérification », « honoraires pour services liés à la vérification » et « honoraires pour services de fiscalité ». Aucun service de cette nature n'a été rendu à la Société pour les exercices terminés le 31 octobre 2009 et le 31 octobre 2008.

15. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Nos états financiers comparatifs et notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2009, qui sont inclus dans notre rapport annuel 2009, contiennent d'autres données financières. De l'information additionnelle, y compris des renseignements portant sur la rémunération des administrateurs et dirigeants et sur les prêts qui leur ont été consentis, sur les principaux porteurs des titres de Transat et sur les titres pouvant être émis en vertu des régimes de rémunération à base d'actions, est présentée dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction pour l'assemblée annuelle des actionnaires qui aura lieu le 11 mars 2010.

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

ANNEXE 1 – CHARTRE DU COMITÉ DE VÉRIFICATION

Comité de vérification

Constitution

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

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

Rôle des vérificateurs externes

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

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

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

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

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

Lorsque les vérificateurs démissionnent ou sont sur le point d'être destitués ou remplacés, ils ont le droit de remettre à la Société, avec copie au comité de vérification, une déclaration écrite dans laquelle ils indiquent les motifs de leur démission ou de leur opposition à une destitution ou à un remplacement².

Les administrateurs doivent promptement combler toute vacance du poste de vérificateur externe.

Pouvoirs

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

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

Compétences

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

Mandat

Le comité de vérification a pour fonction :

- I. de recommander le choix des vérificateurs externes au conseil d'administration en vue d'établir ou de délivrer un rapport de vérification ou de rendre d'autres services de vérification, d'examen ou d'attestation;
- II. de recommander au conseil d'administration la rémunération à verser aux vérificateurs externes;
- III. de passer en revue avec les vérificateurs externes de la Société l'approche et l'étendue de leur plan de vérification et faire rapport au conseil d'administration de toute réserve importante que pourrait avoir le comité de vérification, ou que les vérificateurs externes auraient exprimée en ce qui a trait à leurs travaux;
- IV. de résoudre les désaccords entre la direction et les vérificateurs externes au sujet de l'information financière;
- V. d'examiner les états financiers annuels vérifiés et d'en recommander l'acceptation au conseil d'administration ainsi que tous les autres états, rapports financiers pouvant nécessiter un examen par le comité de vérification en vertu des lois applicables ou dont le conseil d'administration demande l'examen ainsi que toute information financière y afférente; incluant le communiqué de presse, le message aux actionnaires ainsi que l'analyse financière de la direction pour fins du rapport annuel avant la publication;

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

- VI. d'obtenir l'attestation annuelle signée personnellement par le vice-président, finances et administration et chef de la direction financière et par le président et chef de la direction;
- VII. de passer en revue les états financiers trimestriels non vérifiés et d'en recommander l'acceptation au conseil d'administration ainsi que toute information financière y afférente; incluant le communiqué de presse, le message aux actionnaires ainsi que l'analyse financière de la direction pour fins du rapport trimestriel;
- VIII. d'obtenir l'attestation des documents intermédiaires (trimestriels) signée personnellement par le vice-président, finances et administration et chef de la direction financière et par le président et chef de la direction;
- IX. de recevoir et d'étudier les rapports des vérificateurs externes à la suite de leur vérification de fin d'exercice et de leur revue intérimaire, s'il y a lieu, ainsi que d'assurer le suivi de la lettre qu'ils adressent par la suite à la direction avec les commentaires de cette dernière. De plus, s'assurer avec l'aide de la direction et des vérificateurs externes, que ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société selon les PCGR. Le comité de vérification, de plus, évalue le travail des vérificateurs externes quant à la qualité, et non seulement l'acceptabilité, des principes et conventions comptables adoptés par la Société, la cohérence des estimations comptables et la clarté des divulgations de l'information financière présentée dans les états financiers. Le comité de vérification s'assurera que les procédures effectuées par les vérificateurs externes pour la vérification et la revue intérimaire, s'il y a lieu, ainsi que la nature des éléments communiqués au comité de vérification, seront en accord avec les NVGR;
- X. de superviser le vérificateur interne, de contrôler la portée du programme des fonctions de vérification interne et d'examiner leur travail. Le vérificateur interne est responsable, notamment, de l'évaluation des mesures de contrôle interne mises en place par la direction afin :
 - de déterminer s'ils sont efficaces et efficients; et
 - de repérer et de communiquer au comité de vérification et aux parties concernées les faiblesses notées, le cas échéant;
- XI. d'assurer le suivi d'une politique de communication externe de l'information financière et de veiller à ce que la qualité, l'étendue et le processus de communication respectent cette politique;
- XII. d'élaborer et d'assurer le suivi d'une politique de procédure de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à la vérification pour la Société et ses filiales;
- XIII. d'évaluer, à l'occasion, la compétence et l'indépendance dont font preuve les vérificateurs externes dans l'exercice de leurs devoirs et recommander au conseil d'administration, s'il est jugé approprié, de convoquer une assemblée des actionnaires en vue de considérer la révocation des vérificateurs externes;
- XIV. d'obtenir annuellement confirmation de l'indépendance des vérificateurs externes de la Société, incluant le dépôt de toute confirmation écrite tel qu'exigé par les normes et règlements;
- XV. de recevoir et d'examiner le rapport trimestriel du vice-président, finances et administration et chef de la direction financière et d'étudier, s'il y a lieu, les provisions et redressements effectués, les acquisitions et les dispositions d'actifs, les éléments de risques qui pourraient influencer sur les résultats financiers ou la structure financière de l'entreprise, le rachat d'actions et les instruments dérivés;
- XVI. de veiller à identifier et à évaluer, en collaboration avec le comité de régie de l'entreprise et des nominations, les principaux facteurs de risques afférents aux affaires de la Société et à approuver les stratégies et les systèmes proposés pour gérer les risques, incluant notamment ceux liés à l'aérien, les produits dérivés portant sur le carburant, les devises étrangères et les intérêts et tout autre élément jugé pertinent. De plus, le comité de vérification sera tenu à jour par la direction soit sur demande ou soit de manière périodique, quant à la gestion des éléments clés à risques de la Société, comprenant ceux visés précédemment et ceux découlant des risques liés à l'infrastructure des systèmes d'information, les

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

- XVII. de réviser l'état des dépenses en capital;
- XVIII. de réviser l'état des litiges actuels et potentiels et les couvertures d'assurances;
- XIX. d'engager des avocats indépendants, des conseillers ou consultants externes, dont il fixe la rémunération, pour l'assister, le cas échéant, dans ses fonctions;
- XX. de s'assurer que la direction de la Société maintienne des systèmes de contrôle interne efficaces et de gestion des risques de la Société, de veiller au bon fonctionnement du système de contrôle interne et obtenir de façon périodique de la direction et, le cas échéant, des vérificateurs internes, confirmation quant :
 - à l'efficacité de l'exploitation;
 - à la fiabilité de l'information financière divulguée;
 - au respect des lois et règlements;
- XXI. 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;
- XXII. de maintenir en place des structures et des procédures pour rencontrer séparément le président et chef de la direction, le vice-président, finances et administration et chef de la direction financière ainsi que les vérificateurs externes;
- XXIII. d'examiner et d'approuver les politiques d'embauche à l'égard des associés, des salariés et anciens associés et salariés des vérificateurs externes qui étaient sur les missions de vérification externe de la Société et de ses filiales;
- XXIV. d'approuver les services de vérification pouvant être fournis par les vérificateurs externes dans le cadre de leur indépendance et des restrictions imposées quant aux services autres que de vérification. On entend par services de vérification, les services professionnels fournis par les vérificateurs externes à l'occasion de la vérification et de l'examen des états financiers de l'émetteur ou les services qui sont normalement fournis par les vérificateurs externes à l'occasion de dépôts ou de missions prévus par la loi et la réglementation;

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

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

Les services autres que de vérification qui sont interdits incluent en date des présentes :

- la tenue de compte ou autres services liés aux registres comptables ou aux états financiers;
- les services d'évaluation, opinions sur l'équité du prix offert ou rapports sur les apports en nature;
- les services d'impartition de la vérification interne;
- les fonctions de gestion;
- les services des ressources humaines;

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

- 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.
- XXV. de passer en revue, avec les vérificateurs externes de la Société, les constatations, le cas échéant, découlant de leur vérification et faire rapport au conseil d'administration sur les points qui suivent :
- l'efficacité des registres et des systèmes de comptabilité, de contrôle interne et d'information de la Société et la mesure dans laquelle ces registres sont tenus de façon appropriée et ces systèmes sont mis en application de façon uniforme;
 - en collaboration avec le comité des ressources humaines et de la rémunération, la compétence et l'efficacité du personnel affecté aux finances, à la comptabilité et au contrôle interne des activités de la Société; et
 - d'étudier toute autre question ou d'effectuer tous les autres travaux que le conseil d'administration jugera à propos de lui confier de temps à autre.

Programme annuel de travail

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

Commentaires additionnels

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

