



NOTICE ANNUELLE RÉVISÉE
EXERCICE TERMINÉ LE 31 OCTOBRE 2001

Le 3 juin 2002

TRANSAT A.T. INC.

TABLE DES MATIÈRES

RUBRIQUE 1. CONSTITUTION DE LA SOCIÉTÉ.....	3
1.1. TRANSAT A.T. INC.....	3
1.2. STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ AU 31 OCTOBRE 2001	3
RUBRIQUE 2. ÉVOLUTION GÉNÉRALE DES ACTIVITÉS	6
2.1. ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ.....	6
2.1.1. Aperçu.....	6
2.1.2. Stratégie d'affaires.....	6
2.1.3. Évolution générale des activités.....	6
2.1.4. Événements récents.....	9
2.2. VUE D'ENSEMBLE DE L'INDUSTRIE.....	10
2.2.1. Les voyagistes.....	10
2.2.2. La distribution et les agences de voyages.....	10
2.2.3. Les transporteurs aériens nolisés.....	11
2.2.4. Les facteurs influençant la demande.....	11
2.2.5. Les tendances.....	11
RUBRIQUE 3. DESCRIPTION DES ACTIVITÉS	11
3.1. ACTIVITÉS DE VOYAGISTE.....	11
3.1.1. Produits de Transat Tours.....	12
3.1.2. Produits de VAT France.....	13
3.1.3. Produits d'Américanada.....	13
3.1.4. Produits de Look Voyages.....	13
3.1.5. Produits de Brok'Air.....	13
3.1.6. Produits de DMC.....	14
3.1.7. Produits de Jonview	14
3.1.8. Produits de Rêvatours	14
3.1.9. Produits de Tourgreece	14
3.1.10. Positionnement concurrentiel	14
3.2. ACTIVITÉS DE DISTRIBUTION	16
3.2.1. Agences de voyages.....	16
3.2.2. Commerce électronique.....	16
3.2.3. Positionnement concurrentiel.....	17
3.3. ACTIVITÉS DE TRANSPORTEUR AÉRIEN NOLISÉ.....	18
3.3.1. Distribution et marketing	19
3.3.2. Entretien.....	19
3.3.3. Assurances	20
3.3.4. Approvisionnement en carburant	20
3.3.5. Les services de manutention et les services d'aéroport.....	20
3.3.6. Positionnement par rapport à la concurrence.....	20
3.4. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE.....	21
3.4.1. Voyagistes et agences de voyages	21
3.4.2. Transporteurs aériens.....	22
3.5. EMPLOYÉS.....	23
3.6. RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES ACTIVITÉS	24
3.7. LIEUX D'EXPLOITATION.....	25
3.8. ENVIRONNEMENT	27

RUBRIQUE 4. PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES CONSOLIDÉES.....	28
4.1. ANNUELLES	28
4.2. STATISTIQUES DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES	28
4.3. DIVIDENDES.....	29
4.4. VÉRIFICATEURS.....	29
RUBRIQUE 5. COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION.....	29
5.1. RÉSULTATS DE L'EXERCICE 2001	29
5.2. SAISON D'HIVER	29
5.3. SAISON D'ÉTÉ.....	29
5.4. ÉLÉMENTS INHABITUELS	30
5.5. AUTRES CHARGES	30
5.6. RÉSULTATS.....	30
5.7. ACQUISITIONS	31
5.8. SITUATION FINANCIÈRE	31
5.9. INJECTION DE FONDS.....	32
5.10. INCIDENT DES AÇORES	33
5.11. RISQUES ET INCERTITUDES	33
5.12. PERSPECTIVES.....	33
5.13. INFORMATION FINANCIÈRE TRIMESTRIELLE NON VÉRIFIÉE REQUISE.....	34
5.14. DIVERS.....	34
RUBRIQUE 6. CAPITAL SOCIAL DE LA SOCIÉTÉ, MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES ET PLACEMENTS ANTÉRIEURS	34
6.1. STRUCTURE DU CAPITAL.....	34
6.2. MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	35
6.3. PLACEMENTS ANTÉRIEURS.....	36
RUBRIQUE 7. ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS.....	36
7.1. ADMINISTRATEURS.....	36
7.2. DIRIGEANTS	38
RUBRIQUE 8. RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	39

RUBRIQUE 1. CONSTITUTION DE LA SOCIÉTÉ

1.1. TRANSAT A.T. INC.

Transat A.T. inc. (la « Société » ou « Transat ») a été constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, par certificat de constitution du 13 février 1987, sous la dénomination sociale 154117 Canada inc.

Depuis sa constitution, les modifications suivantes ont été apportées aux statuts de la Société :

- le 27 avril 1987, un certificat de modification a été émis afin de modifier la dénomination sociale de la Société pour Groupe Transat A.T. inc. et permettre la création d'un nombre illimité d'actions privilégiées pouvant être émises en séries;
- le 19 novembre 1990, un certificat de modification a été émis afin de permettre la création de 2 400 000 actions privilégiées de premier rang, série 1;
- le 24 avril 1991, un certificat de modification a été émis afin que le nombre de personnes devant composer le conseil d'administration soit fixé à un minimum de neuf et un maximum de quinze;
- le 22 juillet 1992, un certificat de modification a été émis afin de permettre la création de 250 000 actions privilégiées de second rang, série 2;
- le 22 avril 1993, un certificat de modification a été émis afin de modifier certaines dispositions relatives aux actions privilégiées de premier rang, série 1 et modifier la dénomination sociale de la Société pour Transat A.T. inc.;
- le 25 novembre 1993, un certificat de modification a été émis afin de permettre la création d'un nombre illimité d'actions privilégiées, série 3;
- le 18 décembre 1996, un certificat de modification a été émis afin de subdiviser chaque action ordinaire sur la base de trois actions ordinaires pour chaque action ordinaire émise et en circulation;
- le 26 mars 1999, un certificat de modification a été émis afin d'ajouter des restrictions à l'émission et au transfert des actions ordinaires de la Société afin que celle-ci conserve son statut de société canadienne au sens de la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. (1996) chap. 10, ainsi que des dispositions permettant au conseil d'administration de nommer des administrateurs en cours d'année.

La principale place d'affaires de la Société est située au 300, rue Léo-Pariseau, bureau 600, Montréal, Québec, H2W 2P6.

Dans la présente notice annuelle, à moins que le contexte ne le prévoit autrement, la Société désigne Transat et ses filiales.

1.2. STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ AU 31 OCTOBRE 2001

Transat compte douze filiales détenues en propriété exclusive, soit Air Transat A.T. inc. (« Air Transat »), Services aéroportuaires Handlex inc. (« Handlex »), Transat Tours Canada inc. (anciennement Vacances Air Transat A.T. inc., World of Vacations Limited, Regent Holidays Limited et Les Voyages Nolitour inc.) (« Transat Tours »), Rêvatours inc. (« Rêvatours »), Transat A.T. (Barbados) Limited, Brok'Air S.A. (« Brok'Air »), Vacances A.T. Europe S.A. (« A.T. Europe »), Consultour/Club Voyages inc. (« Consultour »), Tourbec (1979) inc. (« Tourbec »), Voyages Exit inc. (« Exit »), Tours Américanada international inc. (« Américanada ») et Corporation de gestion hôtelière Caméléon (« Caméléon »).

Transat détient également une participation de 70 % dans Mextour G.T. inc. et de 40 % dans Gestour G.T. inc. qui, à son tour, détient une participation de 100 % dans Trafictours de Mexico S.A. de C.V. (« Trafictours »).

A.T. Europe détient une participation de 99,2 % dans Look Voyages S.A. (« Look Voyages ») qui, à son tour détient 100 % du capital social de Vacances Air Transat (France) S.A.S. (« VAT France »). Look Voyages détient également une participation de 44,3 % dans Société de Transport Aérien Régional S.A. qui fait affaires sous le nom de STAR Airlines S.A. (« STAR »), une participation de 95 % dans Look Viagens L.D.A., une participation de 40 % dans Tourgreece S.A. (« Tourgreece ») et une participation de 51 % dans Caméléon Palmeraie S.A.

Transat Tours possède deux divisions principales : Vacances Air Transat et World of Vacations/Nolitour. Transat Tours détient également 100 % du capital social de Air Transat Holidays USA, Inc. (« ATH USA »), 3931927 Canada Inc. et D & R Travel Inc., ainsi qu'une participation de 71,51 % dans DMC Transat inc. (« DMC »). 3931927 Canada Inc. détient une participation de 50 % dans Jonview Corporation (« Jonview »).

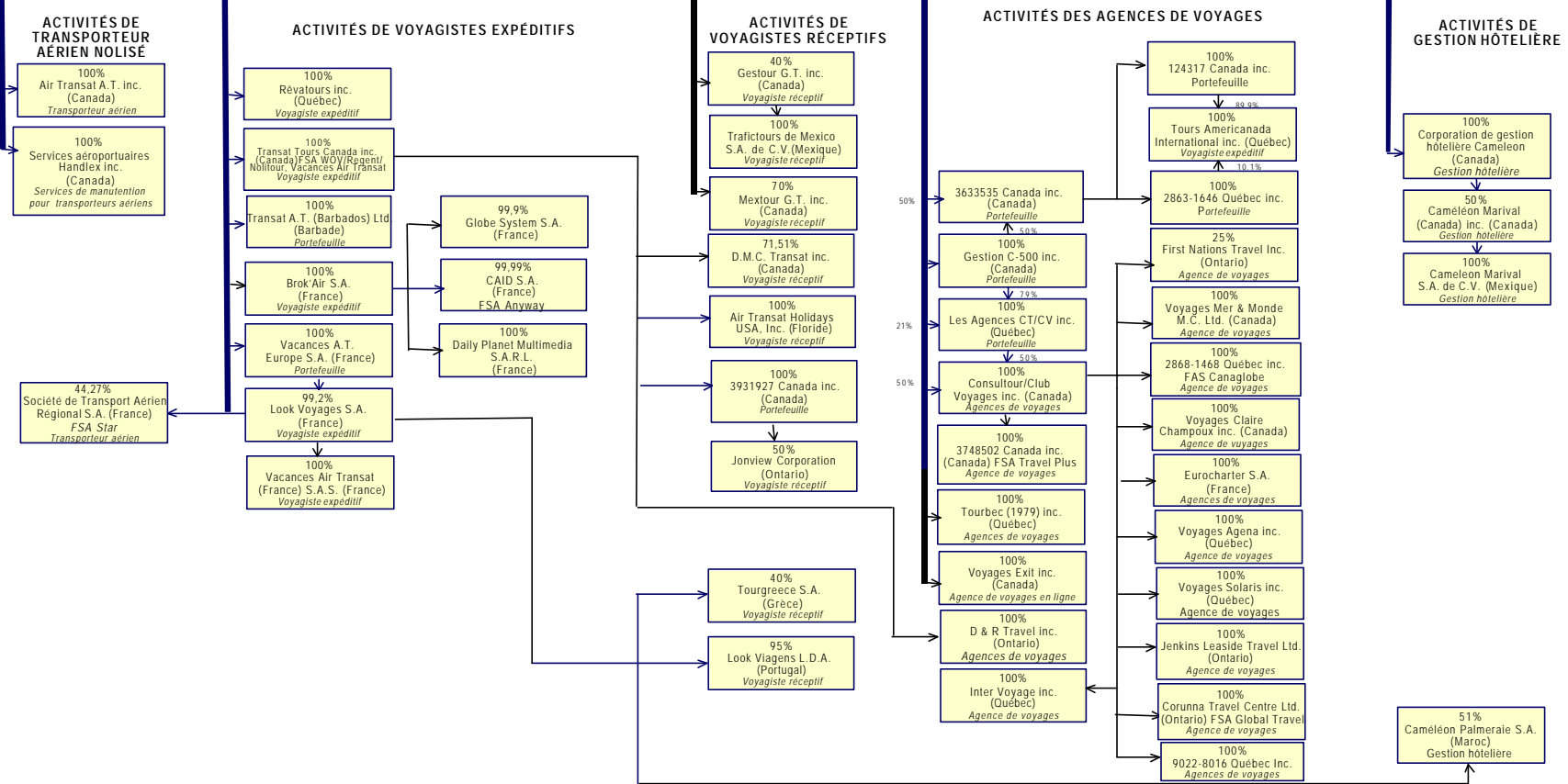
Consultour détient une participation de 100 % dans Voyages Mer et Monde M.C. Ltée, dans 2868-1468 Québec inc., faisant affaires sous le nom Canaglobe, Voyages Claire Champoux inc., Voyages Agena Inc., Voyages Solaris Inc., Jenkins Leaside Travel Ltd., Corunna Travel Centre Ltd., faisant affaires sous le nom de Global Travel, Inter Voyage Inc., 3748502 Canada Inc. faisant affaires sous le nom de TravelPlus et 9022-8016 Québec Inc. Consultour détient également une participation de 100 % dans Euro Charter S.A. (« Euro Charter ») ainsi qu'une participation de 25 % dans First Nations Travel Inc.

Brok'Air détient une participation de 99,9 % dans Globe System S.A. (« Globe System ») et Caïd S.A., faisant affaires sous le nom commercial Anyway (« Anyway »), ainsi qu'une participation de 100 % dans Daily Planet Multimedia S.A.R.L. (« Daily Planet »).

Caméléon détient une participation de 50 % dans Caméléon Marival (Canada) inc. qui à son tour détient 100 % de Caméléon Marival S.A. de C.V.

L'organigramme suivant illustre la structure de la Société au 31 octobre 2001, le territoire de constitution des principales filiales et compagnies liées de Transat ainsi que le pourcentage des actions votantes et participantes détenues dans chacune des sociétés présentées :

TRANSAT A.T. INC. (Canada)



RUBRIQUE 2. ÉVOLUTION GÉNÉRALE DES ACTIVITÉS

2.1. ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ

2.1.1. Aperçu

Transat est une société intégrée de l'industrie du tourisme, qui se spécialise dans l'organisation, la commercialisation et la distribution de voyages vacances. Le coeur de son organisation est formé de voyagistes offrant des voyages vacances dont le transport est assuré en partie par un service commercial de vols nolisés de passagers exploité par des sociétés membres de Transat. Transat participe également à la gestion hôtelière, aux services à valeur ajoutée offerts à destination, ainsi qu'à la distribution par le biais de réseaux d'agences de voyages et d'initiatives de commerce électronique. Elle exerce ses activités principalement dans deux régions géographiques, c'est-à-dire le Canada et la France.

2.1.2. Stratégie d'affaires

La Société a pour objectif de maintenir sa position de chef de file dans le secteur des voyages vacances au Canada et de devenir un joueur prépondérant dans l'industrie des voyages vacances en Amérique du Nord et en Europe. Sa stratégie d'expansion est axée sur l'intégration verticale des réseaux de distribution des voyages vacances. Les activités de voyageur et d'agent de voyages de la Société bénéficient de l'accès aux sièges de ses propres transporteurs aériens. Cette stratégie favorise la synergie entre les activités, assure une grande loyauté réciproque entre les niveaux d'exploitation et permet un meilleur contrôle de la qualité des produits et services de la Société. De cette manière, la Société a plus de souplesse pour ajuster les prix, les produits et les services offerts par les différents niveaux d'exploitation, ce qui lui permet d'accroître sa rentabilité.

Cette stratégie a conduit la Société à faire l'acquisition ou à investir dans des voyagistes expéditifs et des agences de voyages au Canada et en Europe, tout en continuant à offrir ses services de transport aérien. Cette stratégie a également conduit la Société à faire l'acquisition de voyagistes réceptifs, à investir dans ceux-ci ou à en implanter, ainsi qu'à créer une filiale de gestion hôtelière dont l'objectif est la gestion d'un réseau d'établissements hôteliers de classe supérieure, dans la lignée de la stratégie d'expansion de la Société axée sur l'intégration verticale de réseaux de distribution de voyages vacances.

2.1.3. Évolution générale des activités

Transporteurs aériens nolisés, manutention aéroportuaire et voyagistes expéditifs

L'année 1987 fut une année charnière pour Transat puisque la Société a complété son financement grâce à un appel public à l'épargne de ses titres et qu'elle a fondé Air Transat dans le cadre d'une stratégie axée sur l'intégration verticale, pour aider les activités déjà existantes de voyagistes de Transat. En tirant profit de l'image de qualité qu'Air Transat avait acquise sur le marché des voyages, Vacances Air Transat est née en 1991 d'une fusion entre Trafic Voyages, qui ciblait le marché de la France, plus particulièrement entre le mois d'avril et le mois d'octobre, et Multitour, qui se spécialisait dans les destinations soleil pendant la saison hivernale. Plus tard, Vacances Air Transat est devenue le voyageur chef de file au Canada et l'un des rares à avoir équilibré son volume des ventes hivernales et estivales.

Afin de consolider sa position sur le marché de Toronto, la Société a acquis, en 1992, une participation de 50 % dans le voyageur Regent Holidays. Au cours de l'exercice 1997, la Société a acquis le solde des actions participantes émises et en circulation du capital social de Regent Holidays, augmentant ainsi sa participation à 100 % des actions participantes et à 50 % en actions à droit de vote en circulation. En octobre 2000, la Société a acquis la valeur résiduelle de 50 % des actions à droit de vote émises et en circulation de Regent Holidays.

En mai 2001, afin de consolider à nouveau sa position sur le marché torontois, Transat a augmenté sa participation dans World of Vacations Ltd. de 35 % à 100 % du capital social pour une contrepartie de 1 098 000 \$.

Également en mai 2001, la Société a fusionné ses voyagistes Vacances Air Transat, Regent Holidays et World of Vacations pour former Transat Tours, dans le but de renforcer sa position sur le marché national. L'an 2001 a été témoin de l'intégration dans World of Vacations des activités de Regent Holidays, à Toronto, aussi bien que celles de Nolitour, au Québec, un voyageur que la Société avait acquis en 1994. Transat Tours exerce dorénavant ses activités par l'entremise de deux divisions de voyagistes, c'est-à-dire Vacances Air Transat et World of Vacations/Nolitour.

Afin d'améliorer la gamme de produits de Vacances Air Transat et World of Vacations/Nolitour, la Société a acquis, au mois de novembre 1999, une participation de 50 % du voyageur Américanada, un spécialiste du tourisme à la carte avec sa formule dite FIT (« *Foreign Independent Tours* »), c'est-à-dire la vente de sièges ainsi que l'hébergement et la location de voitures. En avril 2000, la Société a acquis le solde des actions en circulation d'Américanada, faisant ainsi passer sa participation dans la Société à 100 %. La contrepartie totale se chiffrait à 2 564 000 \$, dont 1 545 000 \$ en espèces et 1 019 000 \$ payable en trois versements venant à échéance à différentes dates jusqu'au 1^{er} novembre 2002.

En mars 2001, Transat a acquis Rêvateurs, voyageur du Québec qui se spécialise dans les visites guidées de première qualité en Asie, en Europe de l'Est, en Afrique du Nord, en Grèce et en Turquie, pour une contrepartie en espèces de 3 297 000 \$.

En février 2000, la Société a augmenté sa participation dans Services Haycot Inc. (devenue Handlex), un fournisseur de services de manutention aéroportuaire à 100%, ayant acquis 50% des actions de Handlex en octobre 1988.

Dans le but d'augmenter sa présence en France, où le groupe Transat était déjà propriétaire du voyageur VAT France depuis 1987, Transat a augmenté sa participation indirecte dans le voyageur Look Voyages à environ 98 % du capital social de la Société, après plusieurs opérations (y compris une augmentation du capital de Look Voyages) qui ont eu lieu en 1997 et en 1998. En octobre 1999, Transat a complété la restructuration de ses principales filiales françaises sous A.T. Europe au moment où Vacances Air Transat a transféré sa propriété de VAT France à A.T. Europe. En juillet 2000, la Société a augmenté à 99,2 % sa participation dans Look Voyages.

En décembre 1995, Look Voyages a participé à la création d'un transporteur aérien, STAR, dont il détient maintenant une participation de 44,3 %.

En 1996, la Société a également fait l'acquisition d'une participation de 34,4 % dans Brok'Air. En décembre 1996, la Société a augmenté cette participation à 39 % et depuis février 2000, elle détient 100 % de Brok'Air. La Société a acquis cette participation additionnelle de 61 % dans Brok'Air en contrepartie de 2 005 000 \$. La Société s'est également engagée à verser un montant additionnel calculé en fonction du revenu moyen avant impôts de Brok'Air, pour les exercices 2001, 2002 et 2003.

Voyagistes réceptifs

En plus de ses activités de voyageur expéditif dont il a été question plus haut, la Société a également cherché à renforcer ses activités de voyageur réceptif. C'est ainsi qu'ATH USA a été mis sur pied en décembre 1993 afin d'offrir des services de représentation aux clients de Vacances Air Transat à leurs destinations en Floride.

En 1995, Vacances Air Transat a transféré ses activités de voyageur réceptif à DMC, une société nouvellement constituée. Le 13 juin 1995, le Fonds de solidarité des travailleurs du Québec (FTQ) (le « Fonds ») a acquis un tiers des actions ordinaires en circulation de DMC. La mission de DMC est de développer les services en matière de tourisme réceptif au Canada. En 1996, DMC a fusionné avec Club Kilomètre inc., un petit voyageur situé dans la ville de Québec qui a été acquis la même année.

En octobre 1999, la Société a créé une société sous le nom de Trafictours qui offre des services à destination à Mexico et qui pourrait devenir plus présente sur d'autres marchés.

En janvier 2001, Transat a acquis une participation de 50 % dans le capital de Jonview, le plus important voyageur réceptif au Canada, pour une contrepartie au comptant de 10 564 000 \$. Transat a le choix (option d'achat) d'acquies l'autre tranche de 50 % dans Jonview, pour une contrepartie qui sera calculée en fonction des résultats des exercices 2001, 2002 et 2003. Quant aux vendeurs, ils ont le choix (option de vente) d'exiger de Transat qu'elle acquies l'autre tranche de 50 % dans Jonview. Lesdites options de vente et d'achat peuvent être levées à compter du 30 octobre 2003. En septembre 2001, le Fonds, l'un des principaux actionnaires de Transat, a acquis une participation de 14,25 % dans Jonview. Le Fonds détient maintenant un intérêt dans les deux voyageurs réceptifs canadiens de Transat, DMC et Jonview, avec une participation de 28,49 % dans DMC. Transat est tenue de racheter en 2009 la participation du Fonds dans DMC pour une contrepartie au comptant ou en émettant des actions, sous réserve que Transat demeure une société ouverte à ce moment-là.

En mars 2001, Look Voyages a acquis, pour une contrepartie au comptant de 1 629 000 \$, une participation de 40 % dans le voyageur réceptif Tourgreece, un partenaire de longue date situé à Athènes en Grèce. Look Voyages a le choix d'acquies l'autre tranche de 60 % après le 5 mars 2004.

Agences de voyages

Tout en cherchant à réaliser l'expansion de ses activités de voyageur expéditif et réceptif, la Société désirait également s'assurer une présence dans le domaine du commerce de voyages de détail qui correspondait à sa stratégie axée sur l'intégration verticale. En 2000, la Société a acquis l'autre tranche de 50 % dans Consultour, une agence de voyages franchiseur, comportant des agences de voyages faisant affaires sous les bannières Club Voyages, Voyages en Liberté, Inter Voyage et Vacances Tourbec, portant sa participation dans cette société à 100 %.

L'an 2001 a été témoin de l'expansion importante du réseau d'agences de voyages, grâce à l'acquisition du franchiseur canadien TravelPlus par Consultour et grâce à ses 61 agences de voyages faisant affaires sous les bannières TravelPlus et Goliger's. Grâce à cette acquisition, le groupe Transat possède actuellement 246 agences franchisées, affiliées ou dont elle est propriétaire à 100 %, y compris les agences Tourbec. Consultour est le franchiseur chef de file au Québec et se classe actuellement deuxième au Canada.

En France, les produits de Transat sont distribués dans environ 63 points de vente en propriété exclusive sous la bannière Club Voyages, dont 15 agences ont été acquises au cours du dernier exercice.

Pendant que Consultour se bâtit un réseau d'agences de voyages traditionnelles solide, Exit, la filiale à 100 % de Transat constituée depuis juin 1999, se concentre sur la mission qu'elle s'est donnée de développer les activités de la Société en commerce de détail électronique.

Gestion hôtelière

Également en juin 1999, Transat a constitué Caméléon, une filiale dont la mission est de gérer un réseau d'hébergement supérieur pour les destinations principales desservies par le groupe d'entreprises de Transat.

En 2000, Caméléon a commencé ses activités de gestion hôtelière avec deux établissements de classe supérieure situés à Puerto Aventuras, près de Cancun (Mexique), et à Montego Bay (Jamaïque). Un troisième, dans la palmeraie de Marrakech (Maroc), plus particulièrement destiné aux clients de Look Voyages, s'est ajouté au printemps 2001. Ces lancements s'inscrivent dans la stratégie de croissance du groupe Transat, axée sur l'intégration verticale. En matière d'hébergement, la Société contrôle ainsi davantage la qualité du produit et son approvisionnement en chambres de qualité pour les destinations les plus attrayantes et les plus en demande.

Débeture

En novembre 1995, Vacances Air Transat (actuellement Transat Tours) a émis une débeture à la Caisse de dépôt et placement du Québec (« CDP ») au montant en capital total de 10 M \$. Cette débeture porte intérêt au taux de 17,5 % par année et vient à échéance le 1^{er} novembre 2005. Elle est rachetable, au gré de Transat Tours à compter du 1^{er} novembre 2000 et elle est convertible en 25 % des actions ordinaires de Transat Tours, au gré de la CDP, à compter du 1^{er} novembre 2000. Advenant que la débeture soit rachetée, le prix de rachat sera équivalent au montant versé en plus d'une prime suffisante pour permettre au porteur d'obtenir un rendement annuel composé de 20,5 % du montant versé, calculé à partir du 1^{er} novembre 1995, en tenant compte de l'intérêt annuel versé sur la débeture pendant cette période. La débeture est garantie par certaines garanties intersociétés et par une hypothèque mobilière sur les actions d'un certain nombre des filiales de la Société et sur tous les actifs corporels d'Air Transat et de Transat Tours. Advenant que la Société soit assujettie à une offre publique d'achat, la CDP a le choix d'acquérir toutes les actions en circulation de Transat Tours à un prix déterminé selon une formule convenue.

Autres événements

En plus des événements décrits ci-dessus, deux autres événements ont marqué le dernier exercice.

Le 24 août 2001, Air Transat, le transporteur aérien porte-étendard de Transat, a vécu le plus grave incident en 15 ans d'existence lorsqu'un de ses vols à destination du Portugal a été forcé de faire un atterrissage d'urgence à Terceira, dans les Açores. Air Transat a fait face à ces circonstances exceptionnelles avec diligence, en déployant toutes les ressources nécessaires pour prodiguer réconfort et aide aux passagers à bord, en se concentrant sur leur bien-être.

On ne pourra sans aucun doute se rappeler de l'exercice 2001 sans évoquer les attaques terroristes sans précédent du 11 septembre contre les États-Unis, qui ont été perpétrées en utilisant des avions commerciaux civils pour détruire d'importants édifices gouvernementaux et commerciaux. Ces événements tragiques ont contribué à miner davantage une conjoncture déjà affaiblie, plus particulièrement en ce qui a trait à l'industrie du voyage, paralysant le trafic aérien durant les jours qui ont suivi ces événements, et provoquant immédiatement une chute marquée de la demande. Bien qu'à l'automne, les touristes aient graduellement recommencé à voyager, Transat a promptement réagi aux événements du 11 septembre en mettant en œuvre un plan en vue de réduire à la fois ses activités et ses coûts d'exploitation. Le 24 septembre 2001, Transat a pris certaines mesures, principalement au Canada, notamment en réduisant de 25 % la capacité d'Air Transat pour la saison automne-hiver, et en réduisant jusqu'à 25 % de son personnel; réductions et gels de salaire pour les membres de la direction et les employés non syndiqués; un resserrement de toutes les autres dépenses, y compris les rajustements des niveaux des commissions payables aux agences de voyages et la renégociation des prix des chambres avec les hôteliers. La réduction de la capacité d'Air Transat a également eu pour effet d'accélérer le retrait d'une partie de la flotte d'Air Transat, dont la fraction non amortie de la valeur a été radiée.

2.1.4. Événements récents

Par suite des événements du 11 septembre, la Société a cherché à injecter des liquidités additionnelles afin d'augmenter les liquidités disponibles aux fins du fonds de roulement. Ainsi, le 10 janvier 2002, la Société a parachevé la signature d'ententes avec les actionnaires, le Fonds et la CDP, par l'entremise de sa filiale CDP Capital d'Amérique, et avec ses banquiers dans le but d'augmenter de plus de 40 M \$ ses liquidités disponibles.

Chacune d'entre CDP Capital d'Amérique et le Fonds ont effectué un placement de 10 M \$ sous forme de débetures non-convertibles de la Société et sa filiale en propriété exclusive Air Transat. La direction de la Société et ses membres du même groupe ont également effectué un placement de 1 865 000 \$ de type similaire. Les débetures portent intérêts annuellement à un taux de 6 % et viennent à échéance en janvier 2009. Les débetures peuvent être rachetées à l'avance par la Société à compter du mois de janvier 2005, dans certains cas précis, en contrepartie du paiement d'une pénalité équivalant à trois mois d'intérêts. Lorsqu'elles viennent à échéance ou qu'elles sont rachetées à l'avance, les débetures présentent une prime qui offre un taux de rendement interne de 15 %. L'émission de débetures non-convertibles est accompagnée de bons de souscription permettant de souscrire 1 421 225 actions ordinaires au cours des cinq prochaines années au prix de 6,75 \$ l'action.

En outre, également le 10 janvier 2002, la Société a renouvelé pour une année supplémentaire sa facilité de crédit renouvelable qui devait venir à échéance en février 2002 et a simultanément obtenu la libération de garanties qui augmente de 20 M \$ les liquidités disponibles de la Société.

En conséquence, la Société, Air Transat et Transat Tours ont conclu une entente avec un syndicat bancaire pour un prêt à terme renouvelable d'un montant de 55 M \$ et, sous réserve des accords de garantie relativement aux activités d'Air Transat, un crédit renouvelable spécial d'un montant de 35 M \$. En vertu de l'entente bancaire, la Société, ses filiales canadiennes importantes et A.T. Europe ont concédé à leurs banquiers des hypothèques mobilières sur l'universalité de l'ensemble de leurs biens meubles. De plus, la Société, A.T. Europe et les filiales canadiennes importantes ont concédé une hypothèque mobilière sur les actions de filiales qu'elles détiennent, et Air Transat a concédé une hypothèque immobilière sur son hangar d'avion et son édifice administratif. Enfin, les autres sociétés exploitées activement au sein du groupe Transat qui n'ont pas concédé de charges aux prêteurs ont convenu de ne pas donner leurs biens en garantie.

Le prêt à terme renouvelable vient à échéance le 28 février 2003. En vertu de l'entente, des montants peuvent être prélevés au moyen d'acceptations bancaires, de prêts en dollars canadiens ou américains ou de lettres de crédit. Le taux d'intérêt sera calculé en fonction de l'échelle des taux qui varie selon le niveau de certains ratios financiers calculés sur une base consolidée.

En dernier lieu, le 19 février 2002, la Société a parachevé la clôture d'une entente de prise ferme concernant la vente de débetures subordonnées non garanties convertibles à 9,00 % venant à échéance en mars 2007 d'un montant en capital de 51 105 000 \$ à un syndicat de prise ferme dirigé par Marchés mondiaux CIBC Inc. Chaque débenture sera convertible en actions ordinaires au gré du porteur en tout temps avant l'échéance à un prix de conversion de 8,75 \$. À compter du 1^{er} mars 2005, les débetures seront rachetables par la Société sous réserve du respect de certaines conditions. Le produit net que touchera Transat en raison de ce placement public sera utilisé pour les fins générales de l'entreprise et la réduction de la dette.

2.2. VUE D'ENSEMBLE DE L'INDUSTRIE

Le secteur des voyages vacances comprend principalement des voyagistes, des agences de voyages (traditionnelles ou en ligne) et des transporteurs aériens nolisés.

2.2.1. Les voyagistes

Le marché des voyagistes est bien établi en Europe, en Asie et au Canada. Les voyagistes qui se spécialisent dans les services expéditifs achètent diverses composantes d'un voyage et les vendent au consommateur par l'entremise d'agences de voyages, soit sous forme de forfait ou séparément. Le voyageur expéditif achète des blocs de sièges ou des vols complets principalement de transporteurs aériens nolisés et s'engage à payer tous les sièges ainsi achetés qu'il les vende ou non, ce qui lui permet de négocier de meilleurs prix. Ce voyageur négocie également avec les établissements hôteliers pour louer des blocs de chambres et il conclut d'autres arrangements afin d'offrir des forfaits à des prix plus avantageux que ceux que les consommateurs obtiendraient s'ils s'occupaient eux-mêmes de leurs réservations.

Le marché des destinations soleil est principalement un marché de 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. Sur le marché canadien, les voyagistes expéditifs finalisent leurs ententes avec les fournisseurs de six à huit mois avant le début de chaque saison. La saison estivale s'échelonne essentiellement du 1^{er} mai au 31 octobre, et les forfaits sont élaborés l'automne précédent. La saison hivernale s'échelonne principalement du 1^{er} novembre au 30 avril, et les forfaits sont élaborés le printemps précédent. Dans le cadre de l'élaboration des forfaits, les voyagistes entreprennent des négociations avec des transporteurs aériens, des établissements hôteliers, des exploitants de navires de croisière et des agences de location d'automobiles. Une fois les négociations terminées, ils préparent des brochures illustrant les diverses destinations et décrivant la gamme de forfaits et de services offerts et les 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 leurs destinations. Ils négocient des tarifs avec des fournisseurs locaux de services touristiques (hôtels, circuits en autocar, attractions locales, etc.), préparent des forfaits et les vendent aux voyagistes expéditifs des pays d'origine. De manière générale, les voyagistes réceptifs font la promotion auprès des étrangers des attraits d'un pays, et offrent aussi divers services reliés à l'organisation de voyages d'agrément, de congrès et de voyages de motivation.

Pour réussir, un voyageur doit réunir les caractéristiques suivantes : bonne compréhension des goûts et besoins des vacanciers; solide réputation auprès des fournisseurs hôteliers; volume suffisant pour offrir des coûts d'hébergement et de transport aérien compétitifs; excellentes relations avec les agences de voyages fondées sur la réputation du voyageur au chapitre de la valeur et de la satisfaction de la clientèle.

Certains voyagistes complètent maintenant la gamme de services offerts aux agences de voyages avec une nouvelle 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 voiture.

2.2.2. La distribution et les agences de voyages

Les agences de voyages sont les intermédiaires entre le voyageur et le consommateur; les agents de voyages rencontrent le consommateur, le conseillent et lui vendent des produits. Ils sont généralement rémunérés à la commission, qui est payée par les voyagistes et autres fournisseurs. En plus de vendre les forfaits et les billets d'avion offerts par les voyagistes, les agences de voyages vendent aussi des billets d'avion offerts directement par les transporteurs aériens réguliers ainsi que divers produits et services de voyage connexes. 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 en ligne offrent maintenant une vaste gamme de produits de voyages par l'entremise de sites Web transactionnels sur Internet.

2.2.3. Les transporteurs aériens nolisés

Les transporteurs aériens fournissent leurs services aux agences de voyages et aux voyagistes. Ces transporteurs sont des « transporteurs réguliers » lorsqu'ils vendent leurs services directement au public et aux agences de voyages et des « transporteurs nolisés » lorsqu'ils vendent leurs sièges en bloc aux voyagistes.

Généralement, les transporteurs nolisés se spécialisent dans le secteur des voyages vacances, tandis que les transporteurs réguliers visent principalement le marché des voyages d'affaires. Les deux types de transporteurs sont, toutefois, de plus en plus en concurrence sur certaines destinations vacances desservies, ainsi que sur le marché des voyages dits de « rapprochements familiaux ».

Les transporteurs aériens sont propriétaires de leurs avions ou les louent à court ou à long terme. L'espace intérieur des avions est aménagé différemment selon que ceux-ci sont utilisés par des transporteurs réguliers ou des transporteurs nolisés afin de répondre à leurs besoins respectifs en matière de service et de capacité.

2.2.4. Les facteurs influençant la demande

La croissance qu'ont connue au cours des dernières années les secteurs des forfaits vacances et des vols nolisés tient à divers facteurs, dont le vieillissement d'une population qui a maintenant plus de temps libre et des moyens financiers; l'efficacité accrue des avions qui réduit le coût des voyages aériens; l'ajout de nouvelles destinations; la popularité croissante des forfaits tout compris ainsi que la sensibilisation aux besoins distincts des vacanciers et des voyageurs d'affaires. Un facteur influençant également la demande reste la conjoncture économique générale des divers pays où les voyagistes sont actifs. L'exercice 2001 a été marqué par une excellente saison hivernale, suivie d'un été plus difficile, occasionné principalement par le ralentissement de l'économie et une offre excédentaire évidente au Canada. Puis, il y a eu les événements tragiques du 11 septembre qui sont venus réduire davantage la demande.

2.2.5. Les tendances

Au cours des dernières années au Canada, le secteur des voyages d'agrément a connu un regroupement des activités favorisant 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, trois principaux voyagistes, dont deux sont détenus par des entreprises étrangères, dominent maintenant l'industrie canadienne.

Bien que le marché ait évolué de façon similaire au Royaume-Uni, la France quant à elle constitue toujours un marché très fragmenté comptant plusieurs grands voyagistes et un nombre important de voyagistes plus petits. La Société estime que la mondialisation et la concentration des marchés auront également une incidence sur le marché français.

RUBRIQUE 3. DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Certaines données sur la part de marché ainsi que le positionnement concurrentiel du groupe Transat ont été estimés par la direction, à partir de sa connaissance du secteur. Étant une entreprise intégrée verticalement, la Société a déterminé qu'elle exerce ses activités dans un seul secteur d'exploitation et qu'elle offre une seule catégorie de service, à savoir les voyages vacances. Les revenus pour cette catégorie de service pour les deux années fiscales complétées les plus récentes de Transat étaient de 2 121 886 000 \$ en 2001 et 1 922 550 000 \$ en 2000.

3.1. ACTIVITÉS DE VOYAGISTE

La Société agit à titre de voyagiste expéditeur par l'entremise de Vacances Air Transat et World of Vacations/Nolitour (deux divisions de Transat Tours), d'Américanada (voyagiste à la carte et consolidateur), Rêvatours (acquise en mars 2001), ainsi que par l'entremise de ses filiales françaises VAT France, Look Voyages et Brok'Air. DMC, ATH USA, Jonview (acquise en janvier 2001), Tourgreece (acquise en mars 2001) et Trafictours (créée en octobre 1999) exploitent des activités de voyagistes réceptifs respectivement au Québec, en Floride, au Canada, en Grèce et au Mexique. Chacune d'entre elles développe et commercialise ses lignes de produits de façon indépendante sur son propre marché, tout en bénéficiant du pouvoir d'achat important et des autres avantages qui résultent de la stratégie d'intégration verticale de la Société.

3.1.1. Produits de Transat Tours

Transat Tours, par l'entremise de ses divisions Vacances Air Transat et World of Vacations/Nolitour, offre à sa clientèle des voyages de qualité à bon prix. Elle a développé deux principaux types de produits, soit des forfaits vacances pour les destinations soleil, principalement au cours de la saison hivernale, et des vols nolisés assortis de produits et de services complémentaires pour les voyages en Europe, principalement au cours de la saison estivale. Transat Tours est le plus important voyageur appartenant à des intérêts canadiens.

Quant aux destinations soleil, la division Vacances Air Transat offre des forfaits qui visent entre autres la République dominicaine, les Antilles, Cuba, le Venezuela, le Mexique, le Costa Rica et les États-Unis. La plupart des destinations soleil sont disponibles, avec des départs de dix villes canadiennes et sont offertes par les bureaux situés à Montréal, Québec, Toronto, Calgary, Vancouver et Halifax. Vacances Air Transat offre également la République dominicaine en vol direct à partir de Buffalo. En plus des destinations européennes et soleil, Vacances Air Transat offre des vols nolisés domestiques.

Pour les vacances en Europe, les voyageurs peuvent également réserver des séjours de courte durée (dans des hôtels, studios, appartements et chambres d'hôtes), louer une automobile (selon la formule location ou achat-rachat) ou acheter des billets de train. Vers la France, Vacances Air Transat vend des vols principalement sur Paris, Nice, Bordeaux, Marseille, Lyon, Bâle-Mulhouse, Toulouse et Nantes; et vers le Royaume-Uni et l'Irlande, principalement sur Londres, Manchester, Glasgow, Newcastle, Exeter, Cardiff, Birmingham, Edimbourg, Aberdeen, Belfast, Shannon et Dublin. Vacances Air Transat vend aussi des vols sur Berlin, Bruxelles, Düsseldorf, Francfort, Amsterdam, Prague et Varsovie. Les vols sur Londres et Paris sont offerts à l'année longue mais à une moindre fréquence entre les mois de novembre et mars.

Vacances Air Transat offre également des croisières dans les Caraïbes et en Europe, ainsi que des circuits en autocar, principalement en Europe.

Pour la période de douze mois terminée le 31 octobre 2001, la division Vacances Air Transat de Transat Tours a servi environ 780 000 voyageurs.

Le voyageur World of Vacations offre sur les marchés de l'Ontario, des provinces atlantiques, des Prairies et de l'Ouest canadien une large gamme de produits pour les destinations vers les États-Unis (y compris Hawaï et Disney Cruise Lines), aussi bien que des forfaits de qualité à des prix concurrentiels vers ses destinations soleil : les Bahamas, les Caraïbes, le Mexique, Cuba et l'Amérique du Sud. Au Canada, World of Vacations offre des forfaits courts séjours dans toutes les grandes villes, ainsi que des forfaits dans les principales stations de ski. L'été, World of Vacations ajoute à sa gamme de produits les principales destinations européennes.

Nolitour offre aux clients du Québec des produits semblables à ceux de Vacances Air Transat. Elle se spécialise dans les destinations soleil et offre des forfaits aux clients qui recherchent un excellent rapport qualité-prix. Depuis quelques années, Nolitour a entrepris de développer de nouveaux produits afin d'équilibrer ses revenus d'une saison à l'autre. Ainsi, au printemps 1997, elle s'est portée acquéreur de certains éléments d'actif d'Auratours, une spécialiste des produits de voyages vers l'Italie. Depuis la saison estivale 1998, Nolitour commercialise des vols d'Air Transat à destination de la Grèce.

En 2001, Transat a intégré aux opérations de World of Vacations celles de Regent Holidays en Ontario et celles de Nolitour au Québec, intégration qui s'est traduite par des gains importants et une meilleure efficacité. World of Vacations/Nolitour est très active dans le domaine des forfaits-vacances et est réputée pour ses destinations de choix, ses croisières ainsi que pour l'accroissement de sa présence dans le Bassin méditerranéen, plus particulièrement en Grèce. World of Vacations/Nolitour dessert, entre autres, de nombreuses agences de voyages indépendantes du pays.

Pour la période de douze mois terminée le 31 octobre 2001, la division World of Vacations/Nolitour de Transat Tours a servi environ 496 000 voyageurs.

3.1.2. Produits de VAT France

Le premier objectif de VAT France consiste à distribuer des forfaits vacances à destination du Canada par l'entremise d'agences de voyages en France. VAT France offre également à sa clientèle française diverses destinations dans les Caraïbes, comme la République dominicaine (où elle est le chef de file en France), Cuba et le Mexique ainsi que sur les États-Unis. VAT France offre aussi des séjours et des circuits dans bon nombre de pays d'Amérique latine, dont le Costa Rica, l'Équateur, le Brésil, l'Argentine, le Chili, le Pérou et la Bolivie.

Pour la période de douze mois terminée le 31 octobre 2001, VAT France a servi environ 119 000 voyageurs.

3.1.3. Produits d'Américanada

Américanada est un voyageur spécialisé dans le tourisme à la carte (avec la formule FIT : « *Foreign Independent Tour* » ou voyage individuel à la carte), c'est-à-dire la vente de sièges accompagnée de services d'hébergement, de location de voiture, et depuis 2001, consolidateur de billets d'avions à tarifs négociés auprès de différentes compagnies aériennes. Ce voyageur complète la gamme des services offerts par le groupe Transat aux agences de voyages.

Américanada offre des séjours, créés sur mesure, en Floride et dans les îles, soit à la Barbade, aux Bermudes, aux Bahamas et à Aruba. Le voyageur offre aussi des circuits, créés sur mesure, en autocar au Québec, au Canada et aux États-Unis, ainsi que la location de maisons motorisées. Par ailleurs, Américanada offre des croisières en Alaska, en Europe et dans les Caraïbes. Américanada a ouvert un bureau à Toronto en 2001 et prévoit en ouvrir un à Vancouver en 2002.

3.1.4. Produits de Look Voyages

Look Voyages est l'un des plus importants voyageurs français, reconnu comme un chef de file sur le marché des vols secs. Il occupe une position avantageuse sur le marché grâce à des produits exclusifs à valeur ajoutée sous la forme de forfaits vacances dans les hôtels « Club ». Sous la marque de commerce « Lookéa », utilisée pour ces hôtels situés dans des endroits de choix, Look Voyages propose une formule « tout inclus » avec animation, pour une clientèle familiale et jeune. À la fin de l'exercice 2001, il existait 14 clubs Lookéa et des projets sont à l'étude pour ajouter 22 de ces clubs d'ici 2003 et 30 d'ici 2005. Des inaugurations officielles sont prévues en 2002 au Mexique, au Kenya, en Sicile, en Espagne et dans les Alpes françaises. Les clubs Lookéa sont gérés selon une formule hybride invitant des partenaires à gérer les centres de villégiature pendant que Look Voyages s'occupe des activités et supervise le site. Au cours du dernier exercice, Look Voyages a effectué de nouveaux placements pour faire en sorte que les installations continuent de respecter les normes de qualité que les clients recherchent.

Les produits de Look Voyages sont vendus toute l'année, mais la saison estivale qui s'échelonne, en France, d'avril à octobre, constitue de loin sa période la plus active. Ses destinations les plus populaires sont situées dans la région du Bassin méditerranéen. La stratégie à moyen terme de Look Voyages est de continuer à développer les produits à valeur ajoutée, visant un volume d'activités accru pour ce qui est des forfaits vacances, tout en demeurant un chef de file dans la distribution de vols secs. En 2001, conformément à ses objectifs stratégiques, Look Voyages a réussi à augmenter la proportion de forfaits vendus par rapport aux vols secs.

Pour la période de douze mois terminée le 31 octobre 2001, Look Voyages a servi environ 1400 000 voyageurs (comptabilisé en segments).

3.1.5. Produits de Brok'Air

Brok'Air est une société française, principalement active dans deux domaines de l'industrie du voyage vacances. D'une part, elle fait la consolidation de billets d'avions à tarifs négociés des compagnies aériennes régulières, domaine où elle occupe la première place en France et, d'autre part elle commercialise des circuits sur l'Amérique du Nord, l'Afrique du Sud et l'Australie. Grâce à son savoir-faire, Brok'Air a pu concevoir une solution intégrée de vente en ligne de billets d'avions sur Internet qu'elle commercialise auprès des agences de voyages.

Brok'Air offre également des services de voyage par l'entremise d'AnyWay. Celle-ci est un des chefs de file français de la vente en ligne sur Internet (via le site transactionnel www.anyway.com). On peut y réserver non seulement des billets d'avions (en vols réguliers ou nolisés), mais également des chambres d'hôtels, des voitures, des forfaits séjours et des visites guidées.

3.1.6. Produits de DMC

DMC fournit aux voyageurs étrangers une gamme complète de produits touristiques canadiens à prix compétitifs pour les personnes voyageant seules ou en groupe. En outre, DMC offre deux grands types de produits, soit l'organisation de voyages d'agrément (tourisme traditionnel, de découverte et d'aventure) et de voyages d'affaires (voyages de motivation, réunions, congrès) qu'elle commercialise surtout en Europe et aux États-Unis. En 2001, elle a réussi à commercialiser le Maroc à titre de nouveau marché francophone en offrant un vol hebdomadaire vers Montréal. DMC, qui a servi 38 000 voyageurs au cours de la période de douze mois terminée le 31 octobre 2001, est l'un des plus importants voyageurs réceptifs au Canada.

3.1.7. Produits de Jonview

Le voyageur réceptif Jonview a des bureaux à Montréal, à Toronto et à Vancouver. Il a également un réseau de distribution en France, au Royaume-Uni et en Italie. Jonview commercialise sa gamme de produits par l'intermédiaire de voyageurs situés en Europe, en Amérique du Sud, en Amérique latine, en Australie, en Nouvelle-Zélande et en Asie.

Jonview offre une gamme complète de forfaits vacances au Canada, comprenant des circuits en autocars, des forfaits pour les séjours en groupe, des forfaits avion-auto, des séjours dans les villes, des forfaits excursion et des forfaits ski, de même qu'une gamme complète d'hébergement dans les hôtels. Par ailleurs, Jonview offre par l'intermédiaire de sa division CISS, une gamme complète de forfaits pour l'apprentissage de l'anglais (en tant que langue seconde) en offrant des cours d'anglais accompagnés d'activités culturelles. Jonview accueille annuellement au Canada environ 165 000 touristes étrangers.

3.1.8. Produits de Rêvateurs

Rêvateurs est un voyageur expéditif solidement établi à Montréal depuis 15 ans. Rêvateurs se spécialise dans les circuits haut de gamme en Asie (la Chine, le Vietnam, l'Inde et autres), en Europe de l'Est, en Afrique du Nord (la Tunisie, le Maroc), en Grèce et en Turquie, en plus d'offres précises pour des plus petits secteurs du marché. Rêvateurs a servi quelque 7 000 voyageurs au Québec en 2001 et peut distribuer ses produits partout au Canada depuis qu'il fait partie du groupe Transat.

3.1.9. Produits de Tourgreece

Tourgreece est un voyageur réceptif solidement établi à Athènes, en Grèce, depuis 23 ans. Il offre une large gamme de produits vacances, tel que des forfaits séjours, des excursions et des croisières en Grèce et dans les îles grecques, ainsi que le transport de passagers de l'aéroport à l'hôtel. Tourgreece a servi environ 100 000 voyageurs au cours de l'année 2001, dont la moitié ont voyagé par l'intermédiaire du groupe Transat, et plus particulièrement Look Voyages, qui possède trois Clubs Lookéa, en Grèce.

3.1.10. Positionnement concurrentiel

Sur le marché canadien

La Société est le plus important voyageur du Québec, marché où elle est en concurrence avec un certain nombre d'autres voyageurs de moindre envergure dont Tour Mont-Royal/Nouvelles Frontières, Vacances Signature et plusieurs autres.

Quant au marché de l'Ontario, il est le plus important du Canada. Outre la Société, quelques grands voyageurs occupent une place importante sur ce marché, dont North American Leisure Group (qui inclut Sunquest et Alba Tours), Signature Vacations et Conquest. Transat Tours, par l'entremise de ses divisions Vacances Air Transat et World of Vacations/Nolitour, a réussi à occuper une importante part de marché des voyages vers l'Europe (principalement le Royaume-Uni) au cours de la saison estivale, ainsi que du marché du Sud au cours de la saison hivernale.

La Société s'est également implantée dans l'Ouest canadien depuis ces dernières années. Vacances Air Transat et World of Vacations œuvrent à l'accroissement de la présence du groupe Transat dans cette région. Pour le reste de l'industrie, il s'agit d'intervenants de moyennes et petites tailles, dont le rayon d'action est soit d'envergure régionale, soit réservé à un type de destinations ou de voyages en particulier.

Bien que la qualité soit un facteur important, la concurrence entre les voyagistes sur le marché canadien et le marché français s'exerce surtout au niveau des prix, car les consommateurs veulent 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. Un autre facteur important en matière de concurrence est l'accès exclusif à certains hôtels des destinations soleil, ce qui peut permettre à quelques voyagistes importants de mieux se positionner sur leur marché.

Globalement, les conditions du marché demeurent exigeantes, avec une offre qui, traditionnellement, excède la demande. Au cours de l'exercice 2001, bien que la demande ait été excellente pendant l'hiver, elle a chuté pendant l'été, principalement en raison du ralentissement de l'économie et à nouveau, en raison des événements du 11 septembre. Plus de 18.7 millions de passagers avaient été enregistrés aux frontières canadiennes en 2001, dont plus de 4.9 millions vers des destinations autres que les États-Unis. Climat oblige, les voyageurs favorisent les destinations soleil pendant l'hiver, et les destinations européennes pendant l'été. Par ordre d'importance, les principales destinations soleil sont le Mexique, la République dominicaine et Cuba.

Fort de sa position de chef de file et s'appuyant sur ses compétences en gestion stratégique de ses produits et son expérience du marché, le groupe Transat a renforcé considérablement sa présence sur le marché canadien en 2001. Résultat : le nombre de voyageurs qui ont opté pour ses produits a augmenté. Plus précisément, en termes de ses activités de voyageur, le groupe est le mieux positionné pour chaque région du Canada. La diversification géographique touche non seulement les points de départ mais également les destinations, le but étant d'offrir sur chacun des nouveaux marchés les produits qui correspondent le plus aux attentes de la clientèle, de préférence en exclusivité. Transat continue par ailleurs de consacrer des efforts à l'élargissement de sa gamme de produits, compte tenu des tendances du marché. Entre autres initiatives, mentionnons les forfaits court séjour sur Paris et les produits haut de gamme de « Collection privée ».

Sur le marché français

Le marché français est composé d'environ 350 voyagistes ayant des revenus totaux estimés à quelque 13 milliards de dollars, dont les plus importants sont Club Med-Jet Tours, Nouvelles Frontières, Voyages FRAM et Look Voyages. Le processus de consolidation qui a marqué le secteur des voyagistes au Canada est déjà bien enclenché en France. Ainsi, le marché français des voyages vacances poursuit son évolution, et ce, sur deux plans : les habitudes de consommation et la structure organisationnelle.

La demande pour des vols long-courriers (principalement pour des 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 bon nombre d'intervenants d'accroître la proportion de leurs revenus provenant de leurs activités en saison hivernale. Sur le plan opérationnel, il s'agit d'un changement qui est le bienvenu puisqu'il permet de répartir l'utilisation des infrastructures et équipements sur de plus longues périodes.

En termes de structure organisationnelle, la France a vécu une consolidation de l'industrie du tourisme qui s'est intensifiée en 2001, résultat combiné de la venue de sociétés étrangères et du rapprochement des joueurs français. Plus particulièrement, Preussag, un voyageur allemand et joueur important dans l'industrie, a acquis une participation minoritaire dans Nouvelles Frontières et deviendra l'actionnaire majoritaire de Nouvelles Frontières d'ici 2002-2003. De plus en plus d'intervenants misent sur diverses formes de regroupement avec d'autres organisations pour alimenter leur développement. Cette tendance s'explique en partie par le fort potentiel de croissance du marché : les Français, qui historiquement ont beaucoup moins voyagé à l'étranger que les autres Européens, semblent aujourd'hui de plus en plus attirés hors de leurs frontières. Quelque 26 millions de sorties du pays ont été enregistrées en 2000, une croissance de 8,2 % comparativement à celle enregistrée en 1999.

De son côté, Transat est très bien implantée en France, où son activité de voyageur fait appel à VAT (France) et à Look Voyages, de même qu'au consolidateur Brok'Air.

VAT (France), qui se classe maintenant parmi les dix premiers voyagistes en France, demeure le chef de file des forfaits à destination du Canada, un produit adopté chaque année par plus de 77 000 voyageurs. Le Canada demeure en effet l'une des destinations transatlantiques les plus recherchées, ayant attiré quelque 400 000 visiteurs français en 2000. Au fil des ans, VAT (France) a su construire sur cette solide plate-forme pour enrichir son offre. Ainsi, profitant de synergies avec Vacances Air Transat au Canada, le voyageur est le numéro un français pour la République dominicaine et le numéro deux sur Cuba.

Chef de file des vols secs, Look Voyages offre à ses clients quelque 800 destinations sur les cinq continents, au départ de Paris et de sept autres villes. Look Voyages est actuellement le quatrième plus important voyageur en France. Comme au Canada, le marché des voyages vacances présente des caractéristiques différentes selon les saisons : durant l'hiver, les vols intérieurs et long-courriers sont privilégiés, alors que l'été, les Français optent plutôt pour le Bassin méditerranéen et l'Afrique du Nord. Look Voyages a réussi à se bâtir une image de marque enviable, avec une notoriété qui la place au premier rang dans le segment des moins de 30 ans.

Brok'Air occupe le premier rang en France parmi les consolidateurs de billets d'avion à tarifs négociés et la première place, tous types de produits confondus, sur les États-Unis, premier marché du long-courrier au départ de la France.

3.2. ACTIVITÉS DE DISTRIBUTION

3.2.1. Agences de voyages

Les agences de voyages vendent une vaste gamme de produits, y compris ceux du groupe Transat. Les agents de voyages effectuent les réservations des produits, soit par l'intermédiaire de systèmes de réservation informatisés, soit par téléphone. Lorsqu'elles sont franchisées, les agences de voyages sont tenues, en vertu de leur contrat de franchise, de verser des droits calculés selon leurs chiffres d'affaires et de consacrer un certain pourcentage de leurs ventes à la Société.

Sur le marché canadien, Transat distribue une partie de ses produits par l'entremise de son propre réseau de détaillants en propriété ou franchisés, qui possède 246 points de vente, le tout géré par Consultour, sous les bannières Club Voyages, Voyages en Liberté, Vacances Tourbec et Inter Voyage au Québec et dans l'Est du Canada. Consultour, par l'entremise d'Euro Charter, détient et exploite 63 agences de voyages à l'échelle de la France.

En 2001, Consultour a étendu son réseau au Canada en faisant l'acquisition de TravelPlus, un réseau de 61 agences de voyages indépendantes et de 11 nouvelles agences de voyages qui lui appartiennent en propre.

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2001, les revenus de commissions des agences traditionnelles canadiennes ont totalisé environ 2,6 millions de dollars et celles des agences traditionnelles françaises, environ 12 millions de dollars.

3.2.2. Commerce électronique

www.anyway.com

Les technologies de l'information jouent un rôle important dans l'industrie du tourisme. Ainsi, il devient de plus en plus clair que la commercialisation de nos produits par l'entremise d'Internet est promise à un bel avenir. En France, nous avons percé le marché en avril 1999, avec le site www.anyway.com et un centre d'appels, véritable agence de voyages en ligne qui offre des billets d'avions, des chambres d'hôtel, la location de voitures, des voyages et de plus en plus, des forfaits. Avec l'ajout récent de vols nolisés offerts par VAT France, Anyway distribue actuellement tous les produits aériens de Transat et continuera d'élargir sa gamme de produits en 2002.

Depuis le lancement de www.anyway.com, Anyway a fait état d'une croissance constante, tendance qui s'est maintenue en 2001 avec un taux de croissance frôlant les 60 % et 3,9 millions d'euros en revenus de commissions.

Au cours de 2001, Anyway s'est équipée de nouvelles installations pour pouvoir traiter rapidement les demandes de réservations qui augmentent. Elle est également devenue le sous-traitant français exclusif pour Expedia, deuxième fournisseur de voyages en ligne au monde, et a conclu des ententes avec d'autres portails, c'est-à-dire Wanadoo et Voilà (France Télécom) et Yahoo! France.

Le plan stratégique de Anyway est d'en faire un outil clé pour la pénétration de nouveaux marchés géographiques, notamment dans le sud de l'Europe.

Au Canada, également en 1999, nous avons développé et lancé le site www.exit.ca. Fruit d'une collaboration multidisciplinaire, ce site transactionnel facile d'accès propose des forfaits vacances et des vols nolisés de Transat et plusieurs de ses concurrents ainsi que des vols réguliers et des billets consolidés en partance du Canada. Il s'agit du seul portail du genre au Canada et, selon nous, l'un des meilleurs sites de sa catégorie dans le monde. Adopté d'emblée par le grand public, le site a généré plusieurs centaines de transactions dès les premières semaines de son existence. Malgré les événements du 11 septembre, Exit a enregistré plus de 450 000 visites mensuellement au cours de l'exercice 2001 et environ 50 000 clients. Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2001, Exit a généré 2,7 millions de dollars en revenus de commissions.

Premier site Web spécialisé dans les forfaits vacances et les vols nolisés, www.exit.ca offre au voyageur un accès convivial à des milliers de produits, en fonction de la ville de départ, de la destination choisie et des dates souhaitées. L'internaute peut analyser toutes les options possibles, faire son choix en quelques clics, puis faire une réservation en ligne en toute sécurité. Il y fait des transactions, soit directement, soit par l'entremise d'un centre d'appels après sélection du produit recherché sur Internet. Il a accès aux sièges d'avion, aux forfaits, aux promotions et aux rabais de dernière minute. Au cours de 2001, Exit est devenu le partenaire vacances canadien de AOL (America Online), Sympatico, Travelocity et Québecor Média.

En coulisses de www.exit.ca, une plate-forme technologique unique en son genre et un système de gestion ultra sophistiqué de l'offre permettent une automatisation poussée, avec mise à jour du contenu en temps réel toutes les 12 heures. Ainsi, les consommateurs ont accès à leur agence de voyages 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Exit est un voie de présenter une interface au rendement supérieur qui réduira, par exemple, le nombre de clics nécessaires pour les recherches et lors de réservations et qui offrira de nouveaux moteurs de recherche pour les forfaits voyages.

3.2.3. Positionnement concurrentiel

D'après des sources de l'industrie, on compte plus de 5 000 agences de voyages au Canada (dont environ 1 100 au Québec) et 5 000 en France.

Les agences de voyages se livrent concurrence principalement au chapitre des prix. 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. L'une de nos priorités, au chapitre de l'intégration, est d'étendre notre réseau de distribution sur nos deux principaux marchés géographiques.

Les chaînes d'agences de vente au détail constituent le tiers de tous les agents de voyages au Canada. Les principales chaînes sont Consultour/TravelPlus, Thomas Cook/Marlin, Advantage et Carlson. Les chaînes d'agences de vente au détail, qui font affaires sous une même bannière, offrent une gamme de services à leurs membres, sous forme de niveau de commissions centralisées et négociées avec les principaux voyagistes, aussi bien la formation, la commercialisation et le soutien en matière de services d'information.

Les consortiums d'agents de voyages, tels que Giants et GEM, constituent le deuxième tiers des agents de voyages canadiens. Ils offrent uniquement les commissions centralisées et négociées avec les voyagistes.

En dernier lieu, les agents de voyages indépendants constituent l'autre tiers. L'intégration verticale entre les réseaux d'agents de voyages et les voyagistes est vécue au Canada, comme c'est le cas en Europe. Tous les principaux voyagistes canadiens ont acquis des agences de voyages en 2001.

En France, le consommateur a accès à une grande variété de moyens pour acheter un forfait vacances ou des billets d'avion : agence de voyages traditionnelle ou en ligne, comité d'entreprise, milieu associatif, spécialiste pour les groupes ou Minitel. En ce qui concerne les agences, le marché est d'autant plus fragmenté que les grands réseaux côtoient une myriade de petites agences indépendantes, spécialisées ou généralistes. Transat compte, en France, 63 points de vente en propriété exclusive sous la bannière Club Voyages, dont 34 dans la grande région parisienne. Au cours du dernier exercice, quelque 15 autres agences ont été acquises, principalement autour de Paris. En conservant sa stratégie de croissance et compte tenu du climat de consolidation qui caractérise le marché, le groupe Transat entend élargir davantage son réseau de distribution en France.

Grâce à Anyway, qui exploite un centre d'appels et le site Web www.anyway.com, Transat a pris une longueur d'avance dans la distribution de produits sur Internet. Depuis son lancement en avril 1999, le site www.anyway.com enregistre une croissance soutenue du nombre de ses visiteurs, et son taux de concrétisation est un des meilleurs en Europe pour les sites de ce genre. On peut y réserver non seulement des billets d'avion, mais également des chambres d'hôtel, des voitures et des séjours auprès de Brok'Air, et les vols nolisés auprès de Look Voyages. Le succès du site, qui s'est également traduit par un plus grand nombre de transactions téléphoniques, a fait d'Anyway la troisième agence de voyages en ligne en France avec un chiffre d'affaires d'environ 35 millions d'euros en 2001. Anyway se classe maintenant au trentième rang parmi tous les réseaux de vente au détail.

3.3. ACTIVITÉS DE TRANSPORTEUR AÉRIEN NOLISÉ

Air Transat, société de transport aérien nolisé, a été constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* par certificat de constitution du 31 octobre 1986 sous la dénomination sociale Les Services Aériens de Transport International S.A.T.I. Ltée. Sa dénomination sociale a ensuite été modifiée pour Air Transat A.T. inc. par certificat de modification du 29 avril 1987.

Air Transat a pour objectif d'offrir des services de grande qualité. Elle a été désignée transporteur aérien de l'année par Acta - Québec (l'association des agents de voyages du Québec) en 1989, 1990, 1991, 1993, 1995 et 1998.

Air Transat offre des vols nolisés principalement au départ de Montréal, Toronto, Vancouver, Québec, Calgary, Edmonton, Halifax et St-John's, ainsi que quelques vols au départ de Winnipeg et Saskatoon. Depuis le 2 novembre 1997, Air Transat est l'un des deux transporteurs aériens canadiens à détenir le droit d'exploiter des vols réguliers entre le Canada et la France, notamment entre Montréal - Mirabel et Paris - Charles-de-Gaulle. Cette route de service régulier s'ajoute à celle qu'Air Transat détient déjà entre le Canada et Cuba.

Avec près de 3,3 millions de passagers transportés au cours du dernier exercice, Air Transat demeure en tête des compagnies aériennes spécialisées dans les vols nolisés au Canada. Premier exploitant de vols vacances vers la France, la Belgique, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Grèce, l'Allemagne, le Portugal, la Suisse, Cuba, la République dominicaine, le Mexique, le Venezuela, la Colombie et le Costa Rica, Air Transat rejoint au total quelque 90 destinations dans 27 pays. Air Transat dessert principalement les destinations du Sud durant la saison hivernale, et l'Europe durant l'été. Au Canada, Air Transat offre actuellement des vols en partance de dix grandes villes, avec l'ajout récent de Winnipeg, de Saskatoon et de St. John's.

La flotte d'Air Transat se compose actuellement de deux Airbus A330-200 de 363 sièges chacun, un Airbus A330-300 de 362 sièges, six Lockheed L-1011-500 de 309 sièges chacun, quatre Boeing 757-200ER de 228 sièges chacun et quatre Airbus A310 de 259 sièges. Ces derniers appareils ont été livrés en 2001, dans le cadre du programme de renouvellement de la flotte d'Air Transat.

Tel que prévu, Air Transat mettra en service un Airbus A330-300 additionnel en mai 2002, le dernier appareil d'une série de cinq destinés au renouvellement de la flotte. Combinant fiabilité et confort, les Airbus 310 permettent à Air Transat d'offrir des vols sans escale pour toutes ses destinations. En raison de la chute de la demande qui a suivi les événements du 11 septembre, Air Transat a accéléré le retrait prévu de ses Lockheed L-1011-150, mais elle ajoutera à sa flotte un quatrième Airbus A330 pour la prochaine saison estivale dans le but de compenser pour le retrait des Lockheed L-1011-150. Les obligations découlant des contrats de location-acquisition relativement aux appareils ont totalisé 27 385 000 \$ US en 2001 et viennent à échéance à différentes dates jusqu'en 2005.

Air Transat estime qu'elle tire un avantage concurrentiel de la combinaison d'aéronefs plus récents et d'aéronefs plus âgés. Les charges fixes sont généralement plus basses pour ce qui est des aéronefs plus anciens, alors que les plus récents doivent être utilisés de façon quasi constante pour être rentables. Cette répartition donne à Air Transat la souplesse nécessaire quant au choix des aéronefs à utiliser durant les périodes de faible demande.

Look Voyages est le co-fondateur de STAR, une société française de transport aérien nolisé, et détient une participation de 44,3 % dans cette société. STAR exploite cinq Airbus A-320 de 180 sièges chacun. Après une tentative pour faire une percée sur le marché des vols long-courriers, STAR a choisi de revenir à sa mission originale pour laquelle un appareil tel que le Airbus 320 est bien adapté : desservir le marché des voyages à destination des pays d'Europe continentale et du Bassin méditerranéen, y compris certains pays d'Afrique du Nord, ainsi que les Caraïbes, tant pour les besoins de Look Voyages que ceux d'autres voyageurs. Par ailleurs, STAR a créé deux nouvelles sociétés affiliées au cours de l'exercice : l'une offrant le service alimentaire à bord de ses appareils et l'autre offrant la formation des pilotes.

En 2001, Air Transat a transporté près de 3,3 millions de passagers répartis entre trois grandes destinations: les vols internationaux (72,9%), les vols vers les États-Unis (21,2%) et les vols intérieurs (5,7%). En 2001, de son côté, STAR a transporté quelque 805 000 passagers vers diverses destinations, environ le même nombre que l'année précédente, dont les principales sont : l'Espagne, l'Italie, la Grèce, le Sénégal, la Tunisie et le Maroc.

3.3.1. Distribution et marketing

Le marketing des services de transport aérien nolisé de passagers est effectué sur une base saisonnière, dans une large mesure par les voyagistes de la Société qui organisent des forfaits. En hiver, les sièges se vendent surtout les destinations soleil, tandis que durant l'été ils se vendent surtout l'Europe. La sélection des destinations d'Air Transat est faite en étroite collaboration avec les voyagistes, lesquels concluent des ententes de nolissement avec le transporteur aérien de six à huit mois avant le début de chaque saison et s'engagent à assumer les paiements en vertu de ces ententes de nolissement.

Au cours du dernier exercice, Air Transat a lancé, en collaboration avec Exit, l'agence de voyage en ligne de Transat, un site Web qui offre aux voyageurs des possibilités de destinations vacances, d'exploration des forfaits et de choix de vols, et permet de faire des réservations en ligne.

Même si la mise en marché des vols repose avant tout sur les voyagistes, Air Transat commercialise également une partie de ses sièges elle-même, en vertu de son statut de transporteur régulier entre le Canada et la France d'une part et Cuba d'autre part, ainsi que pour certains vols intérieurs et transfrontaliers.

Les voyagistes qui sont détenus par la Société, ou qui lui sont affiliés, ont représenté environ deux tiers des revenus d'Air Transat pour la période de douze mois terminée le 31 octobre 2001.

3.3.2. Entretien

Le 3 février 1994, Air Transat a fait l'acquisition d'un entrepôt comprenant deux baies d'environ 5 100 mètres carrés chacune, de même que des bureaux administratifs à l'Aéroport international de Montréal à Mirabel (Québec). La Société effectue elle-même les travaux d'entretien normal de tous les aéronefs de sa flotte.

Air Transat maintient un important inventaire de pièces de rechange pour ses Airbus A330 et A310, Lockheed L-1011 et Boeing 757. Les procédés et normes d'entretien des aéronefs d'Air Transat dépassent ceux exigés par Transport Canada et sont aussi rigoureux que ceux établis par des transporteurs aériens réguliers reconnus, qui ont la réputation de suivre des normes élevées à cet égard.

Depuis presque deux ans, Air Transat s'est engagée à une réorganisation et une amélioration des processus majeures visant toutes les facettes de ses activités. Le but de ce projet de grande envergure, qui progresse par étapes, est d'améliorer la qualité du service tout en optimisant les ressources. Ce projet comprend l'examen complet des processus liés à l'entretien des appareils, l'intégration de fonctions liées au service aux passagers, et à l'affectation des équipages et des appareils, aussi bien que la mise en œuvre d'un nouveau système d'information de gestion. Déjà, ce projet a produit des résultats concrets dans l'ensemble de ces secteurs d'activités, se traduisant par une amélioration du taux de ponctualité. En 2001, Air Transat a procédé à environ 15 000 vols, dont 300 par semaine en moyenne.

Par suite de l'atterrissage d'urgence de l'un de ses Airbus A330-200 dans les Açores, le 24 août 2001, Air Transat s'est vu imposer une amende relativement à l'installation irrégulière d'une pompe hydraulique sur le moteur de l'appareil et à l'utilisation qui s'en est suivie. Air Transat collabore entièrement avec les autorités portugaises et le Bureau de la sécurité des transports du Canada qui mènent actuellement une enquête concernant les causes de la fuite de carburant qui a provoqué l'atterrissage d'urgence, enquête qui vise également le constructeur de l'aéronef et le motoriste.

Suivant cet incident, Air Transat a adopté des mesures additionnelles, dont certaines sont imposées par Transport Canada tandis que d'autres sont sur une base volontaire, qui sont venues s'ajouter à l'effort considérable dont faisait déjà preuve Air Transat pour améliorer ses méthodes. Ces mesures, fondées sur un principe de précaution auquel Air Transat souscrit sans réserve, se concentrent tout particulièrement sur certains aspects relatifs à la formation de l'équipage, l'inspection des travaux d'entretien, aussi bien que la restriction des opérations des vols à long rayon d'action des avions bimoteurs d'Air Transat jusqu'à ce que soient terminées les séances de perfectionnement professionnel portant sur les opérations à long rayon d'action. Cette dernière précaution signifie que tous les appareils bimoteurs d'Air Transat doivent se trouver à l'intérieur d'un rayon de 90 minutes d'aéroports adéquats en route entre leurs points de départ et de destination. Antérieurement, le temps d'exploitation des bimoteurs à long rayon d'action de 120 minutes dont disposait Air Transat avait été calculé en fonction de ses bons résultats relativement à la sécurité aérienne établis en 14 ans d'exploitation.

3.3.3. Assurances

Air Transat détient des polices d'assurances dont les montants sont conformes aux normes de l'industrie et respectent les exigences applicables prescrites par la loi et les engagements qu'elle a pris aux termes des contrats de location de ses aéronefs. L'assurance responsabilité de la Société relativement à ses activités de transport aérien couvre la responsabilité liée aux dommages découlant des blessures subies par des passagers ou du décès de ceux-ci, de même que les dommages subis par des tiers. La couverture maximale est de 1 milliard US \$ par sinistre.

À cet égard, par suite de l'atterrissage d'urgence d'un appareil d'Air Transat dans les Açores, le 24 août 2001, trois recours collectifs ont été entrepris contre Air Transat. Lorsque l'un de ces recours sera certifié par un tribunal compétent, les demandeurs devront tout de même obtenir une décision favorable de la Cour. La Société estime qu'Air Transat possède une assurance responsabilité adéquate pour couvrir de tels recours, advenant qu'Air Transat soit trouvé responsable en vertu de la décision.

En raison des attaques terroristes du 11 septembre, les compagnies d'assurances partout dans le monde ont annulé leur couverture à l'égard des risques résultant d'une guerre ou d'actes terroristes. Cette couverture a par la suite été rétablie pour les compagnies aériennes uniquement en contrepartie du paiement d'une prime élevée de 1,25 \$ US par passager, mais la couverture de responsabilité civile envers les tiers a été limitée à un maximum de 50 000 000 \$ US.

Pour combler le déficit créé par cette situation, les gouvernements canadiens et français ont garanti aux compagnies aériennes une protection pour leur responsabilité civile envers des tiers résultant d'une guerre ou d'actes terroristes excédant 50 000 000 \$ US, tant qu'une couverture d'assurance adéquate contre ces risques ne sera pas disponible sous des conditions raisonnables dans le commerce. Rien ne garantit que les gouvernements du Canada et de la France continueront d'offrir de telles couvertures d'assurance.

3.3.4. Approvisionnement en carburant

Les coûts du carburant constituent une part considérable des dépenses d'exploitation d'Air Transat. La flambée des prix du carburant au cours de l'exercice 2001, bien qu'elle ait été compensée en partie par une augmentation du prix des forfaits vacances et des vols secs, surtout en hiver, et par une gestion optimisée des appareils, n'en a pas moins affecté les marges d'Air Transat. La Société a négocié avec des sociétés pétrolières, à l'échelle nationale et internationale, pour s'assurer que ces appareils soient approvisionnés en carburant à tous les aéroports où elle exerce ses activités. Les prix du carburant sont déterminés pour chaque saison selon des marges fixes par rapport à la fluctuation des prix mondiaux. Au besoin, la Société utilise des contrats à terme pour couvrir une partie de ses besoins en carburant. Les tarifs déposés par Air Transat auprès de l'Office des transports du Canada précisent que les ententes de transport aérien nolisé conclues avec les voyageurs peuvent être modifiées si le prix payé pour le carburant varie de manière importante.

3.3.5. Les services de manutention et les services d'aéroport

Les services de manutention et les services d'aéroport (représentation aéroportuaire, manutention des bagages et nettoyage des aéronefs) requis pour l'exploitation des aéronefs sont fournis par Handlex aux aéroports internationaux de Montréal (Dorval et Mirabel) et de Toronto. Ces services sont confiés à des sous-traitants dans les autres aéroports.

La société Handlex agit comme partenaire au sol d'Air Transat et lui procure des services de représentation et de manutention. Elle offre également ses services à d'autres transporteurs tels que Air France, EgyptAir, Virgin Atlantic et Exp-Air Cargo.

3.3.6. Positionnement par rapport à la concurrence

La distribution des produits des transporteurs aériens nolisés est assurée principalement par les voyagistes, qui réservent des blocs de sièges auprès des transporteurs, négocient des tarifs de blocs pour les 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.

Au cours des dernières années, les transporteurs aériens réguliers ont dû faire face à une forte concurrence de la part des transporteurs aériens nolisés sur les marchés internationaux. Par suite de la libéralisation de 1984 et de la déréglementation au Canada de 1988, plusieurs transporteurs spécialisés dans les services de transport nolisé des passagers ont fait leur apparition en 1988 et 1989.

La concurrence que se livrent les transporteurs aériens nolisés est fondée essentiellement sur les prix, qui reflètent surtout la disponibilité des sièges. Par conséquent, les prix varient de façon considérable selon la demande saisonnière et une guerre des prix se déclare souvent lorsque la capacité d'un transporteur dépasse la demande ou qu'un concurrent cherche à accroître sa part de marché. Les récents développements au Canada impliquant les concurrents de Transat ont été porteurs d'une surcapacité provoquant une certaine duplication des sièges offerts par les différents transporteurs aériens nolisés. De plus, le grand nombre de transporteurs aériens nolisés et de transporteurs aériens réguliers offrant des vols sur les États-Unis, combiné à la faiblesse du dollar canadien par rapport à la devise américaine, ont entraîné une vive concurrence et de faibles marges bénéficiaires pour les vols sur ce pays.

Généralement, les transporteurs nolisés se spécialisent dans le secteur des voyages vacances, tandis que les transporteurs réguliers visent principalement le marché des voyages d'affaires. Les deux types de transporteurs sont, toutefois, de plus en plus en concurrence sur certaines destinations vacances desservies, ainsi que sur le marché des voyages dits de « rapprochements familiaux ».

En novembre 2001, Canada 3000 Inc. (« Canada 3000 »), principal concurrent d'Air Transat, a interrompu ses activités et a déclaré faillite, seulement quelques mois après l'annonce de son regroupement avec Royal Aviation Inc., dont le but envisagé était la création d'un nouveau transporteur aérien, à faible tarif, offrant un service pour des destinations à l'échelle nationale et internationale. L'effondrement de Canada 3000 a eu un effet positif sur Air Transat. Le transporteur aérien porte-étendard de Transat a immédiatement procédé à des ajustements à ses propres activités pour satisfaire les besoins des voyagistes qui avaient des sièges nolisés de Canada 3000 dans le but d'assurer un service continu. Les ajustements ciblaient les vols de l'automne et comprenaient des vols supplémentaires ou à capacité augmentée en partance de Toronto et de Montréal, aussi bien que des taux préférentiels sur les routes où Air Transat offre des vols réguliers pour aider les passagers de Canada 3000 à revenir de leur destination.

3.4. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

3.4.1. *Voyagistes et agences de voyages*

Dans toutes les juridictions où la Société exerce ses activités, les voyagistes et les agences de voyages sont régis par des lois offrant diverses protections aux voyageurs, notamment quant aux sommes versées par ceux-ci lors de l'achat de produits. Habituellement, en vertu de ces lois, un permis est nécessaire pour agir en qualité d'agent de voyages et de voyageur. Ces permis sont émis si certaines conditions sont respectées et, à l'occasion, si des droits sont acquittés. Dans certaines provinces, comme le Québec, l'Ontario et la Colombie-Britannique, l'argent reçu des voyageurs pour l'achat d'un produit doit être déposé dans un compte en fidéicommis et ne peut être retiré, avant le départ, que dans le but d'effectuer des paiements pour le compte des voyageurs. Le solde du dépôt peut être retiré du compte en fidéicommis par le voyageur seulement lorsque les services de voyages ont été fournis aux consommateurs.

Certaines lois exigent aussi qu'un cautionnement soit versé pour obtenir un permis d'agent de voyages. Pour assurer le respect de la législation applicable, des mécanismes de contrôle et d'inspection ont été mis en place. En outre, dans certaines juridictions, les agents de voyages doivent contribuer à un fonds d'indemnisation visant à protéger les consommateurs contre les fraudes et les faillites. Récemment, une modification législative en Ontario motivée par la faillite de Canada 3000 s'est traduite par une protection accrue offerte aux consommateurs n'ayant pas reçu leur service de voyage à cause de la faillite ou l'insolvabilité d'une compagnie aérienne ou d'un paquebot de croisière. La législation ontarienne applicable aux agents de voyage permet désormais de faire des réclamations à même le fonds d'indemnisation à l'égard de manquements de la part de fournisseurs tels qu'une compagnie aérienne ou un paquebot de croisière. En pareil cas, les agents de voyage enregistrés en Ontario pourront retirer de l'argent directement du fonds d'indemnisation et utiliser ces sommes pour rembourser les voyageurs laissés en plan à cause du manquement de la part du transporteur. Avant cette modification, les agents de voyage ne pouvaient puiser dans le fonds d'indemnisation pour indemniser les consommateurs que lorsqu'ils faisaient faillite eux-mêmes ou s'ils devenaient insolubles.

La Société estime qu'elle détient tous les permis requis et respecte les exigences de la législation qui lui est applicable.

3.4.2. Transporteurs aériens

Réglementation internationale

L'aspect commercial du transport aérien international est réglementé par des conventions internationales, dont la principale est la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (« Convention de Chicago »), par les lois et règlements en vigueur dans le pays où le transport aérien est effectué et par de nombreuses ententes bilatérales.

La Convention de Chicago constitue le fondement de la réglementation des activités des transporteurs aériens. Certains principes touchant 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 lois et règlements.

La Convention de Chicago a aussi mis sur pied l'Organisation de l'aviation civile internationale (« 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 matière de capacité.

Législation canadienne

Au Canada, l'exploitation d'un transporteur aérien commercial est régie par la *Loi sur l'aéronautique* et la *Loi sur les transports au Canada*. Cette exploitation est assujettie à la détention des licences nécessaires, à la délivrance d'un certificat d'exploitation confirmant que le parc d'aéronefs respecte les normes canadiennes, et à la détention de la police d'assurance responsabilité nécessaire. Dans le cas des vols nolisés, un permis est requis pour chaque vol ou série de vols proposés. Les licences et les permis de nolisement sont délivrés par l'Office des transports du Canada (l'« Office »), alors que le certificat d'exploitation est émis par Transport Canada. Ce certificat confirme que le transporteur aérien a l'équipement approprié et est en mesure d'exercer ses activités conformément au *Règlement de l'aviation canadien*. Air Transat a reçu un tel certificat le 13 novembre 1987, qui a par la suite été modifié pour refléter les conditions d'exploitation changeantes de la Société.

Par ailleurs, 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 du nolisier, ainsi qu'aux modalités des contrats de nolisement. De plus, la délivrance de toute autorisation pour un vol nolisé international ou une série de vols nolisés internationaux dépend de la délivrance par Air Transat de documents établissant de façon satisfaisante que les paiements anticipés versés par le nolisier 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 équivalent aux paiements reçus par Air Transat de nolisiers à titre d'avance pour tous les segments de vols nolisés non réalisés faisant l'objet d'un contrat de nolisement. L'Office détermine aussi les conditions régissant la relation entre les transporteurs aériens et le nolisier.

En vertu de la réglementation canadienne actuelle, un transporteur aérien n'a pas le droit de vendre directement au public des sièges pour des services de transport aérien nolisé international, mais doit nolisier un aéronef auprès d'un ou de plusieurs nolisiers compétents.

Les conditions mentionnées précédemment ne s'appliquent pas aux vols domestiques canadiens puisque la législation ne fait plus de distinction entre les services de vols réguliers et les services de vols nolisés et, dans les faits, dérègle le marché domestique. Par ailleurs, les services de vols réguliers d'Air Transat à destination des États-Unis, de Cuba, de la France, de l'Allemagne et du Royaume-Uni sont sujets aux règles établies aux termes des ententes bilatérales conclues entre le Canada et ces pays.

Air Transat estime qu'elle détient toutes les licences, certificats et permis nécessaires et 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 Transport Canada en matière de bruit.

De plus, en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* (la « loi »), Air Transat doit pouvoir justifier, en tout temps, qu'elle est un « Canadien » au sens de cette loi afin de pouvoir détenir la licence appropriée pour exploiter un service aérien. Puisque Air Transat est détenue en propriété exclusive par Transat, cette dernière doit, afin que Air Transat puisse être qualifié de « Canadien », se qualifier elle-même à titre de « Canadien », c'est-à-dire s'assurer que pas plus de 25 % de ses actions assorties de droit de vote en circulation sont détenues, directement ou indirectement, par des « non-Canadiens » au sens de la loi. Au meilleur de la connaissance de la Société, environ 7,6 % des actions assorties de droits de vote étaient détenues par des « non-Canadiens » au sens de la loi au 31 décembre 2001.

Réglementation étrangère

Air Transat doit se conformer à toutes les lois applicables des territoires à l'extérieur du Canada où elle exploite ses activités, et, s'il y a lieu, y obtenir les licences, certificats, permis et autorisations nécessaires. Air Transat se voit généralement émettre ces permis et autorisations, pourvu qu'elle respecte les critères applicables qui varient d'un pays à l'autre. STAR doit également se conformer aux lois françaises et européennes applicables et obtenir, au besoin, divers permis, licences et autorisations. Air Transat et STAR estiment qu'elles détiennent tous les permis, licences et autorisations nécessaires pour exercer leurs activités et se conforment aux exigences de la législation étrangère auxquelles elles sont assujetties.

3.5. EMPLOYÉS

Au 31 octobre 2001, la Société, ses filiales en propriété exclusive et les membres de son groupe employaient un total de 5 370 employés répartis comme suit :

Activités reliées à la société de portefeuille	Transat	44
Transporteurs et services de manutention aéroportuaire	Air Transat	2029
	STAR	301
	Handlex	751
Voyagistes expéditifs	Division Vacances Air Transat	448
	Division World of Vacations/Nolitour	266
	Rêvatours	25
	Américanada	185
	Brok'Air (y compris Globe System, Anyway et Daily Planet)	169
	Look Voyages	381
	VAT France	156
Voyagistes réceptifs	DMC	48
	Jonview	150
	ATH USA	25
	Tourgreece	40

Distribution/Agences de voyages	Consultour	33
	Tourbec	16
	Exit	70
	Euro Charter	232
Activités de gestion hôtelière	Caméléon	1

La Société favorise la participation de ses employés à son capital social et, à cette fin, a adopté un régime d'achat d'actions ordinaires à l'intention de ses employés et cadres et un régime d'options d'achat d'actions à l'intention de ses administrateurs, dirigeants et employés.

Certains des employés d'Air Transat, principalement les pilotes, les agents de bord, le personnel de bureau de l'affectation des équipages, les employés du service passager et les mécaniciens, appartiennent à des associations d'employés avec lesquelles Air Transat a négocié une série de conditions de travail. Les pilotes sont représentés par l'Association des pilotes de lignes (l'« ALPA »), tandis que les agents de bord sont représentés par le Syndicat canadien de la fonction publique et le personnel de bureau de l'affectation des équipages, les employés du service passager et les mécaniciens, par l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale. Des conventions collectives sont en vigueur avec les pilotes et les agents de bord, le personnel de bureau de l'affectation des équipages, les employés du service passager et les mécaniciens, pour des périodes prenant fin le 31 octobre 2001, le 31 décembre 2001, le 31 juillet 2003, le 30 avril 2002 et le 30 avril 2003, respectivement.

Les négociations concernant les conventions collectives d'Air Transat avec ses pilotes et ses agents de bord sont actuellement en cours et la Société est confiante que ces conventions collectives seront renouvelées.

Certains des employés de Handlex, principalement les mécaniciens et les préposés d'escale, les préposés au service aux passagers et les agents responsables de l'accueil des passagers appartiennent à des associations d'employés avec lesquels Handlex a négocié des conditions de travail. Comme c'est le cas chez Air Transat, les mécaniciens et les préposés d'escale sont membres de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale tandis que les agents à l'accueil des passagers sont membres du syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada). Les préposés au service aux passagers qui travaillent à Montréal sont représentés par l'Union des employés du transport local et industries diverses, tandis que ceux qui travaillent à Toronto sont représentés par le TCA-Canada. Les conventions collectives avec les mécaniciens et les préposés d'escaliers, les agents au service de l'accueil des passagers et les préposés au service aux passagers qui travaillent à Montréal sont en vigueur jusqu'au 16 juillet 2003, 5 septembre 2003 et 8 mars 2004, respectivement. La convention collective des préposés au service aux passagers qui travaillent à Toronto est venue à échéance le 23 mai 2001 et a été renouvelée le 6 décembre 2001 pour la période entre le 23 mai 2001 et le 23 mai 2004.

La Société estime entretenir de bonnes relations avec ses employés.

3.6. RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES ACTIVITÉS

La Société est active dans deux principaux secteurs géographiques, soit le Canada et l'Europe.

	<u>Canada</u>		<u>France et autres</u>		<u>Total</u>	
	2001	2000	2001	2000	2001	2000
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus provenant de tiers	1 447 226	1 163 007	674 660	759 543	2 121 886	1 922 550
Ventes entre zones géographiques	42 773	61 889	3 845	—	—	—
Revenus totaux	1 489 999	1 224 896	678 505	759 543	2 121 886	<u>1 922 550</u>
Immobilisations d'acquisition et écart	206 748	190 947	47 272	38 687	254 020	<u>229 634</u>

3.7. LIEUX D'EXPLOITATION

La Société est propriétaire de l'immeuble situé au 11600, rue Cargo A-1, à l'Aéroport international de Montréal, Mirabel (Québec), qui est le siège social et le principal centre d'entretien d'Air Transat. Cette propriété, d'une superficie de 15 302 m², est hypothéquée en faveur des banquiers de la Société.

La liste suivante présente l'adresse des principaux lieux d'exploitation loués par la Société et ses principales filiales.

<u>Nom</u>	<u>Adresse</u>	<u>Description</u>	<u>Superficie</u>
Transat	300, rue Léo-Pariseau Bureau 600 Montréal (Québec)	Siège social et place d'affaires	1 372 m ²
Air Transat	12 655, Commerce A-4 Aéroport international de Montréal Mirabel (Québec)	Place d'affaires	2 592 m ²
	19 555, Cargo A-6 Édifice D Aéroport international de Montréal Mirabel (Québec)	Place d'affaires et entrepôt	7 059 m ²
	11 855, Service A-3 Aéroport international de Montréal Mirabel (Québec)	Entrepôt	5 574 m ²
	3 400, American Drive Mississauga (Ontario)	Place d'affaires et entrepôt	1 869 m ²
	6 380, Northwest Drive Mississauga (Ontario)	Entrepôt	2 341 m ²
	Aéroport international de Vancouver Domestic Terminal Building Bureau 4205 Richmond (Colombie-Britannique)	Bureaux	407 m ²
	B103-4851, Miller Road Aéroport international de Vancouver Richmond (Colombie-Britannique)	Bureaux et entrepôt	575 m ²
Handlex	12 655, Commerce A-4 Bureau 544 Aéroport international de Montréal Mirabel (Québec)	Siège social et place d'affaires	1 411 m ²
	6300, Silver Dart Drive Terminal 3 Salle G219C Mississauga (Ontario)	Place d'affaires	1 055 m ²
Vacances Air Transat	300, rue Léo-Pariseau, Bureau 400 Montréal (Québec)	Siège social et place d'affaires	5 063 m ²

<u>Nom</u>	<u>Adresse</u>	<u>Description</u>	<u>Superficie</u>
	191, The West Mall Suite 800 Mississauga (Ontario)	Place d'affaires	1 468 m ²
	505 Burrard Street Bureau 620 Vancouver (Colombie-Britannique)	Place d'affaires	1 151 m ²
World of Vacations/Nolitour	191, The West Mall Bureau 600 Toronto (Ontario)	Siège social et place d'affaires	2 065 m ²
	1200 73 rd Avenue West Bureau 500 Vancouver (Colombie-Britannique)	Place d'affaires	438 m ²
	300, rue Léo-Pariseau Bureau 500 Montréal (Québec)	Siège social et place d'affaires	1 374 m ²
VAT France	43, boul. Diderot 75012 Paris France	Siège social et place d'affaires	1 350 m ²
	7, rue Baccaria 75012 Paris France	Place d'affaires	200 m ²
DMC	300, rue Léo-Pariseau Bureau 2410 Montréal (Québec)	Siège social et place d'affaires	697 m ²
	8500, Henri-Bourassa Bureau 323 Charlesbourg (Québec)	Place d'affaires	149 m ²
	1001, Place Dorchester Bureau 100 Montréal (Québec)	Place d'affaires	92 m ²
Rêvatours	1450, rue City Councillors Bureau 520 Montréal (Québec)	Siège social et place d'affaires	383 m ²
Look Voyages	12, rue Truillot 94204 Ivry-sur-Seine France	Siège social et place d'affaires	6 200 m ²
ATH USA	140, South Federal Highway 2 ^e étage Dania Beach, Floride	Siège social et place d'affaires	2 834 m ²

<u>Nom</u>	<u>Adresse</u>	<u>Description</u>	<u>Superficie</u>
Exit	300, rue Léo-Pariseau Bureau 1500 Montréal (Québec)	Siège social et place d'affaires	1 378 m ²
Consultour	300, rue Léo-Pariseau Bureau 1601 Montréal (Québec)	Siège social et place d'affaires	1 162 m ²
Américanada	300, rue Léo-Pariseau 2 ^e étage Montréal (Québec)	Siège social et place d'affaires	2 064 m ²
Jonview	1300, Yonge Street 8 ^e étage Toronto (Ontario)	Siège social et place d'affaires	4116 m ²
Brok'Air	76, bis rue Vieille du Temple 75003 Paris France	Siège social et place d'affaires	210 m ²
	128-130 Quai de Jemmeps 75010 Paris France	Place d'affaires	40 m ²
	30, rue de l'Amiral Lemonnier 78160 Marly le Roi France	Place d'affaires	157 m ²
Euro Charter	6, rue Marbeuf 75008 Paris France	Siège social	180 m ²
	Parc d'activités de la Maison Neuve 6, rue Marcel Dassault 44980 Ste-Luce sur Loire France	Place d'affaires	337 m ²
Tourgreece	80-88 Sygrou Av. 11741 Athènes, Grèce	Siège social et place d'affaires	600 m ²

En outre, Air Transat loue plusieurs comptoirs de billets et installations d'entretien, de restauration et d'entreposage à Montréal, à Québec, à Toronto et à Vancouver, de même qu'un simulateur de vol à Toronto. Vacances Air Transat loue plusieurs comptoirs de billets dans les quatre villes susmentionnées, ainsi que des installations d'entreposage à Montréal et à Toronto.

3.8. ENVIRONNEMENT

La Société est assujettie à diverses lois en matière environnementale et surveille son exploitation pour s'assurer qu'elle respecte les exigences et normes environnementales applicables et, au besoin, adopte des mesures préventives et correctives. À cet égard, Air Transat a notamment mis en place une série de programmes et procédures pour optimiser les processus de récupération, de recyclage et de gestion des carburants fossiles. Air Transat a aussi créé, en 1999, un comité de l'environnement qui veille à ce que les exigences et normes environnementales applicables soient respectées, à tous égards importants.

La Société estime qu'elle respecte, à tous égards importants, les dispositions des lois et règlements sur l'environnement auxquels elle est assujettie.

RUBRIQUE 4. PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES CONSOLIDÉES

4.1. ANNUELLES

Les principales informations financières consolidées de la Société pour les cinq derniers exercices terminés les 31 octobre ont été tirées des états financiers consolidés vérifiés de la Société.

	Exercices terminés les 31 octobre				
	2001	2000	1999	1998	1997
(en milliers de dollars, sauf les montants par action)					
Revenus	2 121 886 \$	1 922 550 \$	1 623 315 \$\$	1 421 454 \$	1 316 740 \$
Bénéfice d'exploitation avant amortissement et charge d'écart d'acquisition	58 023	102 524	90 777	72 279	72 457
Bénéfice d'exploitation avant charge d'écart d'acquisition	6 748	68 646	56 224	41 686	49 656
Charge d'écart d'acquisition	4 442	2 862	2 542	2 613	2 714
Bénéfice net (perte nette)	(98 964)	36 640	30 022	19 731	25 364
Marge brute d'autofinancement	59 357	75 226	63 391	51 127	46 117
Immobilisations (y compris les pièces de rechange durables d'aéronefs)	185 403	180 559	131 077	129 311	130 083
Actif total	614 371	684 119	545 346	496 567	467 476
Dette à long terme et obligations en vertu de contrats de location-acquisition (y compris la tranche échéant à moins d'un an)	147 496	144 135	104 343	109 376	115 760
Débeture	10 894	10 000	10 000	10 000	10 000
Avoir des actionnaires	135 867	232 464	204 149	182 668	164 420
Bénéfice net (perte nette) par action avant charge d'écart d'acquisition					
Bénéfice (perte) par action	(2,93)	1,23	0,96	0,65	0,86
Bénéfice dilué (perte diluée) par action	(2,93)	1,22	0,95	0,64	0,85
Bénéfice net (perte nette) par action					
Bénéfice (perte) par action en circulation	(3,07)	1,14	0,89	0,58	0,78
Bénéfice dilué (perte diluée) par action	(3,07)	1,13	0,88	0,57	0,77

4.2. STATISTIQUES DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES

Principales données financières trimestrielles consolidées

(en milliers de dollars, sauf les montants par action)

Exercice terminé le 31 octobre 2001	1 ^{er} trimestre	2 ^e trimestre	3 ^e trimestre	4 ^e trimestre
Total des revenus	509 643	689 700	521 197	401 346
Bénéfice net (perte nette)	(649)	16 522	5 876	(120 713)
Bénéfice (perte) par action	(0,02)	0,51	0,18	(3,74)
Bénéfice dilué (perte diluée) par action	(0,02)	0,51	0,18	(3,74)

Exercice terminé le 31 octobre 2000	1^{er} trimestre	2^e trimestre	3^e trimestre	4^e trimestre
Total des revenus	397 361	594 582	463 284	467 323
Bénéfice net (perte nette)	(552)	13 292	9 819	14 081
Bénéfice (perte) par action	(0,02)	0,41	0,31	0,44
Bénéfice dilué (perte diluée) par action	(0,02)	0,41	0,31	0,43

4.3. DIVIDENDES

Depuis sa constitution, la Société n'a déclaré ni versé aucun dividende. La Société n'envisage pas, à l'heure actuelle, de déclarer de dividendes sur ses actions ordinaires mais plutôt de réinvestir ses bénéfices pour financer ses activités et son expansion.

4.4. VÉRIFICATEURS

Ernst & Young, s.r.l., sont les vérificateurs de la Société depuis sa constitution.

RUBRIQUE 5. COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

5.1. RÉSULTATS DE L'EXERCICE 2001

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2001, les revenus de Transat ont été de 2,1 milliards de dollars comparativement à 1,9 milliard de dollars pour l'exercice 2000, soit une augmentation de 10,4 %. Cette augmentation est principalement attribuable à des acquisitions faites pendant l'exercice de même qu'à la hausse générale des prix, surtout pendant la saison d'hiver. Les revenus ont cependant été défavorablement affectés par la concurrence très vive pendant la saison d'été et par la baisse de la demande surtout en septembre et octobre, à la suite des attentats survenus aux États-Unis le 11 septembre 2001

5.2. SAISON D'HIVER

Les résultats de la saison d'hiver, pendant laquelle la Société vend surtout des voyages vers les destinations soleil, ont été excellents. Pour la période de six mois terminée le 30 avril 2001, Transat affiche des revenus de 1,2 milliard de dollars et un bénéfice avant impôts de 30,6 millions de dollars, comparativement à des revenus de 991,9 millions de dollars et un bénéfice avant impôts de 25,8 millions de dollars pour la période correspondante l'année précédente. La croissance, bien qu'attribuable en partie aux acquisitions, provenait principalement d'augmentations de volumes et de prix.

5.3. SAISON D'ÉTÉ

La deuxième moitié de l'exercice a été plus exigeante qu'anticipée, en raison du ralentissement de l'économie, de la concurrence très vive, d'une surcapacité dans le transport aérien au Canada et des pressions sur les prix qui en ont découlé. La demande a également fléchi sur certains marchés, surtout après le 11 septembre, ajoutant de la pression sur les prix de vente. Enfin, le dollar américain, toujours fort (les compagnies aériennes paient une partie importante de leurs dépenses en dollars américains), ainsi que l'augmentation des coûts, dont ceux de l'entretien des avions, ont eu un effet défavorable sur les marges. L'incertitude économique et, plus tard, les événements du 11 septembre, ont certainement nui à la demande. Pour la période de six mois terminée le 31 octobre 2001, Transat affiche des revenus de 922,5 millions de dollars et une perte de 32,5 millions de dollars avant éléments inhabituels et impôts, comparativement à des revenus de 930,6 millions de dollars et un bénéfice avant impôts de 38,3 millions de dollars pour la période correspondante l'année précédente.

5.4. ÉLÉMENTS INHABITUELS

Les attentats du 11 septembre ont fait chuter la demande de façon marquée. Transat a réagi rapidement à cette situation en réduisant sa capacité et la taille de son organisation. Les mesures prises par Transat en septembre se traduisent par la radiation de certains actifs, corporels et incorporels, et par des charges inhabituelles ainsi que des dépenses non récurrentes liées à la restructuration. Les éléments inhabituels (détaillés à la note 16 des états financiers consolidés) entraînent une imputation de 117,0 millions de dollars avant impôts (94,8 millions de dollars après impôts) au quatrième trimestre de l'exercice. Les actifs radiés comprennent notamment les sept Lockheed L-1011-150 de la flotte d'Air Transat, dont le retrait était antérieurement prévu au cours des trois années à venir, incluant les cellules, les moteurs et les pièces de rechange pour ces appareils, le tout représentant 74,8 millions de dollars. Des frais de mises à pied et de restructuration de 7,1 millions de dollars, des frais liés à un incident aux Açores en août 2001 de 5,3 millions de dollars et d'autres radiations de 29,8 millions de dollars composent le solde des éléments inhabituels de 117,0 millions de dollars avant impôts, dont 100,8 millions de dollars ne représentent aucune sortie de fonds.

5.5. AUTRES CHARGES

L'amortissement a progressé de 51,4 %, passant de 33,9 millions de dollars en 2000 à 51,3 millions de dollars en 2001. Cette augmentation est principalement attribuable aux acquisitions d'immobilisations (54,7 et 60,1 millions de dollars respectivement pour les exercices 2001 et 2000) et aux ajouts d'autres actifs (17,8 et 15,0 millions de dollars respectivement pour les exercices 2001 et 2000).

Les frais d'intérêts sont passés de 12,9 millions de dollars en 2000 à 15,1 millions de dollars en 2001, en raison de l'augmentation de l'endettement moyen compensée en partie par les taux d'intérêt à la baisse. Les revenus d'intérêt ont quant à eux diminué de 0,3 million de dollars.

L'écart d'acquisition est passé à 4,4 millions de dollars en 2001, par rapport à 2,9 millions de dollars en 2000, du fait des entreprises acquises au cours des exercices 2000 et 2001.

5.6. RÉSULTATS

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2001, la Société enregistre un bénéfice avant éléments inhabituels, impôts sur les bénéfices, charge d'écart d'acquisition et part des actionnaires sans contrôle de 2,7 millions de dollars, par rapport à 67,0 millions de dollars pour l'exercice précédent. La Société a inscrit une perte nette de 99,0 millions de dollars, ou 3,07 \$ par action, par rapport à un bénéfice net de 36,6 millions de dollars, ou 1,14 \$ par action en 2000. Les résultats par action sont calculés en fonction du nombre moyen pondéré d'actions en circulation de 32 248 437 actions pour l'exercice 2001, contre 32 158 026 pour l'exercice 2000.

Revenus par saison	2001	2000	Variation	Variation %
Saison hivernale	1 199 343	991 943	207 400	+20,9%
Saison estivale	922 543	930 607	(8 064)	-0,9%
Total	2 121 886	1 922 550	199 336	+10,4%

(en milliers de dollars)

Sources de revenus	2001
Ontario	33,8%
France	31,8%
Québec	22,6%
Ouest canadien	7,1%
Royaume-Uni	2,2%
Autres	2,5%

5.7. ACQUISITIONS

Dans le cadre de sa stratégie d'intégration verticale, Transat a effectué plusieurs acquisitions au cours de l'exercice 2001, dont le détail figure à la note 15 des états financiers consolidés. Ainsi, le 22 janvier 2001, la Société a fait l'acquisition d'une participation de 50 % dans le plus important voyageur réceptif canadien, Jonview, pour une contrepartie au comptant de 10,6 millions de dollars. Par l'entremise d'une série d'opérations avec un actionnaire minoritaire de DMC (le principal voyageur réceptif au Québec), Transat a par la suite réduit sa participation dans Jonview à 35,8 % et augmenté son investissement dans DMC à 71,5 %. Le 1^{er} mars 2001, Transat a fait l'acquisition de la totalité du voyageur expéditif Rêvateurs pour une contrepartie au comptant de 3,3 millions de dollars. Par le biais de sa filiale Look Voyages, Transat a acquis le 5 mars 2001 une participation de 40 % dans le voyageur réceptif grec Tourgreece pour une contrepartie au comptant de 1,6 million de dollars. Le 1^{er} mai 2001, Transat a acquis le solde de 65 % des actions de World of Vacations Ltd. pour une contrepartie au comptant de 1,1 million de dollars. Enfin, par le biais de sa filiale Consultour, Transat a fait l'acquisition d'un certain nombre d'agences de voyages au Canada et en France ainsi que d'un franchiseur canadien d'agences de voyages pour un coût total de 9,6 millions de dollars.

5.8. SITUATION FINANCIÈRE

Les espèces et quasi-espèces, incluant l'encaisse déposée en fiducie, s'établissaient à 84,6 millions de dollars au 31 octobre 2001.

Pour l'exercice 2001, la Société a dégagé une marge brute d'autofinancement de 59,4 millions de dollars. Les activités d'exploitation ont grugé 12,0 millions de liquidités, compte tenu de la variation négative nette de 71,4 millions de dollars des soldes hors caisse du fonds de roulement, déduction faite des dépôts et frais de remise en état des moteurs et cellules. La Société a utilisé un montant net de 59,4 millions de dollars pour ses activités d'investissement, en majeure partie pour l'acquisition d'immobilisations, d'entreprises et d'autres actifs. Toujours pour l'exercice terminé le 31 octobre 2001, les activités de financement ont généré 8,7 millions de dollars par l'augmentation d'emprunts en vertu des facilités de crédit bancaire en cours de même que de la dette à long terme, déduction faite des remboursements sur la dette.

			Revenus		
			pour les exercices terminés	2001	2 121 886
			les 31 octobre	2000	1 922 550
				1999	1 623 315
				1998	1 421 454
			(en milliers de dollars)	1997	1 316 470
Bénéfice net (perte nette)			Marge brute d'autofinancement		
Pour les exercices terminés	2001	(98 964)	pour les exercices terminés	2001	59 357
les 31 octobre	2000	36 640	les 31 octobre	2000	75 226
	1999	30 022		1999	63 391
	1998	19 731		1998	51 127
(en milliers de dollars)	1997	25 364	(en milliers de dollars)	1997	46 117
Bénéfice (perte) par action			Marge brute d'autofinancement par action		
Pour les exercices terminés	2001	(3,07)	pour les exercices	2001	1,84
les 31 octobre	2000	1,14	terminés les 31 octobre	2000	2,34
	1999	0,89		1999	1,87
	1998	0,58		1998	1,49
(en dollars)	1997	0,78	(en dollars)	1997	1,41

Les débiteurs sont passés de 67,6 millions de dollars au 31 octobre 2000 à 85,5 millions de dollars au 31 octobre 2001, une augmentation causée en grande partie par les activités relatives à l'exploitation courante et aux acquisitions d'entreprises.

Les impôts sur les bénéfices à recouvrer au 31 octobre 2001 se chiffrent à 35,4 millions de dollars et sont liés aux reports de pertes fiscales aux années antérieures de certaines filiales survenues en 2001, permettant le recouvrement d'impôts payés lors d'exercices précédents. Au cours du premier trimestre de 2002, la Société a reçu 29,6 millions de dollars des impôts sur les bénéfices à recevoir.

Les dépôts auprès de fournisseurs ont diminué de 13,9 millions de dollars, ou 26,6 %, passant de 52,2 millions de dollars au 31 octobre 2000 à 38,3 millions de dollars au 31 octobre 2001. Ce poste est composé principalement de dépôts auprès d'hôteliers pour la saison d'hiver 2001-2002. La diminution de ces dépôts pour la saison d'hiver 2001-2002 est la conséquence directe de la baisse prévue de l'activité comparativement à la saison d'hiver antérieure.

Les actifs d'impôts futurs ont augmenté de 8,7 millions de dollars en raison de la consolidation de World of Vacations Ltd. depuis mai 2001 et de la comptabilisation des économies futures d'impôts sur les bénéfices rattachées aux pertes subies par certaines filiales en 2001, compensées par la partie réalisée des actifs d'impôts futurs et une provision pour moins-value de 18,3 millions de dollars.

Les dépôts et autres frais s'élevaient à 19,7 millions de dollars au 31 octobre 2001, par rapport à 86,0 millions de dollars au 31 octobre 2000. Cette diminution est causée surtout par la radiation des dépôts et frais de remise en état des moteurs et cellules reliés aux aéronefs de type Lockheed L-1011-150 mentionnée à la note 16 afférente aux états financiers consolidés.

La diminution des placements de 19,2 millions de dollars au 31 octobre 2000 à 8,4 millions de dollars au 31 octobre 2001 est principalement reliée à l'acquisition et à la consolidation subséquente de World of Vacations Ltd. à compter du 1^{er} mai 2001.

Les immobilisations s'élevaient à 185,4 millions de dollars au 31 octobre 2001 comparativement à 180,6 millions de dollars au 31 octobre 2000. Les acquisitions d'immobilisations ont totalisé 54,7 millions de dollars pour l'exercice 2001, mais l'amortissement et les radiations d'actifs ont réduit le solde de fin d'exercice.

L'écart d'acquisition était de 68,6 millions de dollars au 31 octobre 2001 comparativement à 49,1 millions de dollars au 31 octobre 2000. Cette augmentation est causée par les acquisitions d'entreprises au cours de l'exercice, déduction faite de la charge et de la radiation d'écart d'acquisition.

Les créiteurs et charges à payer ont augmenté de 32,3 millions de dollars, ou 16,2 %, ce qui est principalement dû à l'effet des acquisitions d'entreprises au cours de l'exercice ainsi qu'à la gestion plus serrée des liquidités par la Société.

Les dépôts de clients et revenus reportés ont quant à eux diminué de 29,5 millions de dollars, ou 30,6 %, en raison de la baisse des réservations pour la saison d'hiver 2001-2002 par rapport à la saison d'hiver 2000-2001.

La dette à long terme, les obligations en vertu de contrats de location-acquisition et les débetures sont passées de 154,1 millions de dollars au 31 octobre 2000 à 158,4 millions de dollars au 31 octobre 2001. Cette augmentation provient du financement des acquisitions d'immobilisations faites durant l'exercice 2001, moins les remboursements sur la dette.

5.9. INJECTION DE FONDS

Le 10 janvier 2002, la Société a conclu des opérations avec certains actionnaires et ses banquiers dans le but d'accroître ses liquidités disponibles de 41,9 millions de dollars. CDP Capital d'Amérique, filiale de la Caisse de dépôt et de placement du Québec, et le Fonds de solidarité (FTQ), deux des principaux actionnaires de Transat, ont investi dans la Société et sa filiale en propriété exclusive, Air Transat, 10,0 millions de dollars chacun sous forme de débetures non convertibles. Des membres de la direction de Transat et de ses filiales se sont également engagés à investir 1,9 millions de dollars en débetures ayant les mêmes conditions financières. Les débetures portent un taux d'intérêt annuel de 6 % et sont assorties d'une prime qui, de façon combinée, à l'échéance, offrent un taux de rendement interne de 15 %. Elles viennent à échéance dans sept ans, mais peuvent être rachetées au gré de la Société après trois ans et selon certains événements établis. Les débetures s'accompagnent de 1421 225 bons de souscription permettant l'achat d'un nombre équivalent d'actions ordinaires, d'une durée de cinq ans et pouvant s'exercer à 6,75 \$ par action ordinaire, et sont décrites de façon plus détaillée à la note 23 des états financiers consolidés. La Société a également renouvelé pour une année additionnelle sa facilité de crédit bancaire, en plus d'obtenir de ses banquiers la libération de garanties qui augmente de 20 millions de dollars les liquidités disponibles pour le fonds de roulement. Finalement, la Société a complété, le 19 février 2002, la clôture d'une entente avec un syndicat de prise ferme ayant comme chef CIBC Marchés Mondiaux inc. visant la vente de débetures subordonnées non garanties convertibles d'un montant en capital de 51 105 000 \$ portant intérêt au taux de 9.00% l'an et échéant le 1^{er} mars 2007, dont le produit net sera affecté à des fins générales de l'entreprise et à la réduction de la dette. Chaque débeture sera convertible en actions ordinaires, au gré de son porteur, en tout temps avant l'échéance, à un prix de conversion de 8,75 \$ l'action. Transat peut racheter les débetures à compter du 1^{er} mars 2005 sous réserve du respect de certaines conditions.

5.10. INCIDENT DES AÇORES

Le 24 août 2001, un Airbus A330-200 d'Air Transat a dû atterrir d'urgence aux Açores, à la suite d'une panne sèche. De l'aide ainsi que les services et le soutien nécessaires ou souhaitables ont été apportés ou offerts aux passagers. L'enquête sur cet événement (impliquant le manufacturier de l'aéronef, le fabricant de moteurs et Air Transat) est dirigée par les autorités portugaises, de concert avec le Bureau de la sécurité dans les transports du Canada. Par la suite, Transports Canada a effectué une vérification spéciale des activités de maintenance et d'exploitation d'Air Transat, a exigé qu'elle adopte certaines mesures (dont une partie était déjà prévue) afin d'améliorer ses processus et lui a imposé une amende. Air Transat estime qu'elle absorbera une somme de 5,3 millions de dollars non couverte par les assurances pour cet incident, somme qui a fait l'objet d'une provision appropriée en 2001 et a été incluse dans les éléments inhabituels. La direction estime que l'impact défavorable de cet incident sur les affaires d'Air Transat a été et demeure peu important.

5.11. RISQUES ET INCERTITUDES

L'industrie du voyage vacances doit composer avec une demande qui est volatile et sensible aux prix. De plus, comme il a été possible de le constater en 2001, la sécurité aérienne et la confiance des clients envers les mesures de sécurité prises par l'industrie constituent des facteurs qui affectent la demande de façon importante. Le rythme auquel la demande va continuer de se raffermir demeure inconnu, mais des mesures importantes ont été prises par Transat afin de s'ajuster à ces nouvelles conditions du marché.

L'industrie aérienne canadienne, avec une offre excédentaire, est en pleine transition. La Société, malgré sa position bien établie, pourrait souffrir d'une pression sur les prix résultant d'une surcapacité dans le transport aérien au Canada.

Le carburant figure parmi les dépenses importantes de la Société. Celle-ci est donc exposée aux risques de fluctuation des prix du pétrole. Pour couvrir ce risque, la Société utilise des contrats à terme. La Société est également exposée aux fluctuations des taux de change, notamment le dollar américain par rapport au dollar canadien et à l'euro. La Société utilise des instruments financiers dérivés pour se protéger des fluctuations de taux de change ainsi que de taux d'intérêt pour une partie de sa dette à long terme, de ses obligations en vertu de contrats de location-acquisition et de ses financements d'avions hors bilan.

5.12. PERSPECTIVES

Les attentats du 11 septembre ont eu un impact important, défavorable et immédiat sur l'industrie du voyage en général, particulièrement en Amérique du Nord. Toute l'industrie du transport aérien s'est retrouvée paralysée pendant quelques jours, ce qui a amené le gouvernement du Canada à verser une aide financière à tous les transporteurs touchés, y compris Air Transat, qui a reçu 4,2 millions de dollars.

L'impact du 11 septembre sur les résultats de Transat pour l'exercice 2001 a été notable, mais a été tempérée par le fait que les deux mois suivants correspondent aux mois où l'activité est normalement au ralenti. Cependant, la demande pour la saison hivernale 2001-2002 a grandement souffert de ces événements, subissant d'abord une chute très importante pour ensuite s'améliorer. De l'avis de la direction, le niveau des réservations est passé d'une baisse de 50 % en septembre et en octobre 2001 par rapport à l'an passé pour ensuite s'améliorer à une baisse moyenne d'environ 15 % au cours du mois de janvier 2002. La Société estime que l'effet cumulatif sur ses activités canadiennes pour la saison d'hiver pourrait être une diminution de volume de 20 % à 25 % par rapport à la même saison de l'année précédente. En France, la diminution de volume est moins élevée. Quant aux prix, la Société anticipe qu'ils continueront de subir des pressions considérables, découlant surtout de la concurrence très vive entre voyagistes en cette période où l'offre dépasse la demande. Quant à la saison estivale 2002, la direction considère qu'il est trop tôt pour estimer l'effet sur le volume et les prix.

Devant la baisse importante de la demande, Transat a réagi rapidement, annonçant le 24 septembre 2001 une diminution de sa capacité. Les mesures implantées dans les jours et semaines qui ont suivi ont inclus : une réduction de la capacité d'Air Transat (nombre de vols et de sièges) de 25 %, une réduction de l'effectif de toutes les divisions canadiennes de 25 %, le gel ou la réduction des salaires des employés non syndiqués et de la direction et le resserrement de toutes les autres dépenses.

Les événements du 11 septembre ont également amené les gouvernements à renforcer la sécurité dans le transport aérien, tandis que les assureurs ont pris des mesures visant à réduire leur exposition aux risques associés au terrorisme. Au Canada, les décisions du gouvernement visant à accroître la sécurité dans les aéroports seront principalement financées par de nouvelles taxes imposées aux passagers, ce qui pourrait nuire aux affaires de Transat dans la mesure où elle évolue dans une industrie, le voyage vacances, où la demande est très sensible aux prix. Quant aux assurances, des primes supplémentaires ont déjà été imposées à cause de la menace terroriste. Les assureurs ont également restreint leur couverture des dommages causés par des actes terroristes, et le gouvernement canadien, dans l'intérim, a pris la relève, afin que les transporteurs canadiens puissent continuer de fonctionner normalement. La situation continue d'évoluer, et il est probable que cette évolution se traduise par des dépenses supplémentaires pour les transporteurs aériens et les passagers.

Malgré les défis importants posés par cette situation exceptionnelle, Transat est dans une position stratégique qui permet un optimisme raisonnable, compte tenu de la nature intégrée de ses activités, de sa présence sur deux continents, de l'ajustement rapide de la capacité et des liquidités additionnelles injectées au début de l'exercice 2002.

5.13. INFORMATION FINANCIÈRE TRIMESTRIELLE NON VÉRIFIÉE REQUISE

Voir rubrique 4.2.

5.14. DIVERS

L'Institut Canadien des Comptables Agréés a publié de nouveaux chapitres sur les regroupements d'entreprises et les écarts d'acquisition et autres actifs incorporels. Ces normes modifient la comptabilisation des regroupements d'entreprises, entre autres en interdisant l'utilisation prospective de la méthode de la fusion d'intérêts communs et en exigeant des sociétés qu'elles cessent d'amortir l'écart d'acquisition et certains actifs incorporels ayant une durée de vie utile indéfinie pour les regroupements d'entreprises comptabilisés selon la méthode de l'acquisition. L'écart d'acquisition et les actifs incorporels considérés comme ayant une durée de vie utile indéfinie seront plutôt soumis à un test annuel de dépréciation. Les nouvelles normes seront en vigueur pour Transat au premier trimestre de 2002 et ont été mises en œuvre pour les regroupements d'entreprises réalisés après le 30 juin 2001.

RUBRIQUE 6. CAPITAL SOCIAL DE LA SOCIÉTÉ, MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES ET PLACEMENTS ANTÉRIEURS

6.1. STRUCTURE DU CAPITAL

Le capital social de la Société se compose d'un nombre illimité d'actions ordinaires et d'un nombre illimité d'actions privilégiées pouvant être émises en une ou plusieurs séries, dont 32 437 487 actions ordinaires étaient émises et en circulation au 4 février 2002. Seules les actions ordinaires de la Société sont votantes et elles comportent chacune une voix par action.

Les actions privilégiées, si elles sont émises, de temps à autre, en une ou plusieurs séries, sont de rang supérieur aux actions ordinaires en ce qui concerne le versement de dividendes et la distribution de l'actif de la Société. Dans le cas de la dissolution ou de la liquidation de la Société ou de la 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 ordinaires. Chaque action privilégiée de série 3 est convertible par son porteur en trois actions ordinaires et est rachetable au gré de celui-ci 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 entre ses actionnaires dans le but de mettre fin à ses affaires (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 les porteurs d'actions ordinaires ont droit, 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 ordinaires avant que ce montant ne soit payé aux porteurs d'actions privilégiées de série 3.

Sous réserve des dispositions du droit applicable et des statuts de la Société, la Société peut racheter en tout temps la totalité, ou à l'occasion une partie des actions privilégiées de série 3 au 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.

Toutes les actions privilégiées de série 3 actuellement en circulation sont détenues par Transat Tours.

Le 24 mars 1999, les actionnaires de la Société ont ratifié l'adoption d'un régime de droits de souscription à l'intention des actionnaires (le « régime de droits »). Le régime de droits donne aux porteurs d'actions ordinaires le droit d'acquérir, dans certaines circonstances, des actions ordinaires supplémentaires à un prix équivalant à 50 % de la valeur du marché au moment de l'exercice desdits droits. Le régime de droits, qui devait prendre fin à l'assemblée générale annuelle des actionnaires pour l'exercice terminé le 31 octobre 2001 tenue le 27 mars 2002, a été renouvelé pour une autre période de trois ans.

Les seules personnes ou entités détenant 10 % ou plus des actions avec droit de vote du capital social de la Société sont le Fonds, qui détenait, au 4 février 2002, 3 930 086 actions ordinaires, soit 12,11 % des actions ordinaires émises et en circulation, et CDP qui détenait, au 4 février 2002, 3 819 575 actions ordinaires, soit 11 % des actions ordinaires émises et en circulation de la Société. Au 4 février 2002, Fidelity Management & Research Company et Fidelity Management Trust Company contrôlait 3 450 900 actions ordinaires de Transat en circulation, soit 10,65 % des actions ordinaires émises et en circulation.

6.2. MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

Les actions ordinaires de Transat se transigent uniquement à la Bourse de Toronto, sous le symbole TRZ. Le tableau suivant présente les prix plancher et plafond déclarés et le volume des opérations des actions ordinaires effectuées à la Bourse de Toronto pour les périodes indiquées.

<u>Période</u>	<u>Plafond</u>	<u>Bourse de Toronto</u>	
		<u>Variation du cours</u>	<u>Volume des opérations</u>
		<u>Plancher</u>	
<u>2002</u>			
Janvier	7,91 \$	6,55 \$	675 187
1 ^{er} février au 12 février	6,79 \$	6,30 \$	264 461
<u>2001</u>			
1 ^{er} trimestre	10,00 \$	8,50 \$	2 501 352
2 ^e trimestre	11,50 \$	9,05 \$	1 491 205
3 ^e trimestre	12,55 \$	4,50 \$	5 553 120
4 ^e trimestre	10,20 \$	4,60 \$	4 589 310
<u>2000</u>			
1 ^{er} trimestre	8,15 \$	6,60 \$	5 383 156
2 ^e trimestre	9,65 \$	7,50 \$	3 275 020
3 ^e trimestre	11,25 \$	8,40 \$	3 670 945
4 ^e trimestre	9,30 \$	7,95 \$	2 550 102

Le 12 février, le cours de clôture des actions ordinaires à la Bourse de Toronto était de 6,55 \$ l'action.

6.3. PLACEMENTS ANTÉRIEURS

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2001, la Société a émis 89 578 actions ordinaires pour un montant total de 765 000 \$ en vertu du régime d'achat d'actions ordinaires au bénéfice des employés et des cadres de la Société.

Dans le cadre de son financement du 10 janvier 2002, la Société a émis 1 421 225 bons de souscription donnant droit aux porteurs de souscrire le même nombre d'actions ordinaires de la Société à un prix d'exercice de 6,75 \$ chacune. Ces bons de souscription viennent à échéance le 10 janvier 2007.

La Société n'a procédé à aucun autre placement de ses actions ordinaires.

RUBRIQUE 7. ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS

7.1. ADMINISTRATEURS

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 accomplir efficacement ses devoirs, soit le comité exécutif, le comité de vérification, le comité des ressources humaines et de la rémunération et le comité de régie de l'entreprise.

Le tableau qui suit présente, pour chaque administrateur, le nom, la municipalité de résidence, la principale occupation, la période depuis laquelle il exerce la fonction d'administrateur ainsi que le nombre d'actions ordinaires de Transat qu'il possède ou sur lesquelles il exerce 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. En vertu d'une résolution du conseil d'administration de Transat, le nombre d'administrateurs de la Société a été fixé à 13 administrateurs.

Nom de l'administrateur	Principale occupation	Administrateur depuis	Actions ordinaires possédées ou sur lesquelles une emprise est exercée
Jean-Marc Eustache ⁽¹⁾⁽³⁾ <i>Outremont (Québec)</i>	Président du conseil, président-directeur général de la Société et président, Look Voyages S.A. (<i>voyagiste</i>)	février 1987	853 949
André Bisson O.C. ⁽²⁾⁽⁴⁾ <i>Baie d'Urfé (Québec)</i>	Chancelier, Université de Montréal	avril 1995	12 956
Lina De Cesare <i>Montréal (Québec)</i>	Vice-présidente exécutive, voyagistes de la Société, présidente, Corporation de gestion hôtelière Caméléon (<i>gestion hôtelière</i>) et présidente, Tourbec (1979) inc. (<i>franchiseur d'agences de voyages</i>)	mai 1989	202 466
Benoît Deschamps ⁽¹⁾⁽²⁾⁽⁴⁾ <i>Dorval (Québec)</i>	Administrateur de sociétés	avril 1997	8 756
Marcel Gagnon <i>Ste-Julie (Québec)</i>	Directeur principal des investissements, secteur manufacturier, CDP Capital d'Amérique, Caisse de dépôt et placement du Québec (CDP) (<i>investisseur institutionnel</i>)	mars 1999	–
Jean Guertin ⁽¹⁾⁽³⁾ <i>Montréal (Québec)</i>	Conseiller d'entreprise et professeur honoraire, École des Hautes Études Commerciales de Montréal (<i>université</i>)	avril 1995	6 200
H. Clifford Hatch jr ⁽³⁾ <i>Toronto (Ontario)</i>	Président et chef de la direction, Aurdisyl Management Corporation, Cliffco Investments Limited et Equity Link Management Limited	mars 2001	443
Michel Lessard ⁽⁴⁾ <i>Sorel (Québec)</i>	Président, Placement-Voyages inc. (<i>agence de voyages</i>) et président, Club Voyages Air-Mer inc. (<i>agence de voyages</i>)	avril 1998	5 316
André Lévesque <i>Lorraine (Québec)</i>	Commandant et pilote-vérificateur, Airbus A330, Air Transat A.T. inc. (<i>compagnie aérienne</i>)	mars 2000	55 116
Jacques Simoneau <i>St-Bruno de Montarville (Québec)</i>	Vice-président de groupe aux investissements, Fonds de solidarité (FTQ) (<i>investisseur institutionnel</i>)	novembre 2000	–
Philippe Sureau ⁽¹⁾ <i>Westmount (Québec)</i>	Vice-président exécutif de la Société	février 1987	644 867
John D. Thompson ⁽²⁾⁽³⁾ <i>Ville Mont-Royal (Québec)</i>	Président délégué du conseil, Compagnie Montréal Trust (<i>compagnie de fiducie</i>)	avril 1995	17 956
Peter G. White <i>Toronto (Ontario)</i>	Vice-président exécutif, Argus Corporation Limited	mars 2000	566

- (1) Membre actuel du comité exécutif
(2) Membre actuel du comité de vérification
(3) Membre actuel du comité des ressources humaines et de la rémunération
(4) Membre actuel du comité de régie de l'entreprise

À l'exception de MM. André Bisson, Benoît Deschamps, Marcel Gagnon et Jacques Simoneau, au cours des cinq dernières années, chacun des administrateurs de Transat a exercé l'occupation principale indiquée en marge de son nom au sein de l'entreprise indiquée ou d'autres occupations au sein de cette dernière, ses filiales ou des sociétés de son groupe.

Monsieur André Bisson a été consultant chez Opsis Communications et Marketing, de mars 1995 à mars 2000. Il est depuis les cinq (5) dernières années le chancelier de l'Université de Montréal, ainsi qu'administrateur de sociétés.

Monsieur Benoît Deschamps a été, de août 1997 jusqu'à novembre 2000, vice-président, planification financière et trésorier, Le Groupe Vidéotron ltée. Depuis novembre 2000, il agit à titre d'administrateur de sociétés.

Monsieur Marcel Gagnon a été, d'octobre 1997 à décembre 2000, gestionnaire de portefeuille chez CDP Capital d'Amérique, une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Depuis janvier 2000, il est directeur de CDP Capital d'Amérique.

Monsieur Jacques Simoneau a été président-directeur général de la Société Innovatech du Sud du Québec, de 1995 à 1999. Depuis 1999, il est vice-président de groupe aux investissements, Fonds de solidarité (FTQ).

7.2. DIRIGEANTS

Le tableau ci-dessous présente le nom, la municipalité de résidence, la première année de service au sein de la Société ainsi que le poste auprès de la Société des principaux membres de la haute direction de la Société.

Nom et lieu de résidence	Première année de service au sein de la Société	Poste auprès de la Société
Jean-Marc Eustache <i>Outremont (Québec)</i>	1987	Président du conseil et président-directeur général
Philippe Sureau <i>Westmount (Québec)</i>	1987	Vice-président exécutif
Lina De Cesare <i>Montréal (Québec)</i>	1989	Vice-présidente exécutive, voyagistes
Lorraine Maheu <i>Brossard (Québec)</i>	1997	Vice-présidente, finances et administration et chef de la direction financière
Jean-Marc Bélisle <i>Montréal (Québec)</i>	1997	Vice-président et chef de la direction des systèmes d'information
Odette Thomas <i>Montréal (Québec)</i>	2000	Vice-présidente exécutive, distribution
André De Montigny <i>Montréal (Québec)</i>	2000	Vice-président, développement des affaires
Bernard Bussièrès <i>St-Bruno (Québec)</i>	2001	Vice-président, affaires juridiques et secrétaire

À l'exception de monsieur Jean-Marc Eustache qui, au cours des cinq dernières années, a exercé l'occupation principale indiquée en regard de son nom, les autres dirigeants de Transat ont occupé les fonctions suivantes :

Monsieur Philippe Sureau a été, de mars 1997 à novembre 2000, président-directeur général d'Air Transat. De juin 1999 à janvier 2002, il a été président de Exit.

Madame Lina De Cesare a été présidente de Vacances Air Transat de février 1994 à décembre 2000. Elle est également présidente de Caméléon, Tourbec et Transat Tours.

Madame Odette Thomas est présidente de Consultour depuis 1997.

Monsieur André De Montigny a été, de juin 1996 à janvier 1998, vice-président, développement des affaires de Vidéotron limitée. Il a été, de février 1998 à juin 2000, vice-président, télécommunications de Capital Communication, une filiale de Caisse de dépôt et placement du Québec.

Monsieur Bernard Bussières a été, de janvier 1995 à février 2001, un associé principal chez Fasken Martineau DuMoulin s.r.l. (antérieurement Martineau Walker s.r.l.).

RUBRIQUE 8. RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

1) D'autres données financières peuvent être obtenues dans les états financiers comparatifs de la Société au 31 octobre 2001. D'autres informations, y compris des informations portant sur la rémunération des administrateurs et dirigeants, les principaux porteurs des titres de Transat, les options visant l'achat de titres, sont présentées dans la circulaire de sollicitation de procurations de la direction 2002 de la Société.

2) Transat fournira les documents suivants à toute personne ou compagnie qui en fera la demande auprès du secrétaire de la Société au 300, rue Léo-Pariseau, bureau 600, Montréal (Québec) H2W 2P6 :

- (a) lorsque les titres de Transat sont en cours de placement conformément aux dispositions d'un prospectus simplifié ou qu'un prospectus simplifié provisoire a été déposé concernant le placement de titres,
 - (i) un exemplaire de la présente notice annuelle de Transat, ainsi qu'un exemplaire de tout document, ou des pages pertinentes de tout document, intégrés par renvoi;
 - (ii) un exemplaire des états financiers comparatifs de Transat pour le dernier exercice terminé accompagnés du rapport des vérificateurs, qui sont compris dans le Rapport annuel 2001 de Transat aux actionnaires, ainsi qu'un exemplaire des états financiers trimestriels de Transat publiés après les états financiers du dernier exercice terminé;
 - (iii) un exemplaire de la circulaire de sollicitation de procurations de la direction précédée de l'avis d'assemblée annuelle 2002 de Transat; et
 - (iv) un exemplaire de tout autre document intégré par renvoi dans le prospectus simplifié provisoire ou le prospectus simplifié et qu'il n'est pas nécessaire de fournir en vertu des paragraphes (i) à (iii) ci-dessus; ou
- (b) à n'importe quel autre moment, un exemplaire de tout document mentionné en (2)(a)(i), (ii) et (iii) ci-dessus; Transat peut exiger le paiement de frais raisonnables si la demande est faite par une personne qui n'est pas un porteur de titres de Transat.