



TRANSAT A.T. INC.

NOTICE ANNUELLE
EXERCICE TERMINÉ LE 31 OCTOBRE 2007

21 JANVIER 2008

NOTICE ANNUELLE
TRANSAT A.T. INC.

TABLE DES MATIÈRES

1.	STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ.....	5
1.1	Nom et constitution.....	5
1.2	Liens intersociétés.....	5
2.	DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS	7
2.1	Aperçu des activités	7
2.2	Historique des trois derniers exercices.....	7
2.2.1	Nos activités nord-américaines	7
2.2.1.1	Voyagistes expéditifs	7
2.2.1.2	Transport aérien.....	8
2.2.1.3	Voyagistes réceptifs	9
2.2.1.4	Distribution	10
2.2.2	Nos activités européennes.....	10
3.	DESCRIPTION DE NOS ACTIVITÉS	12
3.1	Voyagistes.....	12
3.1.1	Produits de Transat Tours Canada	12
3.1.2	Produits vendus sous la marque Révatours.....	13
3.1.3	Produits de Vacances Transat (France).....	13
3.1.4	Produits vendus sous la marque Brokair.....	14
3.1.5	Produits de Look Voyages	14
3.1.6	Produits de The Airline Seat Company Limited.....	14
3.1.7	Produits de Jonview Canada.....	15
3.1.8	Produits de Tourgreece.....	15
3.2	Agences de voyages et distribution.....	15
3.2.1	Agences de voyages.....	15
3.2.2	Commerce électronique	16
3.3	Transport aérien	16
3.3.1	Distribution et marketing	17
3.3.2	Entretien, inspections et autres mesures	17
3.3.3	Assurances	18
3.3.4	Approvisionnement en carburant	18
3.3.5	Services au sol et services d'aéroport.....	19
3.4	Nos employés.....	19
3.5	Concurrence.....	21
3.5.1	Voyagistes.....	21
3.5.1.1	Sur le marché français	22
3.5.1.2	Sur le marché français	22
3.5.1.3	Sur le marché anglais.....	23
3.5.2	Agences de voyages et distribution.....	24
3.5.3	Transporteurs aériens	25

3.6	Propriété intellectuelle	26
3.7	Tendances.....	27
3.8	Le contexte réglementaire dans lequel nous exerçons nos activités.....	27
3.8.1	Voyagistes et agences de voyages	27
3.8.1.1	Canada.....	27
3.8.1.2	France.....	29
3.8.1.3	Royaume-Uni	32
3.8.2	Transporteurs aériens	32
3.8.2.1	Cadre réglementaire international	32
3.8.2.2	Législation canadienne.....	33
3.8.2.3	Législation étrangère.....	34
3.8.3	Environnement	34
3.9	Facteurs de risque.....	35
4.	DIVIDENDES ET OFFRES PUBLIQUES DE RACHAT	35
5.	RAPPORT DE GESTION	36
6.	STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL	36
6.1	Contraintes	36
6.2	Description générale de notre capital social	37
6.2.1	Actions à droit de vote variable de catégorie A	37
6.2.2	Actions à droit de vote de catégorie B.....	39
6.2.3	Actions privilégiées	40
7.	MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES.....	41
8.	NOS ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION.....	42
8.1	Nos administrateurs.....	42
8.2	Notre haute direction	45
9.	POURSUITES ET MESURES RÉGLEMENTAIRES	47
10.	AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES.....	49
11.	INFORMATION RELATIVE AU COMITÉ DE VÉRIFICATION.....	49
11.1	Charte du comité de vérification	49
11.2	Composition de notre comité de vérification.....	49
11.3	Procédures de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à la vérification	51
11.4	Politique relative à la préapprobation des services de vérification et des services autres que de vérification	51
11.5	Honoraires pour les services des vérificateurs externes	51
12.	RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES	52

Dans la présente notice annuelle, les termes « nous », « nos », « notre », « Transat » et « Société » réfèrent à Transat A.T. inc. ainsi qu'à une ou plusieurs de ses filiales, ou à Transat A.T. inc. seulement, selon ce que dicte le contexte.

Tous les montants en argent figurant dans la présente notice annuelle sont exprimés en dollars canadiens, à moins d'indication contraire.

À moins d'indication contraire, l'information contenue dans la présente notice annuelle est arrêtée au 31 octobre 2007, soit la date de la fin de notre exercice.

Voici la liste des marques de commerce, dont certaines sont déposées, que nous utilisons et auxquelles nous référons dans la présente notice annuelle : notre étoile, Air Consultants Europe, Air Transat, Bennett Voyages, Brokair, Cameleon, Canadian Affair, Club Voyages, Eurocharter, Exitnow.ca, Handlex, Jonview Canada, Lookéa, Lookéko, Look Voyages, Voyages Marlin, Merika Tours, Nolitours, Out by View, Rêvatoirs, 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.

Déclarations prospectives

Nous faisons des « déclarations prospectives » tout au long de la présente notice annuelle. Par leur nature, ces déclarations comportent nécessairement des risques et des incertitudes qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement de ceux envisagés dans ces déclarations prospectives. Nous considérons que les hypothèses sur lesquelles s'appuient ces déclarations prospectives sont raisonnables, mais nous vous avisons que les hypothèses concernant des événements futurs, dont bon nombre sont indépendants de notre volonté, pourraient se révéler incorrectes ou non fondées puisqu'elles sont soumises à des risques et à des incertitudes qui nous touchent. Vous trouverez plus loin dans la présente notice annuelle une description de certains des risques et de certaines des incertitudes qui nous touchent (voir « Description de nos activités – Facteurs de risque »). Nous nions toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser toute déclaration prospective en date de la présente notice annuelle à la suite de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou de toute autre situation, sous réserve de ce qui est prescrit par la loi.

1. STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ

1.1 NOM ET CONSTITUTION

Transat A.T. inc. (ci-après « Transat ») a été constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, L.R.C. 1985 ch. C-44 (la « *Loi canadienne sur les sociétés par actions* ») par un certificat de constitution daté du 13 février 1987.

Depuis sa constitution, Transat a, par certificats de modification, modifié ses statuts afin d'apporter les modifications importantes suivantes :

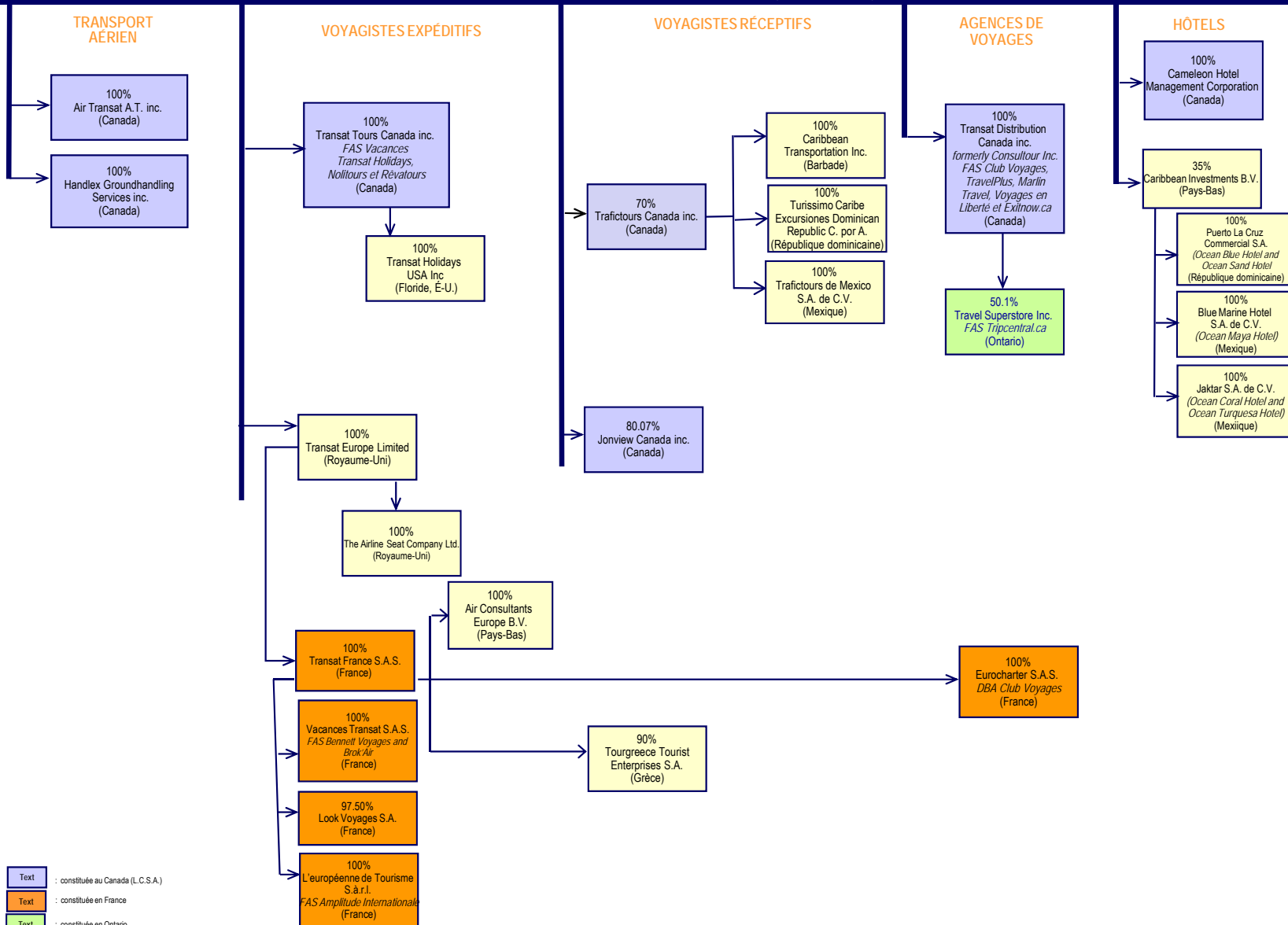
- (i) modifier sa dénomination sociale pour « Transat A.T. inc. »;
- (ii) fixer le nombre de personnes devant composer le conseil d'administration à un minimum de neuf et un maximum de quinze et permettre au conseil d'administration de nommer des administrateurs en cours d'année;
- (iii) permettre la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

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

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. (Canada)



- Text : constituée au Canada (L.C.S.A.)
- Text : constituée en France
- Text : constituée en Ontario
- Text : constituée dans un autre ressort étranger

2. DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS

2.1 APERÇU DES ACTIVITÉS

Transat compte parmi les plus grands voyagistes entièrement intégrés de calibre international en Amérique du Nord. Nous exerçons nos activités uniquement dans le secteur des voyages vacances, et nous commercialisons principalement nos produits dans deux secteurs géographiques, soit l'Amérique du Nord et l'Europe. Transat a pour activité principale l'élaboration et la commercialisation de services de voyages vacances, sous forme de forfait ou non, y compris des sièges d'avion. Nous agissons à la fois comme voyagiste expéditeur 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, comptant au total environ 500 agences de voyages et 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. Nous offrons également des services à destination, des services de gestion hôtelière et des services aéroportuaires.

2.2 HISTORIQUE DES TROIS DERNIERS EXERCICES

Vous trouverez ci-après les faits saillants de l'évolution de Transat et les autres événements clés survenus au cours des trois derniers exercices. Pour une analyse détaillée des changements que nous prévoyons dans nos activités au cours de l'exercice 2008, nous vous référons aux rubriques « Vision », « Stratégie » et « Revue des objectifs et des réalisations 2007-2008 » du rapport de gestion se trouvant aux pages 14 à 38 de notre rapport annuel 2007, que vous pouvez consulter sur SEDAR au www.sedar.com.

2.2.1 *Nos activités nord-américaines*

2.2.1.1 Voyagistes expéditifs

Transat Tours Canada inc. (« Transat Tours Canada » ou « TTC »), qui est au cœur de nos activités au Canada, exerce ses activités sous trois marques, soit Vacances Transat, Nolitours et Révatours, en plus d'intégrer les activités commerciales d'Air Transat. Au cours de l'exercice 2005, nous avons réorganisé la structure d'entreprise de Révatours, dont les activités étaient jusqu'alors exercées séparément par une filiale à part entière de Transat. Dans le cadre de cette réorganisation, les actions de Révatours ont été transférées à TTC le 14 octobre 2005 en vertu des dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) prévoyant le roulement libre d'impôt.

Durant l'exercice 2005, Transat a obtenu une option expirant en septembre 2008 afin d'acquérir les actions en circulation d'un voyagiste nord-américain. Les actionnaires du voyagiste peuvent aussi exiger, depuis le 1^{er} avril 2007, que Transat exerce son option, à défaut de quoi celle-ci expirera. Le prix d'achat, qui sera établi selon une formule convenue, ne pourra dépasser 5 millions de dollars et sera payable à la date de clôture soit en espèces, soit en actions de Transat, soit une combinaison des deux. Enfin, Transat peut choisir d'acheter les éléments d'actif du voyagiste au lieu de ses actions, auquel cas les ajustements appropriés au prix d'achat et aux autres modalités et conditions de l'option seront effectués. La clôture d'une acquisition aux termes de l'option est soumise aux conditions usuelles, notamment une vérification diligente satisfaisante et l'obtention de toutes les autorisations réglementaires requises.

Depuis 2003, une entente avec WestJet permet à TTC d'affréter les appareils Boeing 737 de WestJet au départ de villes canadiennes vers des destinations du Sud. Les appareils à fuselage étroit de WestJet 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 n'aurait pas été 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. Au cours

de 2007, Transat Tours Canada a prolongé son entente avec WestJet. Cette entente, qui est en vigueur du 1^{er} novembre 2007 au 31 octobre 2010, a eu une valeur de plus de 105 millions de dollars au cours de 2007, en regard d'une valeur de 93 millions de dollars pour 2006.

Le 15 mai 2007, TTC, filiale de la Société, et le voyageur MyTravel Canada Inc., qui exerce ses activités au Canada sous la marque Sunquest Vacations, ont signé une entente commerciale de trois (3) 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. L'entente énonce les conditions auxquelles Sunquest Vacations pourrait acheter environ 120 000 sièges sur les vols affrétés par TTC (exerçant ses activités sous les marques Vacances Transat et Nolitours) et auxquelles TTC pourrait acheter la même quantité de sièges sur les vols affrétés par Sunquest Vacations, au cours de la saison hivernale 2007-2008. L'entente permettra à la société d'optimiser l'utilisation de ses gros porteurs sur le marché des destinations soleil et elle vient compléter l'entente de TTC avec WestJet.

2.2.1.2 Transport aérien

Le 1^{er} novembre 2004, les vols montréalais d'Air Transat, qui étaient auparavant exploités de l'Aéroport international de Montréal à Mirabel, ont commencé à décoller de l'Aéroport international Montréal-Pierre Elliott Trudeau (« Montréal-Trudeau ») et à y atterrir. Depuis cette date, tous les vols d'Air Transat au départ ou à destination de Montréal sont exploités exclusivement de l'aéroport Montréal-Trudeau. Notre déménagement s'est inscrit dans une entente conclue avec Aéroports de Montréal (« ADM ») en janvier 2004. Selon cette entente, ADM a vu à la construction de l'immeuble accueillant le nouveau siège social et le nouveau hangar d'Air Transat, qu'elle a ensuite loué à celle-ci pour une période de quarante ans. L'emménagement dans ces nouveaux locaux s'est terminé en décembre 2004.

Au cours de l'exercice 2004, nous avons achevé le renouvellement de notre flotte par l'ajout de quatre Airbus A310 à la flotte de six A310 que nous détenions déjà. Nous avons amorcé cet examen de notre flotte au cours de l'exercice 2002 dans le but de nous prévaloir d'occasions relatives à des conditions favorables de location-acquisition ou d'achat d'aéronefs qui sont apparues dans la foulée des attaques terroristes du 11 septembre 2001. L'harmonisation et la simplification de la flotte, dorénavant plus petite et entièrement composée d'Airbus, sont l'élément clé permettant à Air Transat de réduire ses frais d'exploitation. En plus de bénéficier de coûts réduits découlant d'une maintenance et d'une formation rationalisées, Air Transat a poursuivi ses efforts en vue d'améliorer son rendement opérationnel.

En mai 2006 et en mai 2007, Air Transat a ajouté un Airbus A310-300 à sa flotte, portant ainsi à douze le nombre d'Airbus A310-300 dans sa flotte au 31 octobre 2007. Par conséquent, notre flotte se compose actuellement de seize gros porteurs long-courriers Airbus, soit trois Airbus A330-200 de 363 sièges chacun, un Airbus A330-300 de 362 sièges et douze Airbus A310-300 de 259 sièges chacun. Un treizième Airbus A310-300 nous sera livré en janvier 2008 et devrait entrer en fonction en février de la même année. En 2008, Air Transat reconfigurera sa flotte dans le but d'accroître de deux pouces le pas de ses appareils en classe économie en réduisant de dix sièges la capacité de ses Airbus A310 et de 14 sièges la capacité de ses Airbus A330. À compter de juin 2008, tous les Airbus A310 auront une capacité de 249 sièges chacun, tandis que les A330 pourront accueillir 349 passagers.

Services aéroportuaires Handlex inc. (« Handlex »), notre filiale de services au sol et services d'aéroport, a ouvert en mai 2006 une nouvelle base à l'aéroport international de Vancouver, qui a entraîné l'embauche de 80 personnes dans des postes d'agents au comptoir, de préposés d'escale, de bagagistes, de préposés à l'entretien des cabines et de mécaniciens au sol. Depuis cette expansion, Handlex offre ses services dans trois aéroports internationaux au Canada, soit ceux de Montréal, de Toronto et de Vancouver.

2.2.1.3 Voyagistes réceptifs

Nous avons complété, le 8 avril 2004, l'acquisition d'une deuxième participation de 50 % dans Jonview Corporation, société de portefeuille qui détient le voyagiste réceptif Jonview Canada inc. (« Jonview Canada »). Cette acquisition a été réalisée en partenariat avec le Fonds de solidarité des travailleurs du Québec (F.T.Q.), actionnaire minoritaire de D.M.C. Transat inc. (devenue Jonview Canada), notre voyagiste réceptif faisant affaire au Québec. Au cours de l'exercice 2001, nous avons acquis une première participation de 50 % dans Jonview Corporation. À la suite de cette opération, notre participation dans Jonview Corporation avait atteint 80,07 %. Nous avons émis une débenture de 3,2 millions de dollars au Fonds de solidarité des travailleurs du Québec (F.T.Q.) afin de financer une partie de cette acquisition. Cette débenture porte intérêt au taux de 6 % et est remboursable en septembre 2009 en un seul versement en espèces ou en actions de Transat, au gré de celle-ci.

Le 31 octobre 2004, nous avons fusionné D.M.C. Transat inc. à Jonview Canada, qui est le voyagiste réceptif issu de cette fusion. Celui-ci exerce ses activités sous les bannières Jonview Canada, Out by View et Merika Tours.

Le 31 octobre 2005, Transat a acquis la totalité des éléments d'actif de Turissimo Caribe Excursiones Dominican Republic, C. por A., voyagiste réceptif en République dominicaine, pour une contrepartie en espèces de 1,2 million de dollars américains (1,4 million de dollars).

Le 1^{er} novembre 2005, nous avons constitué à la Barbade la société Caribbean Transportation Inc., qui gère les transferts entre les aéroports et les hôtels des passagers voyageant en République dominicaine. Les clients de cette société sont des voyagistes, notamment Transat Tours Canada, Vacances Transat S.A.S. (« Vacances Transat (France) ») et Look Voyages S.A. (« Look Voyages »). En 2005-2006, cette entité a rendu ses services à quelque 210 000 passagers. Le 1^{er} novembre 2006, deux filiales de Transat ont formé les sociétés East Coast Transportation inc. et West Coast Transportation Inc. East Coast Transportation Inc. gère les transferts entre les aéroports et les hôtels des passagers qui se rendent à Cancun et à Riviera Maya, au Mexique. Ses clients sont des voyagistes, dont certains sont des filiales de Transat, notamment Transat Tours Canada, Vacances Transat (France) et Look Voyages. West Coast Transportation Inc. gère quant à elle les transferts des passagers qui se rendent à Puerto Vallarta, au Mexique. Look Voyages, Vacances Transat (France) et Transat Tours Canada figurent également au nombre des clients de cette société.

Le 1^{er} novembre 2007, nous avons procédé à une réorganisation de nos activités de voyagiste réceptif dans les Caraïbes. Notre objectif consistait à devenir actionnaire majoritaire de tous nos voyagistes 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 voyagistes 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 voyagiste réceptif au Mexique, en République dominicaine et à la Barbade par le truchement d'une entente avec Gesmex Corporation en vertu de laquelle Transat détiendra 70 % des actions. Cette opération s'est résumé essentiellement à un échange d'actions, aucune contrepartie financière n'étant payable de part et d'autre.

2.2.1.4 Distribution

Du côté de nos activités de distribution, nous avons continué de travailler en fonction de deux axes parallèles, soit i) l'augmentation du nombre d'agences de voyages que nous contrôlons et ii) le développement de solutions en ligne.

Au cours de l'exercice 2004, nous avons procédé au lancement de notre nouvelle image de marque, qui s'inscrit dans notre stratégie d'intégration verticale. Transat, Air Transat, Vacances Transat, TravelPlus et Club Voyages, bien qu'elles conservent chacune leur nom, affichent dorénavant les mêmes couleurs et le même logo – l'étoile bleu pâle apparaissant en page couverture de la présente notice annuelle. Nolitours a également revu son image en adoptant le même logo, mais en rouge. 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 (B2B) et grand public (B2C), en plus d'être créatrice de valeur et de nous permettre de tirer le maximum de chacune de nos unités d'exploitation.

Le 1^{er} mai 2005, la Société a acquis une participation majoritaire de 50,1 % dans Travel Superstore inc. (« Trip Central »), société canadienne exploitant un réseau d'agences de voyages, pour une contrepartie totale en espèces de 4,5 millions de dollars. En vertu de l'entente intervenue, Transat dispose d'une option d'achat visant l'acquisition du solde des actions, qu'elle peut exercer jusqu'à la fin de 2014. Trip Central, dont le siège est situé à Hamilton en Ontario, gère présentement un réseau de 22 agences de voyages ainsi qu'un site Web de voyages centralisé. Le 1^{er} août 2005, Trip Central a acquis les éléments d'actif de Blenus Travel Service Ltd. et de Fundy Travel Ltd. pour une contrepartie totale de 1,3 million de dollars, dont 0,3 million de dollars a été payé en espèces à la date d'acquisition, le solde de 1,0 million de dollars étant payable sans intérêt par versements échelonnés sur cinq ans. Ces deux sociétés canadiennes exploitent des réseaux d'agences de voyages.

Au cours de l'année 2006, Trip Central a acquis les actifs de six agences de voyages pour une contrepartie totale de 1,1 million de dollars. De ce montant, 500 000 dollars ont été payés en espèces aux dates d'acquisition, les soldes étant payables sans intérêt au cours de périodes variant de trois à cinq ans. Trip Central a développé une nouvelle approche dynamique de la commercialisation des services de voyages vacances en exploitant les synergies entre Internet, son centre d'appel, plusieurs centres de services et les compétences de ses conseillers en voyages.

Le 1^{er} mai 2006, nous avons acquis le réseau canadien d'agences de voyages de Thomas Cook Travel Limited (« Thomas Cook ») pour une somme de 8,3 millions de dollars. Ce réseau regroupe 191 agences de voyages, soit 124 agences franchisées et 67 agences détenues en propriété exclusive, qui sont exploitées sous les bannières Thomas Cook et Voyages Marlin. Il compte également 22 bureaux de change, dont 19 sont situés dans les agences de voyages. Grâce à cette acquisition, Transat a renforcé sa présence en Ontario et dans l'Ouest canadien, conformément à notre stratégie de croissance et à notre modèle d'entreprise. Cette acquisition, qui nous a permis d'améliorer l'efficacité de notre distribution ainsi que notre gamme de produits, profitera ainsi à nos clients. Thomas Cook, dont le siège social est situé à Mississauga (Ontario), employait 384 personnes réparties dans l'ensemble du pays. Thomas Cook a fusionné avec Transat Distribution Canada inc. (anciennement Consultour inc.) (« Transat Distribution Canada »), notre filiale à 100 %, en date du 1^{er} mai 2006.

2.2.2 *Nos activités européennes*

En France, nous avons poursuivi l'examen de nos activités de voyageur expéditif en nous concentrant sur Look Voyages, notre filiale en propriété quasi-exclusive. Nous avons également consolidé notre présence ailleurs en Europe par l'acquisition d'une participation majoritaire dans deux sociétés qui sont des partenaires de notre groupe depuis de nombreuses années et par l'acquisition récente d'un voyageur britannique du nom de The Airline Seat Company Limited qui exerce ses activités sous le nom de Canadian Affair.

Le 1^{er} novembre 2004, nous avons fait l'acquisition d'une participation de 70 % dans Air Consultants Europe B.V., voyageur expéditif établi à La Haye, aux Pays-Bas, au coût de 1,1 million d'euros (1,6 million de dollars). En vertu de l'entente intervenue, Transat bénéficiait d'une option d'achat du solde des actions qu'elle pouvait exercer avant le 31 octobre 2007

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 qui ne lui appartenait pas, soit une participation de 30 %, conformément aux modalités de l'option qu'elle avait négociée en 2004. À la suite de cette opération, toutes les activités de nos voyageurs réceptifs seront menées par une seule entité de gestion, assurant ainsi une meilleure de qualité de service et des contrôles opérationnels et financiers plus efficaces. 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.

En juin 2005, Look Voyages s'est départie de sa participation de 44,27 % dans la Société de transport aérien régional S.A. en faveur de Angel Gage Aviation Limited au prix de 4,5 millions d'euros (6,9 millions de dollars).

Le 26 juin 2005, nous avons acheté la totalité des actions en circulation de Bennett Voyages S.A., voyageur expéditif français spécialisé dans les forfaits et les circuits en Scandinavie, au Royaume-Uni et en Irlande, pour une contrepartie totale estimative de 1,8 million d'euros (2,6 millions de dollars). Nous avons fait un versement en espèces de 1,1 million d'euros (1,6 million de dollars) à la date d'acquisition et un versement additionnel de 0,4 million d'euros en février 2006. Ce montant a été établi d'après les résultats de 2005. Un versement final, d'un montant similaire à celui du versement de février 2006, a été effectué en février 2007. Depuis cette acquisition, nous avons fusionné cette société à Vacances Transat (France).

Le 1^{er} décembre 2005, la Société a acquis, par l'entremise de sa filiale française Eurocharter S.A.S. qui exerce ses activités sous la bannière Club Voyages, les éléments d'actif de 20 agences de voyages exploitées en France et appartenant au réseau Voyages Carlson Wagonlit (CWT). L'opération a été conclue pour une contrepartie totale en espèces de 3,1 millions d'euros (4,3 millions de dollars) et prévoyait le transfert de 41 employés de CWT.

Le 1^{er} août 2006, nous avons procédé à l'acquisition de la totalité des actions du voyageur anglais The Airline Seat Company Limited (« TASC »), qui exerce ses activités sous la marque Canadian Air, pour une somme de 20,7 millions de livres sterling (environ 43,7 millions de dollars) payée en espèces. La société TASC, constituée en 1995, est un des principaux voyageurs anglais spécialisés dans les voyages entre le Royaume-Uni et le Canada. Elle vend chaque année 200 000 billets d'avion aller-retour, lesquels représentent un chiffre d'affaires annuel d'environ 75 millions de livres sterling (soit environ 155 millions de dollars). Son siège social est situé à Londres et elle possède des bureaux à Glasgow (Écosse) ainsi qu'à Vancouver. TASC compte plus de 60 employés et dessert sept destinations canadiennes. Cette acquisition est fidèle au plan stratégique que nous avons adopté en 2005, lequel énonce notre intention d'accroître l'envergure de Transat en tant que voyageur expéditif en Europe en nous appuyant sur notre positionnement déjà important. Au surplus, TASC est très bien positionnée dans le segment des ventes directes au consommateur (plus de 80 % des ventes de TASC sont des ventes directes au consommateur et plus de 50 % de ces ventes sont réalisées en ligne), lequel représente le segment de marché qui connaît la plus forte croissance au Royaume-Uni. La valeur stratégique de cette acquisition est ainsi d'autant plus importante qu'elle renforce notre stratégie de distribution multicanaux, qui est primordiale pour réussir sur le marché du Royaume-Uni.

En octobre 2006, dans le cadre de l'acquisition de TASC, nous avons également réorganisé la structure de nos filiales françaises, si bien que celles-ci sont maintenant détenues par Transat Europe Limited. Cette société constituée au Royaume-Uni est une filiale à part entière de Transat et est l'entité qui a fait l'acquisition de TASC.

Le 11 juillet 2007, Transat a acquis, pour une somme d'environ 7,04 millions d'euros, la totalité des actions du voyageur expéditif français Amplitude Internationale, qui se spécialise dans les voyages vers la Tunisie et dont les ventes se chiffrent à 35 millions d'euros. Chaque année, Amplitude Internationale vend ses produits de

voyage vers la Tunisie à quelque 80 000 citoyens français, par l'entremise d'agences de voyages traditionnelles et en ligne ainsi que de grands magasins de détail.

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 à partir de notre connaissance des secteurs pertinents. Puisque nous sommes une entreprise intégrée verticalement, nous avons déterminé que nous exerçons nos activités dans un seul secteur d'exploitation, les voyages vacances, et ce, dans deux régions géographiques, soit l'Amérique du Nord et l'Europe. Pendant l'exercice 2007, nous avons enregistré des revenus de 3 045,9 millions de dollars comparativement à 2 603,7 millions de dollars au cours de l'exercice 2006. De ces montants, nos activités en Amérique du Nord comptent pour 2 278,1 millions de dollars de nos revenus pour l'exercice 2007 et pour 2 059,6 millions de dollars pour l'exercice 2006. Nos activités en Europe représentent 767,8 millions de dollars de nos revenus de l'exercice 2007 et 544,1 millions de dollars de ceux de l'exercice 2006.

3.1 VOYAGISTES

Transat agit à titre de voyageur expéditif 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 TASC.

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

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.

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

Transat Tours Canada a terminé le repositionnement de ses marques en remaniant leur gamme respective de produits et services pour les destinations du Sud. En 2005, une nouvelle marque nationale a été lancée sous le nom de Nolitours, qui s'appuie sur la renommée de notre ancienne marque Nolitour au Québec et sur celle de la marque World of Vacations ailleurs au Canada. Nous avons également réexaminé l'offre de produits et la stratégie de tarification de Nolitours. 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 pour lesquels les agents de voyages reçoivent des commissions moins élevées tandis qu'elle

déploie des efforts de marketing considérables en vue de rejoindre le consommateur, lequel peut également acheter ses produits 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. Les produits de Vacances Transat sont vendus par l'intermédiaire des réseaux d'agences de voyages établis partout au Canada et les consommateurs peuvent obtenir de l'information concernant ces produits en ligne.

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 et Sainte-Lucie, tandis que Nolitours propose principalement des forfaits vers le Panama, le Venezuela, la Colombie, la République d'El Salvador, le Costa Rica, le Nicaragua et le Honduras ainsi qu'une vaste gamme de produits pour des destinations aux États-Unis (Floride).

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, Munich, Francfort, Hambourg, Amsterdam, Rome, Athènes, Vienne et Madrid. Les vols sur Londres et Paris sont offerts à l'année longue, mais à une moindre fréquence de novembre à mars.

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 1 348 000 voyageurs par l'intermédiaire de Vacances Transat et de Nolitours durant l'exercice 2007, par rapport à 1 200 000 au cours de l'exercice 2006.

3.1.2 Produits vendus sous la marque Rêvatours

Les produits portant la marque Rêvatours sont offerts par l'intermédiaire de Transat Tours Canada. Ces produits sont constitués de circuits haut de gamme en Asie (Chine, Vietnam, Inde et Thaïlande), en Europe de l'Est, en Afrique du Nord (Tunisie, Égypte et Maroc), en Espagne, au Portugal, en Grèce et en Turquie, en plus d'offres précises pour de plus petits segments du marché. Nous avons servi quelque 4 300 voyageurs par l'entremise de Rêvatours au cours de l'exercice 2007, comparativement à 6 000 pendant l'exercice 2006. Dans l'optique de notre stratégie de marque, Rêvatours a adopté, en août 2006, un nouveau logo affichant l'étoile dorée, ce qui la positionne comme voyagiste spécialisé au sein du groupe.

3.1.3 Produits de Vacances Transat (France)

La principale activité de Vacances Transat (France) consiste à distribuer, par l'entremise d'agences de voyages en France, des forfaits vacances à destination du Canada et des États-Unis. Bien que le Canada et l'Amérique du Nord demeurent des destinations long-courriers pour les Français, ils ont de moins en moins d'incidence sur les ventes de cette filiale à mesure que nous lançons de nouveaux produits dans les Caraïbes, comme la République dominicaine, Cuba, le Mexique et les Antilles françaises, ainsi que des forfaits et des excursions guidées dans bon nombre de pays d'Amérique latine, soit le Costa Rica, l'Équateur, le Brésil, l'Argentine, le Chili, le Pérou et la Bolivie. En 2004, Vacances Transat (France) a élaboré des produits en Asie et dans les îles de l'océan Indien. Grâce à ce choix de destinations, Vacances Transat (France) est devenue sur le marché français un spécialiste du long-courrier axé sur la vente de forfaits.

Vacances Transat (France) a servi environ 111 000 voyageurs pendant l'exercice 2007, par rapport à 104 000 au cours de l'exercice 2006.

Pendant la saison hivernale, les principaux marchés de Bennett Voyages, que nous avons fusionnée à Vacances Transat (France), 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'Angleterre, 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. Bennett Voyages a servi quelque 19 000 voyageurs pendant l'exercice 2007, par rapport à 17 500 au cours de l'exercice 2006. Bennett Voyages et Vacances Transat (France) ont servi ensemble plus de 140 000 voyageurs en 2007, ce qui les positionne parmi les dix plus importants voyagistes en France.

3.1.4 Produits vendus sous la marque Brokair

Transat France S.A.S. est active en France dans la commercialisation, sous la marque Brokair, de 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.

Environ 25 000 personnes ont acheté des produits vendus sous cette marque au cours de l'exercice 2007, comparativement à 20 000 pendant l'exercice 2006. Transat France S.A.S. a fusionné avec Vacances Transat (France) en décembre 2007.

3.1.5 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.

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.

Look Voyages a servi environ 204 000 voyageurs durant l'exercice 2007, comparativement à 164 000 au cours de l'exercice 2006.

3.1.6 Produits de The Airline Seat Company Limited

Canadian Affair est le nom commercial employé par The Airline Seat Company Limited, société détenue exclusivement par Transat depuis le 1^{er} août 2006. Cette entreprise compte parmi les principaux voyagistes du Royaume-Uni spécialisés dans les voyages au Canada. Elle offre à ses clients des produits vers sept destinations canadiennes au départ de huit aéroports du Royaume-Uni, ce qui englobe les nouveaux services qu'elle offre sur les ailes d'Air Transat au départ de l'aéroport Heathrow de Londres depuis mai 2007. Canadian Affair vend des vols à bord des appareils de Thomas Cook en vertu d'une entente commerciale et a accru ses services en 2007 grâce aux sièges sur Air Transat qu'elle vend par l'entremise de tous les canaux de distribution.

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 billets de train, des croisières, des circuits en voiture personnalisés ainsi que des produits spécifiques tels que le Rocky Montaineer.

Canadian Affair a transporté environ 161 500 voyageurs au cours de la période de douze mois terminée le 31 octobre 2007, comparativement à 69 700 voyageurs en 2006.

3.1.7 Produits de Jonview Canada

Jonview Canada, qui regroupe les produits vendus sous les marques Jonview Canada, Out by View 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, au Royaume-Uni, au Mexique, au Japon et au Brésil. Par l'intermédiaire de Jonview Canada, nous commercialisons différents produits auprès de voyagistes situés en Europe, principalement en France, au Royaume-Uni, en Allemagne, en Italie, en Suisse, aux Pays-Bas et en Belgique. Nous desservons 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 conçoit également de nouveaux produits, tels que des circuits en motoneige et des programmes hivernaux d'activités multiples, comme 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 nouveaux produits sont présentement offerts pour la saison 2007-2008.

Jonview Canada a accueilli 250 000 voyageurs au Canada pendant l'exercice 2007, comparativement à 237 000 au cours de l'exercice 2006.

3.1.8 Produits de Tourgreece

Tourgreece est un voyagiste réceptif établi à Athènes qui compte 28 ans d'histoire. Cette société offre une gamme de forfaits vacances, notamment des séjours, des excursions et des croisières en Grèce et dans les îles grecques, 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 et en Europe.

Tourgreece a servi environ 72 000 voyageurs au cours de l'exercice 2007, comparativement à 71 000 pendant l'exercice 2006.

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 de Thomas Cook, 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 409 points de vente. De ce nombre, nous en détenons 105 en propriété exclusive et 304 sont franchisés. Notre réseau canadien de distribution affilié regroupe désormais 109 agences Club

Voyages, 66 agences Voyages en Liberté et 174 agences Voyages Marlin, auxquelles s'ajoutent 28 agences TravelPlus, l'agence en ligne exitnow.ca et les 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 entendons exploiter 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, dites « brique et mortier » (*brick and mortar*), dans le but d'harmoniser l'ensemble des activités de distribution.

Par l'entremise de notre filiale Eurocharter, nous détenons aussi 69 agences de voyages à l'échelle de la France, que nous exploitons sous la bannière Club Voyages. À des fins de commercialisation, 32 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.

3.2.2 Commerce électronique

Exitnow.ca a été un des premiers sites Web axés sur la vente de forfaits et de vols nolisés au Canada. Elle a depuis été transformée en division de notre filiale Transat Distribution Canada inc. (anciennement Consultour inc.), dont la mission comporte deux volets, le premier étant l'exploitation d'un centre d'appels en ligne consacré aux voyages de dernière minute à rabais du marché canadien et le deuxième consistant à agir comme « prestataire technique » de nos sociétés et divisions quant à leurs besoins en matière de commerce électronique de détail. Plus précisément, exitnow.ca assure le fonctionnement des sites Web d'Air Transat, de Vacances Transat, de Nolitours, de Club Voyages, de Voyages Marlin et de TravelPlus en procurant à celles-ci leur savoir-faire en matière d'Internet et en les aidant à établir une stratégie « clic et mortier » (*brick and click*).

3.3 TRANSPORT AÉRIEN

En 2007, 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, de Halifax et de St. John's. En raison de certaines modifications de politique entrées en vigueur en 2002, Air Transat exploite des vols réguliers entre le Canada et les Pays-Bas, la Belgique, l'Irlande, l'Italie, l'Espagne, la Grèce, la France, le Royaume-Uni, l'Allemagne, les États-Unis, Cuba, le Mexique et la République dominicaine.

Pendant la saison hivernale, nous avons desservi plus de 36 destinations dans environ 18 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 2007, Air Transat a offert des vols directs entre le Canada et quelque 32 destinations européennes.

Nous avons transporté environ 2 727 000 passagers à bord d'Air Transat pendant l'exercice 2007, comparativement à 2 595 000 au cours de l'exercice 2006.

3.3.1 Distribution et marketing

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, le statut d'Air Transat en tant que transporteur régulier vers certains pays et pour les vols intérieurs et transfrontaliers nous permet de commercialiser directement des sièges auprès des agences de voyages par l'entremise des systèmes mondiaux de distribution (GDS), de vendre des sièges sur Internet, de conclure des ententes avec d'autres transporteurs en vue d'offrir des vols de correspondance, et de faire du transport de fret. Ces sièges sont alors offerts sur le site Web d'Air Transat, lequel utilise le moteur de réservation d'exitnow.ca. Le site Web 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.

3.3.2 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. Nous avons mis en place notre système de gestion de la sécurité en 2002 et celui-ci a déjà démontré sa valeur en nous permettant d'entrevoir des tendances pouvant influencer sur nos opérations et de prendre des mesures correctives préventives.

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 Airbus A330 et A310.

Les inspections 1 à 8 sont réalisées à des intervalles réguliers et obligatoires de dix-huit mois, conformément aux exigences strictes de la réglementation. Dans le passé, chaque inspection 1 à 8 de chacun des appareils A-310 était confiée individuellement à des spécialistes de l'entretien, qui n'étaient pas toujours situés près des hangars d'Air Transat.. Air Transat a revu ses processus dans le but de réduire les temps d'immobilisation et le

convoyage de ses appareils en négociant des ententes avec des spécialistes de l'inspection qui offrent de meilleurs tarifs et sont situés plus près de ses hangars, comme Services techniques Air Canada

En janvier 2005, Air Transat, qui loue des appareils Airbus A330 équipés de moteurs Rolls-Royce Trent 700, a conclu avec Rolls-Royce une entente visant l'achat de certains services d'entretien de moteur. On prévoit que la durée de cette entente s'échelonne jusqu'en 2011, soit la dernière année des baux des Airbus A330 loués par Air Transat.

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 de l'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.

3.3.3 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 du 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 cent cinquante millions de dollars américains au total, par sinistre.

Depuis quelques années, il existe un marché pour assurer ces risques, mais selon des modalités qui suscitent la controverse quant à leur caractère raisonnable. De plus, certains assureurs n'ont pas de permis pour exercer leurs activités au Canada. Comme le marché n'offrait aux transporteurs aériens aucune assurance responsabilité civile envers les tiers en cas de guerre ou d'acte terroriste au-delà de 150 millions de dollars américains selon des modalités commercialement raisonnables, il a été nécessaire que les gouvernements leur procurent cette couverture jusqu'à ce que les assureurs commerciaux le fassent. Le gouvernement canadien offre cette protection aux transporteurs aériens du pays.

Le gouvernement canadien maintient la protection offerte aux transporteurs aériens compte tenu des exigences en matière de licence et du fait que le gouvernement américain fournit toujours une couverture contre ces risques aux transporteurs aériens américains. Toutefois, rien ne garantit que le gouvernement canadien ne retirera pas cette protection, en particulier si le gouvernement américain devait changer sa position.

3.3.4 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 2007, nos contrats d'achat de carburant couvraient 50 % de nos besoins pour l'exercice 2008 et 2 % de nos besoins pour l'exercice 2009, comparativement à 59 % pour l'exercice 2007 et à 12 % pour l'exercice 2008 au 31 octobre 2006.

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 d'un commun accord pour chaque saison en fonction de marges fixes 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.

3.3.5 Services au sol et services d'aéroport

Handlex, notre filiale 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, de Toronto et de Vancouver. À partir de ses bases canadiennes, Handlex, qui compte quelque 1 200 employés, offre ses services à Air Transat ainsi qu'à vingt-cinq autres transporteurs aériens du monde entier. Son personnel spécialisé déploie ses services pour environ 6 000 départs et arrivées, annuellement.

3.4 NOS EMPLOYÉS

Au 31 octobre 2007, Transat et ses filiales comptaient un total de 6 090 employés actifs et le nombre moyen d'employés au cours de l'exercice 2007 s'élevait à environ 6 050. Pour de plus amples renseignements concernant le nombre d'employés travaillant pour nos principales filiales, veuillez vous reporter à la page 13 de notre rapport annuel 2007, 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 du 21 janvier 2008 se rapportant à l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires 2008 (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 publique (SCFP)	En vigueur jusqu'au 31 octobre 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	Expirée (négociations en cours depuis le 17 décembre 2007)
Mécaniciens et préposés d'escale – Toronto et Montréal	Handlex	Teamsters, sections locales 419 et 1999	En vigueur jusqu'au 30 novembre 2009
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	En vigueur jusqu'au 6 septembre 2009
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 2008
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 1 ^{er} avril 2010

Employés	Filiale de Transat	Association	Statut de la convention collective
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 30 novembre 2009

3.5 CONCURRENCE

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

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 d'agences de voyages. 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 motivation.

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.

Pour réussir, un voyageur doit réunir les caractéristiques suivantes : une bonne compréhension des goûts et des besoins des vacanciers, une solide réputation auprès des fournisseurs hôteliers, un volume suffisant pour offrir des coûts d'hébergement et de transport aérien concurrentiels, une réputation établie quant à la capacité à vendre les chambres qu'ils se sont engagés à vendre auprès des fournisseurs hôteliers, une bonne compréhension des canaux de distribution de laquelle découlent d'excellentes relations avec les agences de voyages reposant sur la réputation du voyageur en ce qui a trait à la valeur offerte et à la satisfaction de la clientèle.

3.5.1.1 Sur le marché français

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, Go Travel Direct.com, Red Seal Vacations inc. faisant affaire sous le nom de Sunwing Vacations, et plusieurs autres.

Outre Transat, quelques voyageurs d'envergure occupent une place importante sur le marché canadien, dont My Travel Canada Holidays inc. (qui inclut Sunquest Vacations^{MD} et AlbaTours^{MD}), Premier choix inc. faisant affaire sous le nom de Vacances Signature, Conquest Vacations Company, Red Seal Vacations inc. faisant affaire sous le nom de Sunwing Vacations, et Vacances Air Canada. Nous avons réussi à nous tailler une place enviable sur le marché des voyages vers l'Europe, surtout vers le Royaume-Uni durant la saison estivale, ainsi que sur le marché des destinations soleil au cours de la saison hivernale.

Notre diversification géographique vise les points de départ et les destinations, notre but étant d'offrir les produits qui correspondent le mieux aux attentes de la clientèle dans chaque nouveau marché, de préférence en exclusivité. À cet égard, notre entente avec WestJet nous permet de pénétrer de nouveaux marchés, comme nous le mentionnons dans 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 français

Le marché français est composé d'environ 350 voyageurs, dont les plus importants sont Club Med-Jet Tours^{MC}, Voyages FRAM^{MC}, Nouvelles Frontières^{MC} ainsi que Look Voyages et Vacances Transat (France), nos propres voyageurs.

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 le début des années 2000 en raison de la venue de sociétés étrangères et du rapprochement des acteurs français. Notons plus particulièrement que TUI AG, voyageur allemand et joueur important de l'industrie, a acquis Nouvelles Frontières^{MC} et a créé un nouveau voyageur nommé TUI France^{MC}, tandis que First Choice, voyageur établi au Royaume-Uni, a acquis Marmara-Étapes Nouvelles et Tourinter. Thomas Cook, voyageur appartenant à des intérêts allemands, a acquis pour sa part le réseau d'agences de voyages Havas et a créé Thomas Cook Voyages ainsi que Neckermann^{MC}, deux nouveaux voyageurs. Tous ces événements ont généré un marché très compétitif à l'égard de chaque destination, marché qui compte désormais au moins six 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 voyagistes qui ont tous des volumes d'activités importants dans de nombreux pays européens et dans d'autres régions du monde. En France, ces fusions font en sorte que Nouvelles Frontières et Marmara appartiennent désormais à la même entité et, bien que leurs activités ne soient pas fusionnées, forment ensemble le plus important voyagiste pour de nombreuses destinations de moyen-courrier comme le Maroc, la Tunisie, l'Égypte et la Turquie.

En ce qui concerne Transat, nous sommes solidement implantés en France, où nos activités de voyagiste reposent sur Vacances Transat (France), Look Voyages et Brokair.

Par l'entremise de Vacances Transat (France), nous demeurons le chef de file des voyagistes offrant des forfaits à destination du Canada. Au fil des ans, nous avons su construire sur cette plate-forme pour intensifier notre offre sur l'ensemble des destinations long-courriers. Ainsi, profitant de synergies avec Vacances Transat au Canada, Vacances Transat (France) figure dans le peloton de tête des voyagistes français pour les voyages à destination de la République dominicaine, de Cuba et du Mexique.

Look Voyages se classe présentement au septième rang des voyagistes en France. 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, qui arrive au premier rang dans le segment des moins de 30 ans lors des enquêtes de notoriété.

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.

3.5.1.3 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.

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 Web www.canadianaffair.com. Ses ventes en ligne augmentent sans cesse, conformément à la tendance observée au Royaume-Uni, et représentent actuellement plus de 55 % de ses ventes de billets d'avion. 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 le site Web www.airtransat.co.uk.

Au Royaume-Uni, où la concurrence pour la vente de vols secs est féroce, les ventes sans intermédiaire font directement concurrence aux agences de voyages et aux voyagistes. Les principaux concurrents en présence sont Zoom Airlines, transporteur aérien à bas prix établi au Canada depuis 2004, et Flyglobespan.com, autre 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 a commencé en 2007 à exploiter ses propres vols sur le Canada. Air Canada et British Airways dominent quant à elles le marché des voyages d'affaires vers le Canada.

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 le groupe TUI 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 et Travelocity 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.

Canadian Air s'est toujours positionnée en tant que voyagiste vendant des vols et des vacances de première qualité au meilleur prix possible, et est reconnue à ce titre dans l'industrie. En 2004 et 2005, la Commission canadienne du tourisme l'a d'ailleurs classée comme étant le meilleur voyagiste du Royaume-Uni dans le secteur des ventes directes.

3.5.2 Agences de voyages et distribution

Les agences de voyages sont les intermédiaires entre le voyagiste 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 du Nord 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 faible proportion des ventes.

D'après les sources de l'industrie, on compte environ 4 500 agences de voyages au Canada et à peu près 5 000 en France.

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 voyage, 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 voyageurs.

Enfin, les agents de voyages indépendants représentent le dernier tiers. Au Canada, on assiste de plus en plus à une intégration verticale entre les réseaux d'agents de voyages et les voyageurs, comme c'est aussi le cas en Europe. Tous les principaux voyageurs canadiens ont acquis des agences de voyages au cours des dernières années.

En France, le client a accès à une grande variété de moyens pour acheter un forfait vacances ou des billets d'avion : agences de voyages ou Internet, comités d'entreprise, milieux associatifs ou spécialistes pour les groupes. 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.

Il n'y a pas de doute qu'un certain nombre de modes de distribution continueront de coexister. Même si la croissance des agences de voyages virtuelles se poursuit, nombreux sont les clients qui préfèrent traiter directement avec des conseillers en voyages, lesquels doivent faire la preuve de leur valeur ajoutée. D'autres clients font leurs choix à l'aide d'Internet, mais insistent pour conclure la vente en personne. 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

Selon nous, 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'apport aux transporteurs de réseau aux principales plaques tournantes.

Les transporteurs de réseau commercialisent et distribuent leurs services aux consommateurs par l'entremise de services de réservation internes, de systèmes mondiaux de distribution et d'Internet. Les transporteurs

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

Les transporteurs de réseau augmentent le nombre de destinations qu'ils offrent à l'aide d'outils de commercialisation comme le partage de codes. 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 seize 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 : notre étoile figurant sur la page couverture de la présente notice annuelle, Air Transat, Handlex, Nolitours, Transat Holidays/Vacances Transat, Rêvatours, Merika Tours (anciennement connue sous le nom de Kilomètre Voyages), Look Voyages, Lookéa, Lookéko, Brokair, Canadian Affair, Air Consultants Europe, Bennett Voyages, Club Voyages, TravelPlus, Voyages Marlin, Exitnow.ca, Tripcentral.ca, Voyages en Liberté, Jonview Canada, Transat Holidays USA, Cameleon, Turrissimo, Trafictours et Tourgreece ainsi que les autres marques, noms commerciaux et noms de domaine liés aux marques de commerce susmentionnées.

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

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

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

3.7 TENDANCES

Au cours des dernières années, le secteur des voyages vacances au Canada a été témoin d'une consolidation des activités, favorisant ainsi l'intégration verticale. Ce secteur a également subi les effets de la mondialisation des marchés. Bien qu'il y ait toujours un nombre important de voyagistes de moindre envergure, quatre principaux voyagistes, dont deux sont de propriété étrangère, dominent maintenant le marché canadien.

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 auront également une incidence sur le marché français. Pour plus de détails concernant les tendances, veuillez consulter la rubrique 3.5 de la présente notice annuelle traitant de la concurrence.

3.8 LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE DANS LEQUEL NOUS EXERÇONS NOS ACTIVITÉS

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

3.8.1 *Voyagistes et agences de voyages*

3.8.1.1 Canada

Au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique, où se situe le cœur de nos activités, les voyagistes et les agences de voyages (désignés collectivement « agents de voyages » dans les paragraphes qui suivent) sont régis par des lois spécifiques assurant la protection des voyageurs. Dans ces trois provinces, les agents de voyages doivent détenir un permis pour exercer leurs activités et doivent déposer dans un compte en fidéicommiss les sommes qu'ils reçoivent des voyageurs pour les services de voyage que ceux-ci achètent. Avant le départ de leurs clients, les agents de voyages ne peuvent retirer ces sommes que dans le but de payer les fournisseurs des services de voyage pour lesquels les sommes ont été reçues. Comme condition d'obtention d'un permis d'agent de voyages, ces trois provinces requièrent également que les agents de voyages remettent une garantie, sous forme de cautionnement ou de lettre de crédit, aux organismes qui assurent le respect de leurs obligations statutaires. En outre, 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. 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 oeuvre les mécanismes de contrôle et d'inspection prévus dans les lois de ces provinces et d'assurer le respect de ces lois.

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.

A- Fonds d'indemnisation

Le Québec est la seule province dont le fonds d'indemnisation, qui remplace les anciens fonds de cautionnement collectif, transfère aux consommateurs le fardeau de financer leur propre protection en tant que voyageurs, alors que ce fardeau reposait auparavant sur les agents de voyages. Ce fonds d'indemnisation est constitué de contributions des clients, lesquelles représentent 0,35 % du coût total des services de voyage achetés, et de contributions des voyagistes, lesquelles représentent 0,16 % des services de voyage vendus par l'entremise des agences de voyages au Québec. Les voyagistes doivent contribuer au fonds d'indemnisation jusqu'à ce qu'ils aient remboursé la somme de 6,0 millions de dollars que le gouvernement avait avancée pour renflouer leur ancien fonds de cautionnement collectif. 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. Dans les cas où l'inexécution des services de voyage résulte d'une faute de l'agent de voyages, le client est indemnisé ou remboursé d'abord à même le compte en fidéicommissé de l'agent de voyages quant à tout solde lié à sa réservation, puis à même le cautionnement individuel de l'agent de voyages et enfin, si ce cautionnement est insuffisant, par le fonds d'indemnisation. 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 demeurent 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. Si un fournisseur final fait défaut, la responsabilité des agents de voyages est limitée, à l'instar des règles qui prévalent au Québec, aux cas où l'agent de voyages a omis i) de déboursé correctement les fonds reçus de ses clients ou ii) d'agir de bonne foi et sans lien de dépendance avec le fournisseur, alors que ledit fournisseur n'a pas failli à une obligation de s'inscrire en vertu de la loi. 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, il appartient aux agents de voyages de contribuer au *Travel Assurance Fund* (« fonds de prévoyance »). 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.

B- 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 leur publication, 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. Comme au Québec, il n'est pas nécessaire qu'une telle représentation fasse 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 règles du jeu ne sont pas les mêmes pour les agents de voyages et pour les autres fournisseurs de voyages, comme les transporteurs aériens en ce qui concerne la publicité relative aux tarifs aériens. Les transporteurs aériens, qui ne sont pas soumis à la législation provinciale, 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. Le projet de loi C-11, qui a été adopté par la Chambre des communes le 28 février 2007 et a reçu la sanction royale le 22 juin 2007, a maintenant force de loi. Ce projet de loi modifie plusieurs lois, dont la *Loi sur les transports au Canada*, et certaines de ses dispositions prévoient le pouvoir de réglementer la publicité des tarifs aériens. Malgré ce qui précède, la portée de ces dispositions et leurs effets sur la publicité des sociétés aériennes sont incertains. En outre, l'entrée en vigueur des dispositions du projet de loi C-11 qui portent sur la publicité est présentement suspendue et rien n'indique pour l'instant quand ces dispositions entreront en vigueur.

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 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.

A – 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;

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 €) 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.

B – 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 cinq 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.

C – 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 spécifiques 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.

En 1998, une dérogation a toutefois été accordée aux agents de voyages par la DGCCRF pour les offres concernant plusieurs villes de départ et/ou plusieurs villes d'arrivée. Dans ce cas, la DGCCRF tolère que les taxes d'aéroport, dont le taux varie en fonction des lieux de départ et d'arrivée, ne soient pas incluses dans le prix. Néanmoins, leur caractère obligatoire doit apparaître sans ambiguïté et le consommateur doit pouvoir prendre connaissance en une seule fois de l'ensemble des taxes qui s'ajoutent au prix de son voyage. Cette dérogation ne concerne en principe que les taxes d'aéroport obligatoires et les offres de voyages avec plusieurs villes de départ et/ou d'arrivée.

Dans les faits, de nombreux acteurs du marché du tourisme et notamment les transporteurs aériens ont pris l'initiative de communiquer systématiquement leurs prix hors taxes et hors surcharges de carburant. Afin de demeurer concurrentiels, tous les acteurs du marché ont progressivement adopté la même pratique.

Tenant compte des spécificités du marché du tourisme et de cette pratique généralisée, la DGCCRF a longtemps toléré cette situation.

Elle a cependant entrepris une action de concertation avec les transporteurs aériens et les agents de voyages afin de prendre en considération leurs contraintes et d'arrêter des règles précises qui devront être respectées par tous sous peine de sanctions.

Ainsi, à la suite d'un avis de la DGCCRF daté du 30 mars 2007, tous les voyageurs doivent dorénavant afficher des prix qui comprennent les taxes, les surcharges de carburant et les frais de dossier.

D – 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;
- 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 les exigences auxquelles elles sont assujetties.

3.8.1.3 Royaume-Uni

L'industrie touristique du Royaume-Uni est chapeautée par trois grands organismes de réglementation, soit l'ATOL, l'ABTA et l'IATA (définis ci-dessous). Tous les voyageurs 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 Travel Trust est membre de ces deux 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). La plupart des entreprises vendant des services de transport aérien au Royaume-Uni, telle Canadian Air Travel Trust, sont tenues, en vertu de la loi, de détenir un permis appelé « ATOL ». Le permis ATOL prémunit les consommateurs contre les pertes d'argent ou évite que les consommateurs soient laissés en plan à l'étranger si un voyageur cesse ses activités. Toutes les entreprises détentrices d'un permis doivent déposer un cautionnement auprès de la CAA afin de permettre à la CAA de rembourser les voyageurs empêchés de voyager ou de rapatrier les voyageurs qui se trouvent à l'étranger lorsqu'un voyageur cesse ses activités. La protection ATOL est comprise dans le prix des voyages réservés auprès d'un détenteur de permis ATOL. Il existe également un fonds appelé « Air Travel Trust », qui est garanti par le gouvernement et dans lequel on puise si un cautionnement ATOL n'est pas suffisant pour dédommager toutes les personnes touchées par le défaut d'un voyageur.

L'ABTA, l'association des agents de voyages du Royaume-Uni, est un organisme représentant les agences de voyages et les voyageurs 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.

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'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.

Le nouvel accord relatif au transport aérien intervenu 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.

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 sera effectuée à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la Convention de Montréal. 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.

3.8.2.2 Législation canadienne

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

Notre société aérienne Air Transat est tenue d'obtenir un permis de l'Office pour chaque vol nolisé international ou pour chaque série de vols nolisés internationaux. L'autorisation est assujettie à l'obligation de fournir divers détails à l'Office relativement au vol, à l'admissibilité et à la responsabilité financière de l'affréteur, ainsi qu'aux modalités des contrats d'affrètement. La délivrance de toute autorisation pour un vol nolisé international ou une série de vols nolisés internationaux dépend en outre de la remise par Air Transat de documents établissant de façon satisfaisante que les paiements anticipés versés par l'affréteur à Air Transat, pour un vol nolisé international ou une série de vols nolisés internationaux, sont protégés par un cautionnement ou une lettre de crédit irrévocable. Le cautionnement ou la lettre de crédit irrévocable garantit un montant équivalant aux paiements qu'Air Transat reçoit

d'avance des affréteurs pour tous les segments de vols nolisés non réalisés faisant l'objet d'un contrat d'affrètement. L'Office détermine aussi les conditions régissant la relation entre les transporteurs aériens et l'affréteur.

En vertu de la réglementation canadienne actuelle, un transporteur aérien n'a pas le droit de vendre directement au public des sièges pour des vols nolisés 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 l'Irlande, du Portugal, de l'Italie, de la Grèce, de l'Espagne, de l'Autriche, de la Pologne, du Mexique 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 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.

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 aux exigences des lois étrangères auxquelles elle est assujettie.

3.8.3 *Environnement*

Nous sommes assujettis à diverses lois en matière environnementale et nous surveillons nos activités pour nous assurer du respect des exigences et des normes environnementales applicables. Au besoin, nous adoptons des mesures préventives et correctives pour nous y conformer. À cet égard, nous avons mis en place une série de programmes et de procédures pour optimiser les processus de récupération, de recyclage et de gestion des carburants fossiles d'Air Transat. En 1999, nous avons également créé au sein d'Air Transat un comité de l'environnement qui veille au respect, à tous égards importants, des exigences et des normes environnementales applicables. 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.

Nous estimons que nous respectons, à tous égards importants, les dispositions des lois et des règlements sur l'environnement auxquels nous sommes assujettis.

Compte tenu de la hausse des prix du pétrole et de la question, de plus en plus pressante, des émissions de gaz à effet de serre, la gestion rigoureuse du carburant d'avion demeure une priorité de tous les instants. Dès 2003, Air Transat a mis en oeuvre un ambitieux projet de gestion du carburant dont l'objectif est double : alléger sa facture pétrolière et réduire ses émissions de gaz à effet de serre. L'introduction et le suivi systématique de nouvelles procédures ont permis à notre transporteur de réduire sa consommation de carburant d'année en année. À périmètre égal, la consommation a baissé de 5,5 % par rapport à 2003, une performance exceptionnelle qui a généré des économies de plusieurs millions de dollars sans parler des dizaines de milliers de tonnes d'émissions évitées. Les

mesures d'économie du carburant concernant notamment les opérations aériennes, la préparation des plans de vol, les opérations au sol, l'ingénierie et le commissariat.

Au surplus, Transat possède, depuis 2007, un Comité de tourisme durable qui a pour mandat d'orchestrer toutes nos actions dans ce domaine, suivant un plan d'action à long terme qui couvre les aspects environnemental, socioculturel et économique du tourisme. La mise en place d'une stratégie de tourisme durable représente un vaste chantier qui s'échelonne sur plusieurs années. En 2007, nous avons posé plusieurs jalons importants, avec la mise en place de comités environnementaux sur tous nos sites d'implantation, le lancement d'un programme de soutien pour les communautés et la préparation d'un projet pilote qui portera sur la performance de nos fournisseurs en matière de développement durable. Par exemple, nous avons mis sur pied au printemps 2007 un programme de soutien pour les projets touristiques qui s'inspirent des principes du développement durable. Il consiste à financer des organismes ou des collectivités qui prennent des initiatives visant à protéger et à mettre en valeur leur patrimoine naturel et culturel, ou à maximiser les retombées positives du tourisme.

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 2007, que vous pouvez consulter sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com.

4. DIVIDENDES ET OFFRES PUBLIQUES DE RACHAT

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 paiement 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 nouvelle 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 payés le 15 janvier 2007, et de 0,09 \$ qui ont été payés les 15 avril, 15 juillet et 15 octobre 2007.

Offre publique de rachat dans le cours normal des affaires

Le 13 juin 2007, notre conseil d'administration a annoncé qu'il avait déposé auprès de la Bourse de Toronto un avis de renouvellement, pour une période de douze mois, de l'offre publique de rachat dans le cours normal des affaires. Dans cet avis, nous avons fait part de notre intention d'acquérir, à des fins d'annulation, jusqu'à 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 12 juin 2007, il y avait un total de 33 877 482 actions à droit de vote variable et à droit de vote émises et en circulation, y compris un flottant de 32 880 036 actions à droit de vote variable de catégorie A et à droit de vote de catégorie B.

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 paie pour toute action à droit de vote variable ou à droit de vote représente le cours au moment de l'acquisition, additionné des frais de courtage. Les achats en vertu du programme renouvelé ont été autorisés à compter du 15 juin 2007 et prendront fin au plus tard le 14 juin 2008.

Au cours de l'exercice ayant débuté le 1^{er} novembre 2006 et s'étant terminé le 31 octobre 2007, nous avons racheté à des fins d'annulation 736 100 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 au comptant d'environ 23,9 millions de dollars.

5. RAPPORT DE GESTION

Nous vous référons à notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2007, que vous pouvez consulter sur SEDAR au www.sedar.com.

6. STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL

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 afin de pouvoir détenir les licences requises pour exploiter un service aérien. Puisque Transat détient Air Transat en propriété exclusive, Transat doit se qualifier à titre de « Canadien » pour qu'Air Transat se qualifie à titre de « Canadien ». 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.

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 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 % 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 % 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 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 et que les actions à droit de vote variable sont détenues ou contrôlées par des personnes qui ne sont pas des Canadiens (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.

6.2 DESCRIPTION GÉNÉRALE DE NOTRE CAPITAL SOCIAL

En date de la présente notice annuelle, le capital social de Transat se compose d'actions à droit de vote et d'actions à droit de vote variable, introduites dans nos plus récents statuts de modification déposés et entrés en vigueur le 4 mars 2005, et d'actions privilégiées. Au 21 janvier 2008, 1 807 277 actions à droit de vote variable et 31 865 133 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*

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.

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.

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.

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.

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, 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.

Contraintes en matière de propriété d'actions

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

6.2.2 *Actions à droit de vote de catégorie B*

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.

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.

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.

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.

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.

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 datés du 4 mars 2005.

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 2007.

TRANSAT A.T. INC. TRZ.A			
Mois	Plafond	Plancher	Volume
Octobre 2007	39,96	35,50	136 585
Septembre 2007	35,90	29,79	108 338
Août 2007	31,17	27,50	323 209
Juillet 2007	34,89	31,55	108 789
Juin 2007	35,86	32,22	125 826
Mai 2007	38,06	35,30	99 162
Avril 2007	38,00	35,00	90 189
Mars 2007	37,16	31,99	169 044
Février 2007	36,04	31,00	522 581
Janvier 2007	34,00	30,97	238 884
Décembre 2006	31,99	29,00	140 079
Novembre 2006	29,31	26,99	315 007

TRANSAT A.T. INC. TRZ.B			
Mois	Plafond	Plancher	Volume
Octobre 2007	40,11	35,11	2 772 269
Septembre 2007	35,95	29,02	1 411 012
Août 2007	31,72	28,20	2 069 872
Juillet 2007	34,97	30,99	2 007 727
Juin 2007	36,57	32,00	1 636 567
Mai 2007	38,25	34,89	1 328 258
Avril 2007	38,32	34,52	1 530 441

Mars 2007	37,19	31,30	2 277 673
Février 2007	36,21	29,10	1 930 623
Janvier 2007	34,40	30,63	1 854 308
Décembre 2006	31,80	28,51	1 921 456
Novembre 2006	29,40	26,87	1 445 527

Le 31 octobre 2007, le cours de clôture à la Bourse de Toronto des actions à droit de vote variable était de 39,96 \$ par action et celui des actions à droit de vote était de 39,88 \$ par action.

8. NOS ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION

8.1 NOS ADMINISTRATEURS

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

Nom de l'administrateur, province et pays de résidence ⁽¹⁾	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 et président du conseil, Transat Tours Canada	Février 1987	400 905
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 Branchez-vous inc. (<i>société d'édition Internet</i>)	Avril 1995	20 762
John P. (Jack) Cashman <i>Ontario, Canada</i>	Président, Humphrey Management Limited (<i>société de portefeuille fermée qui fournit également des services-conseils</i>)	Avril 2005	1 000

Nom de l'administrateur, province et pays de résidence ⁽¹⁾	Principale occupation	Administrateur depuis	Actions avec droit de vote détenues en propriété ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou une emprise ⁽²⁾
Lina De Cesare <i>Québec, Canada</i>	Présidente, Voyagistes, Transat; présidente, Corporation de gestion hôtelière Caméléon, Trafictours Canada inc., Caméléon Marival (Canada) inc. et Transat Holidays USA, Inc.	Mai 1989	77 464
Jean Pierre Delisle <i>Québec, Canada</i>	Comptable agréé (et administrateur de plusieurs sociétés et successions)	Octobre 2007	2 000
Benoît Deschamps ⁽¹⁾ <i>Québec, Canada</i>	Président, Champré Capital inc. (société de services-conseils en financement d'entreprise) et chef des services financiers intérimaire de Mechtronix Systems Inc.	Avril 2007	6 502
Jean Guertin <i>Québec, Canada</i>	Conseiller et administrateur de sociétés et professeur honoraire, HEC Montréal	Avril 1995	5 700
H. Clifford Hatch Jr. <i>Ontario, Canada</i>	Président et chef de la direction, Cliffco Investments Limited (<i>société de portefeuille de gestion et de capital de risque</i>)	Mars 2001	3 374
Jacques Simoneau <i>Québec, Canada</i>	Vice-président exécutif, Investissement, Banque de développement du Canada	Novembre 2000	3 500
Philippe Sureau <i>Québec, Canada</i>	Président, Distribution, Transat; président et président du conseil, Transat Distribution Canada; président, Eurocharter SAS.; président du conseil, Travel Superstore Inc.	Février 1987	316 263
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. Benoît Deschamps a annoncé qu'il ne sollicitera pas le renouvellement de son mandat d'administrateur lors de l'assemblée des actionnaires.

(2) Le nombre d'actions indiqué est arrêté au 21 janvier 2008 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 trois fois les honoraires annuels de base auxquels il a droit après avoir siégé pendant trois ans comme administrateur. Tous nos administrateurs se conforment à ces lignes directrices, à l'exception de MM. Cashman et Delisle qui ne siègent pas comme administrateurs depuis trois ans. Veuillez consulter notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction de 2008 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. depuis juin 2005 et a été chancelier et président du conseil de l'Université de Montréal de 1990 à 2003;
- M. Benoît Deschamps a été administrateur de sociétés et conseiller en financement d'entreprise à compter de novembre 2000 jusqu'à ce qu'il occupe son poste actuel. Il a aussi occupé le poste de vice-président, Planification financière, et trésorier du Groupe Vidéotron ltée d'août 1997 à novembre 2000;
- M. H. Clifford Hatch Jr. a été président et chef de la direction de Aurdisyl Management Corporation de 1993 à 2006;
- 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;
- M. Dennis Wood, O.C. a été président et chef de la direction intérimaire de GBO inc. (anciennement Le Groupe Bocenor inc.).

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 21 janvier 2008 sont énumérés dans le tableau suivant :

COMITÉ EXÉCUTIF	Jean-Marc Eustache, président André Bisson, O.C. Jean Guertin H. Clifford Hatch Jr.
COMITÉ DE VÉRIFICATION	André Bisson, O.C., président Benoît Deschamps ⁽¹⁾ Jean Guertin John D. Thompson
COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES ET DE LA RÉMUNÉRATION	Jean Guertin, président H. Clifford Hatch Jr. Dennis Wood John D. Thompson
COMITÉ DE RÉGIE DE L'ENTREPRISE ET DES	H. Clifford Hatch Jr., président André Bisson, O.C.

NOMINATIONS

Benoît Deschamps⁽¹⁾
Jacques Simoneau

(1) M. Benoît Deschamps a annoncé qu'il ne sollicitera pas le renouvellement de son mandat d'administrateur lors de l'assemblée des actionnaires.

André Bisson, O.C., Jean Guertin 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.

8.2 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 2008, les administrateurs et membres de la haute direction de la Société détiennent en tant que groupe 896 263 actions à droit de vote, lesquelles représentent 2,83 % du nombre total d'actions à droit de vote émises et en circulation à cette date, ainsi que 2,68 % 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	400 905
Lina De Cesare <i>Québec, Canada</i>	1989	Présidente, Voyagistes	77 464
Philippe Sureau <i>Québec, Canada</i>	1987	Président, Distribution	316 263
Bernard Bussières <i>Québec, Canada</i>	2001	Vice-président, Affaires juridiques et secrétaire	25 486
Corinne Charette <i>Québec, Canada</i>	2006	Vice-présidente et chef de la direction des systèmes d'information	901
André De Montigny <i>Québec, Canada</i>	2000	Vice-président, Développement des affaires	10 348
François Laurin <i>Québec, Canada</i>	2005	Vice-président, Finances et administration et chef de la direction financière	3 141
Michel Lemay <i>Québec, Canada</i>	2006	Vice-président, Affaires publiques et communication	3 276

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-Luk Pellerin <i>Québec, Canada</i>	2007	Vice-président, Ressources humaines	–

(1) Le nombre d'actions indiqué est arrêté au 21 janvier 2008 et est fondé sur les déclarations des membres de notre haute direction.

À l'exception de MM. Jean-Marc Eustache, Bernard Bussièrès 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. Philippe Sureau a été vice-président exécutif de Transat jusqu'à ce qu'il soit nommé président, Distribution le 17 décembre 2004. Il a été président-directeur général d'Air Transat de mars 1997 à novembre 2000. Il est également président de Transat Distribution Canada;
- Mme Lina De Cesare a été vice-présidente exécutive, Voyagistes, de Transat jusqu'à ce qu'elle soit nommée présidente, Voyagistes, le 17 décembre 2004. Elle est également présidente de Corporation de gestion hôtelière Caméléon;
- Mme Corinne Charette a agi, de 2003 à 2006, comme directrice adjointe et chef de l'information pour FINTRAC, une agence du gouvernement fédéral qui recueille et communique des renseignements financiers concernant des opérations douteuses de blanchiment d'argent et financement d'activités terroristes ainsi que des menaces à la sécurité du Canada. Avant d'occuper ce poste, elle était vice-présidente principale, Canaux Internet et détaillants, à la Banque Canadienne Impériale de Commerce. Au cours de sa carrière, elle a également travaillé pour KPMG, Services mondiaux IBM et Via Rail Canada;
- Avant de se joindre à Transat en mai 2005, M. François Laurin était vice-président, placements, Médias et communications chez CDP Capital – Placements privés depuis 2003. Avant d'occuper ce poste, il a été vice-président de groupe et contrôleur, Amériques et systèmes de transport pour Bombardier Transport de 2001 à 2003 et vice-président, Finance et administration de Microcell i5 de 2000 à 2001. M. Laurin est comptable agréé (CA) et est également analyste financier agréé (CFA);
- 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 G.E., Domtar et Bombardier, en Europe et en Asie. Chez Bombardier, il a été vice-président des ressources humaines du groupe Bombardier Services pendant trois ans et vice-président, Développement organisationnel, pour le groupe Bombardier Transport pendant deux ans.

Interdictions d'opérations ou faillites

À la connaissance de Transat, à l'exception de i) M. Dennis Wood, qui est présentement un administrateur de GBO inc. (anciennement Le Groupe Bocenor inc.), société qui a été soumise à un événement ayant entraîné le dépôt par celle-ci, le 11 juin 2004, d'un avis d'intention de faire une proposition en vertu de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* (Canada) ayant été ratifié par la Cour supérieure du Québec le 5 août 2004; 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; et de 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, qui ont été enregistrées le 27 décembre 2006, 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,

- a. 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;
- b. 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;
- c. 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.

Amendes ou sanctions

À la connaissance de Transat, aucun administrateur ou membre de la haute direction de la Société ne s'est vu imposer a) des amendes ou des 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.

Faillites personnelles

À la connaissance de Transat, aucun membre de la haute direction ou administrateur de la Société 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 ET MESURES RÉGLEMENTAIRES

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.

Le 18 février 2005, Rosa Alves et les demandeurs nommés ont déposé trois demandes de recours collectifs devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario, la Cour du banc de la Reine de la Saskatchewan et la Cour supérieure du Québec contre plusieurs défenderesses, y compris les voyagistes MyTravel Canada Holidays inc. et MyTravel Affiliates inc. faisant affaire sous le nom de « Sunquest », First Choice Canada inc. faisant affaire sous le nom de « Vacances Signature », Red Seals Vacations inc. faisant affaire sous le nom de « Sunwing » et Transat A.T. inc. (qui est erronément nommée comme défenderesse à l'action au lieu de Transat Tours Canada inc.) faisant affaire sous les noms de « World of Vacations » et de « Vacances Air Transat ». La demanderesse représentante réclame, au nom de toutes les personnes qui ont acheté par l'entremise des défenderesses un voyage à Holguin, Cuba pour la période de voyage se situant entre le 1^{er} novembre 2004 et le 1^{er} février 2005, des dommages-intérêts généraux non spécifiés, une compensation pour les pertes, le remboursement des sommes payées pour les services de voyage et tout autre dédommagement pouvant être jugé juste et approprié. Dans les procédures, il est allégué que les défenderesses n'auraient pas dû vendre des voyages vacances alors que des problèmes d'approvisionnement en eau affectaient certains hôtels de la région. Le 7 novembre 2005, la Cour supérieure du Québec a déclaré qu'elle n'avait pas compétence sur ce litige. Le 28 septembre 2007, la Cour supérieure de l'Ontario a rejeté l'action contre Transat pour le motif que la déclaration n'énonçait aucune cause raisonnable d'action contre celle-ci puisque aucun demandeur nommé n'avait réservé de voyage auprès de Transat. Le recours collectif intenté en Saskatchewan est toujours en instance, mais n'a pas été autorisé et n'a connu aucun développement jusqu'à ce jour.

Air Transat fait présentement l'objet de procédures intentées par des passagers à bord d'un de ses Airbus A310 qui a dû retourner à Varadero, Cuba peu de temps après le décollage en raison d'une déficience mécanique, alors qu'une partie du gouvernail s'est détachée de l'appareil pendant que le vol se déroulait dans des conditions normales à son altitude de croisière. 261 passagers et 9 membres de l'équipage se trouvaient à bord de l'appareil et aucun n'a subi de blessures. Deux passagers, soit Herman Croteau et Renaud Brillant, ont tous les deux déposé une requête pour autorisation d'intenter un recours collectif le 10 mars 2005, mais le deuxième a abandonné sa requête pour se joindre à celle déposée par le premier. Le passager Herman Croteau réclame des dommages-intérêts de 20 000 \$ au nom de chacun des résidents de la province de Québec qui se trouvaient à bord du vol TS961 d'Air Transat en partance de Varadero, Cuba le 6 mars 2005, ainsi que des dommages exemplaires de 10 000 \$ pour lui-même en tant que représentant du groupe. La Cour a entendu la requête pour autorisation d'intenter un recours collectif et a statué, le 15 décembre 2005, que les allégations des requérants ne sont pas fondées en droit et a ainsi refusé de leur accorder l'autorisation d'intenter leur recours. Les requérants en ont appelé de ce jugement le 13 janvier 2006 et la Cour d'appel du Québec a rejeté l'appel le 28 mai 2007. Le 28 août 2007, le demandeur a déposé une requête pour permission d'en appeler du jugement de la Cour d'appel du Québec devant la Cour suprême du Canada, à laquelle Transat a répondu le 26 septembre 2007. Les parties ont soumis leur argumentation aux juges de la Cour suprême du Canada, laquelle a refusé la demande de permission d'en appeler du jugement, le tout avec dépens. Par conséquent, le jugement de la Cour d'appel du Québec rendu le 28 mai 2007 est final et définitif quant aux questions de droit soumises par les requérants.

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.

En ce qui concerne les mesures réglementaires, Transat et Transat Tours Canada ainsi que certains dirigeants de ces deux sociétés et d'autres intervenants et associations de l'industrie du tourisme, font l'objet d'une enquête du Bureau de la concurrence du Canada à la suite d'un mandat de perquisition que la Cour supérieure du Québec a émis le ou vers le 15 août 2006 et qui visait les bureaux de Transat situés au 300, rue Léo-Pariseau, à Montréal.

En date de la présente notice annuelle, l'enquête est toujours en cours et aucune accusation n'a été portée. À l'heure actuelle, Transat n'a pas de raison de croire que d'éventuelles accusations résultant de l'enquête en cours

pourraient avoir une incidence importante sur les résultats d'exploitation de Transat Tours Canada ou de Transat ni sur leur situation financière.

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. INFORMATION RELATIVE AU COMITÉ DE VÉRIFICATION

11.1 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.

11.2 COMPOSITION DE NOTRE COMITÉ DE VÉRIFICATION

Notre comité de vérification est actuellement formé de quatre administrateurs qui sont non liés, sont indépendants et possèdent des compétences financières. Ces administrateurs sont MM. André Bisson, O.C. (président), Benoît Deschamps, Jean Guertin et John D. Thompson. Il est toutefois à noter que M. Benoît Deschamps ne sollicitera pas le renouvellement de son mandat d'administrateur de la Société.

Compétences financières

André Bisson, O.C. Monsieur Bisson est titulaire d'une maîtrise de l'Université Laval en sciences commerciales, option comptabilité. Il détient également une maîtrise en administration des affaires (MBA) de l'Université Harvard, deux doctorats honorifiques et un Fellow *honoris causa* de l'Institut des banquiers canadiens. Il a enseigné des cours en finance et en politique d'entreprise à l'Université Laval de 1955 à 1971, année où il a été nommé vice-président principal et directeur général, Québec, de la Banque de Nouvelle-Écosse, pour laquelle il était notamment responsable des recommandations ou approbations de crédit commerciales jusqu'à 1987. De 1990 à 2003, il a été chancelier et président du conseil d'administration de l'Université de Montréal. Entre 1986 et 2000, M. Bisson a siégé au conseil d'administration et au comité de vérification de Corporation financière Power et de Donohue, deux sociétés ouvertes. Il a également présidé le comité de vérification de l'Université de Montréal de 1987 à 1991 et celui d'AXA Assurances de 1994 à 2000. M. Bisson est actuellement président du conseil d'administration de CIRANO (Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations) et de Branchez-vous 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.

Benoît Deschamps. Monsieur Benoît Deschamps détient une maîtrise et un doctorat en administration des affaires, option finance, de la Georgia State University. Il a consacré les onze premières années de sa carrière à l'enseignement et à la recherche dans le domaine de la finance à HEC Montréal et à la Georgia State University. De 1988 à 2000, M. Deschamps a occupé différents postes de direction au sein de grandes sociétés et institutions financières établies à Montréal. Depuis 2000, il agit régulièrement, personnellement ou par l'intermédiaire de Champré Capital, comme consultant auprès de sociétés non financières en rapport avec leurs opérations et leur

financement et auprès de l'Autorité des marchés financiers, relativement à la réglementation des fonds communs de placement, à la communication de l'information relative à l'émission de titres et à l'information continue publiée par les émetteurs. M. Deschamps conseille également des institutions financières en matière de suffisance du capital et de gestion des risques liés aux portefeuilles de prêts et aux portefeuilles d'actions de sociétés fermées. En outre, M. Deschamps est membre du conseil d'administration et du comité de vérification de la société fermée Mechtronix Systems Inc. et, depuis janvier 2008, il occupe également le poste de chef des services financiers intérimaire au sein de cette société. En agissant à titre de prêteur, d'investisseur, de dirigeant de sociétés émettrices et de consultant au cours de sa carrière, M. Deschamps a élaboré des structures financières en tenant compte de leurs effets fiscaux, comptables et juridiques et a fait l'examen minutieux d'états financiers présentant des questions comptables d'une ampleur et d'un degré de complexité comparables à ceux des questions soulevées par les états financiers de Transat. Il a aussi été appelé régulièrement à évaluer si les états financiers sous examen présentaient fidèlement des situations commerciales inhabituelles.

Jean Guertin. Monsieur Guertin est titulaire d'une maîtrise en administration des affaires de HEC Montréal et d'un doctorat en administration des affaires, avec majeure en finance, de l'université Harvard. De 1970 à 1987, il a enseigné la finance à HEC Montréal, pour ensuite agir comme directeur de cet établissement de 1987 à 1994. De 1995 à 1999, M. Guertin a été président du conseil d'administration et chef de la direction de la Société Gasbeau puis, de 1999 à 2001, il a été président du conseil et conseiller principal de la Société Télémedia, deux sociétés fermées. Il est présentement conseiller d'entreprises et professeur honoraire à HEC Montréal. Au cours de sa carrière, M. Guertin a également agi comme administrateur pour plusieurs sociétés ouvertes, dont Alimentation Couche-Tard inc. et The Algo Group. M. Guertin siège actuellement au conseil d'administration de plusieurs sociétés, dont celui du Fonds de revenu Hélicoptères canadiens limitée, un fonds de revenu coté à la Bourse de Toronto dont il préside le conseil d'administration en plus d'être membre de son comité de vérification. Il siège également au conseil et est membre du comité des placements, du comité des finances et du comité de gouvernance du Fonds canadien de protection des épargnants. Il préside en outre les comités d'investissement de Desjardins Capital de risque et de Desjardins Innovatech et est également membre du comité consultatif de plusieurs sociétés dont celui de Voyages Aller Retour limitée et de Capital Benoît. Pendant les années qu'il a passé à la tête de HEC Montréal, M. Guertin a joué un rôle clé dans le lancement des activités de levée de fonds et le rapatriement de la caisse de retraite de l'institution. Il a également participé à la planification, au financement et à la construction du nouvel immeuble qui accueille maintenant HEC Montréal, un projet estimé à 110 millions de dollars. Entre autres activités académiques, M. Guertin a présidé à la révision générale du cursus de l'institution et préside actuellement le comité de retraite qui gère la caisse de retraite de HEC, dont l'actif s'élève à quelque 250 millions de dollars. En tant que président du conseil et chef de la direction de la Société Gasbeau et de la Société Télémedia, M. Guertin a été chargé de divers mandats, dont la privatisation d'une société ouverte, le refinancement global d'une entreprise et le redéploiement des activités de capital de risque. Ses connaissances solides dans le domaine financier, combinées à son expérience tant dans le secteur public que dans le secteur privé, lui confèrent une capacité de compréhension des principes comptables utilisés par Transat pour établir ses états financiers.

John D. Thompson. Monsieur Thompson est titulaire d'un baccalauréat en ingénierie de l'Université McGill. Il détient également une maîtrise en administration des affaires (MBA) de l'Université Western Ontario. Entre 1962 et 1994, pendant qu'il était à l'emploi de Roynat Capital, la plus importante banque d'affaires privée au Canada, M. Thompson a occupé plusieurs postes de direction axés sur le financement commercial et le financement d'entreprise pour de grandes sociétés. Au sein de Roynat Capital, il a occupé le poste de directeur général à partir de 1968, il a ensuite accédé au poste de président et chef de la direction en 1973 et il est finalement devenu président du conseil d'administration de cette société en 1989. Au cours de cette même année, monsieur Thompson s'est joint à la société mère Compagnie Montréal Trust du Canada en tant que président et chef de la direction. Au cours de sa carrière, M. Thompson a également été administrateur de diverses sociétés canadiennes. Il siège actuellement au conseil d'administration et préside les comités de vérification et de révision de la Compagnie National Trust, de La Société de fiducie Banque de Nouvelle-Écosse, de Scotia-Vie, compagnie d'assurance, de Scotia Générale, compagnie d'assurance, de la Société hypothécaire Scotia, de la Compagnie d'assurance d'hypothèques du Canada et de Triton Électronique inc. Il est également administrateur des fondations MacDonald Stewart et Windsor. 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.

11.3 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.

11.4 POLITIQUE RELATIVE À LA PRÉAPPROBATION DES SERVICES DE VÉRIFICATION ET DES SERVICES AUTRES QUE DE VÉRIFICATION

Le comité de vérification de Transat possède une politique relative à la préapprobation 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 préapprouvé ces services.

11.5 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 2007 et 31 octobre 2006, 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 :

	2007	2006
Honoraires de vérification ¹	1 009 000 \$	983 000 \$
Honoraires pour services liés à la vérification ²	168 000 \$	128 000 \$
Honoraires pour services de fiscalité ³	317 000 \$	318 000 \$
Autres honoraires ⁴	0 \$	0 \$
TOTAL	1 494 000 \$	1 429 000 \$

- 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.
- 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 2006 et le 31 octobre 2007.

12. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Nos états financiers comparatifs et notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2007, qui sont inclus dans notre rapport annuel 2007, contiennent d'autres données financières. De l'information additionnelle, y compris des renseignements portant sur la rémunération des administrateurs et dirigeants et sur les prêts qui leur ont été consentis, sur les principaux porteurs des titres de Transat et sur les titres pouvant être émis en vertu des régimes de rémunération à base d'actions, est présentée dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction pour l'assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires qui aura lieu le 12 mars 2008.

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) H2X 4C2.

