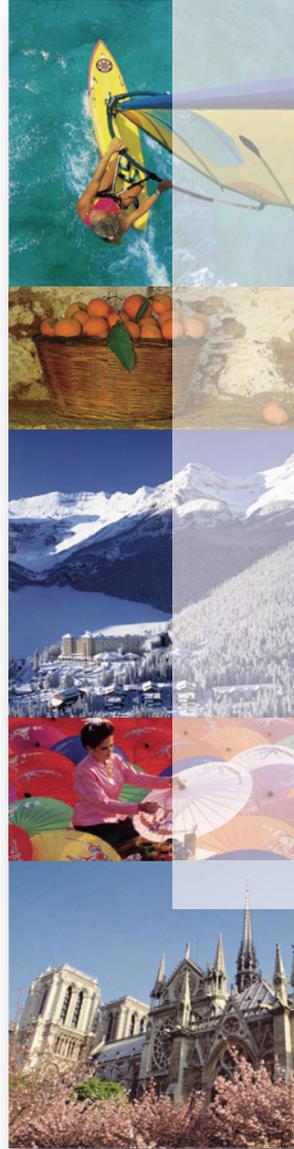




*Voyagiste
international
intégré,
spécialisé
dans
le voyage
vacances*





*A*ugmentation des revenus de 17%, à 3,0 milliards de dollars, et bénéfice net de 80,5 millions de dollars, par rapport à des revenus de 2,6 milliards de dollars et un bénéfice net de 65,8 millions de dollars en 2006.

*S*olide croissance sur le marché des forfaits soleil hivernaux au départ du Canada, dans un contexte de forte concurrence.

*B*onne performance sur le marché transatlantique estival, surtout sur l'Europe continentale, alors que la surcapacité a érodé les marges sur les liaisons entre le Canada et le Royaume-Uni.

*E*xcellents résultats chez Look Voyages, avec une croissance des revenus d'environ 28 % et un bénéfice avant impôt de l'ordre de 6 % des revenus.

*A*cquisition d'Amplitude Internationale, un voyageur expéditif français spécialiste de la Tunisie, une destination majeure au départ de la France.

*I*ntégration des agences de voyages acquises en 2006 et consolidation de notre réseau de distribution au Canada et en Europe.

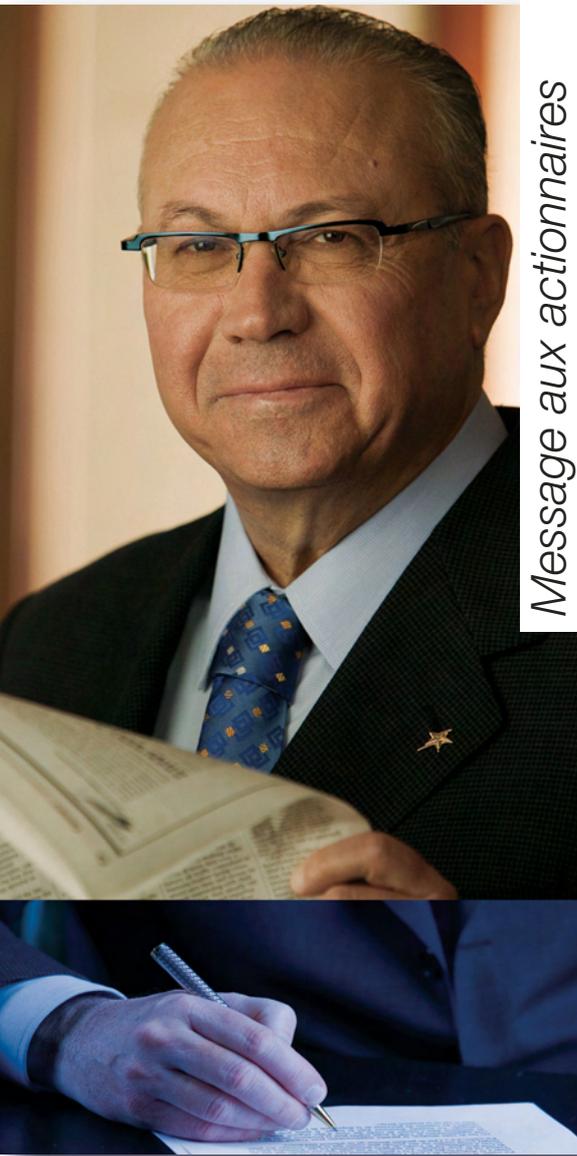
*A*jour d'un seizième appareil à la flotte d'Air Transat, signature d'une entente d'échange de sièges avec MyTravel et renouvellement d'une entente avec WestJet.

*A*u début de l'exercice 2008, création d'une coentreprise hôtelière de 1600 chambres au Mexique et en République dominicaine, avec H10 Hotels de Barcelone, un investissement de 55 millions de dollars US pour Transat.

*Transat
présente
dans plus
de
60 pays*

Transat A.T. inc. est un voyageur international intégré, spécialisé dans le voyage vacances, qui offre plus de 60 pays de destination et distribue ses produits dans quelque 50 pays. Transat possède sa propre compagnie aérienne, fournit des services à destination, est active dans l'hôtellerie et exploite un vaste réseau de distribution. Elle compte sur une équipe qui privilégie la rigueur et l'efficacité pour offrir à une très vaste clientèle des voyages vacances de qualité, à des prix accessibles.

En milliers de dollars (sauf les montants par action)	2007	2006
Revenus	3 045 917	2 603 746
Marge	133 070	126 944
Bénéfice net	80 480	65 770
Bénéfice dilué par action	2,36	1,85
Dividende par action	0,34	0,14
Trésorerie et équivalents de trésorerie	166 768	214 887
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	121 828	116 160



Message aux actionnaires

Jean-Marc Eustache
Président du conseil d'administration,
président et chef de la direction

Dans un contexte marqué par l'effervescence du tourisme international, 2007 aura été une très bonne année pour Transat. Nous avons su garder le cap sur nos objectifs tout en continuant de conjuguer croissance et rentabilité, malgré un marché touristique en évolution rapide, une concurrence exacerbée, certains coûts à la hausse et de fortes fluctuations des taux de change. Nous avons également progressé dans la mise en œuvre de notre plan triennal 2006-2008, ayant réussi à augmenter nos parts de marché, à mener à bien l'intégration des acquisitions faites en 2006 et à prendre pied dans l'hôtellerie.

Le marché du tourisme international demeure vigoureux. L'Organisation mondiale du tourisme (OMT) a comptabilisé quelque 846 millions d'arrivées internationales en 2006, et tout indique que ses prévisions (un milliard de touristes internationaux en 2010, 1,6 milliard en 2020) vont se réaliser. Avec des produits dans plus de 60 pays, des voyageurs expéditifs et des réseaux de distribution solidement implantés au Canada et en Europe et une compagnie aérienne de premier ordre, Transat est en excellente position pour profiter de ce contexte porteur.

Ce ne sont pas les défis qui manquent, toutefois. Si nous avons considérablement remanié notre organisation au cours des six dernières années, nous sommes appelés à vivre bien d'autres changements encore dans un environnement qui va continuer d'exiger une grande capacité d'adaptation. Le voyageur, notre client ultime, est de plus en plus sophistiqué, et nous devons redoubler d'efforts pour lui offrir le produit qui comblera ses attentes.

Le marché du tourisme

La croissance du tourisme international trouve maintenant sa source un peu partout dans le monde. L'Asie et l'Afrique affichent présentement les taux de croissance les plus élevés au chapitre des arrivées, tandis que l'Amérique latine, l'Europe de l'Est et l'Asie s'affirment de plus en plus comme les marchés émetteurs de demain. Par suite de deux fusions germano-britanniques majeures survenues récemment, Transat s'est hissée au cinquième rang mondial des voyageurs internationaux entièrement intégrés, et à ce titre, elle possède les atouts nécessaires pour exploiter les nouvelles tendances du tourisme.

*Garder
le cap
sur la
croissance*

*Miser sur
l'intégration
verticale*

La concurrence est très vive sur tous nos marchés. Pour faire face, nous misons sur plusieurs moyens : une offre supérieure par sa diversité, une efficacité toujours plus grande, des économies d'échelle et des investissements conséquents en marketing et en promotion. De plus, nous poursuivons nos efforts pour fidéliser la clientèle et différencier notre offre, en nous assurant que les voyageurs vivront avec nous une expérience qu'ils souhaiteront répéter. Enfin, au chapitre très important de la distribution, nous déployons des solutions à la fois innovantes et respectueuses des attentes des clients, qu'il s'agisse des voyageurs ou des agents de voyages. Sur tous ces aspects, nous avons intensifié nos efforts en 2007, et nous ferons de même en 2008.

La structure de coûts de tout voyageur international est partiellement tributaire de la dynamique du transport aérien. En conséquence, Transat suit de très près les discussions qui ont cours actuellement sur les accords «ciel ouvert», dont le gouvernement du Canada a fait une priorité, ainsi que le débat sur l'encadrement des émissions de gaz à effet de serre attribuables au transport aérien. L'issue de ces discussions complexes pourrait conférer des avantages concurrentiels à certaines entreprises. C'est pourquoi nous sommes intervenus de diverses manières (y compris publiquement) pour faire connaître notre point de vue, notamment depuis la fin de 2006, dans l'espoir qu'il sera tenu compte de nos préoccupations.

En gros, nous avons indiqué que nous appuyons le principe d'une ouverture réciproque et ordonnée des marchés aériens ainsi que la levée des barrières à l'entrée que cela suppose, à condition toutefois que le gouvernement fédéral réforme entièrement la structure de frais et de taxes imposée aux aéroports et aux compagnies aériennes du Canada. Cette structure représente un véritable boulet pour des entreprises comme Transat et diminue considérablement leur capacité de concurrencer des entreprises étrangères qui, à l'inverse, bénéficient souvent du soutien de leur gouvernement.

Par rapport aux autres entreprises de l'industrie canadienne du voyage, Transat a la particularité d'être également un joueur européen. À ce titre, nous sommes mieux placés que d'autres pour tirer parti d'un accord «ciel ouvert» Canada-Europe dans une perspective touristique. Selon nous, tout accord «ciel ouvert» avec l'Europe devrait tenir compte de toutes les entreprises en présence et de leur modèle de fonctionnement propre et leur permettre d'aller au bout de leurs possibilités commerciales.

En 2007, Transat a entrepris de systématiser l'adoption de pratiques qui s'inscrivent dans une dynamique de tourisme durable. Ainsi, Air Transat a poursuivi avec rigueur son programme de gestion du carburant, qui a déjà mené à une réduction de plus de 5 % de sa consommation, et

donc de ses émissions de gaz à effet de serre. En 2008, nous intensifierons notre action pour réduire l'impact environnemental de nos activités, y compris sur le front du changement climatique, dans l'esprit de la Déclaration de Davos élaborée par l'OMT en octobre 2007. Dans le dossier des émissions de gaz à effet de serre, nous favorisons des solutions multilatérales, sous les auspices de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Association internationale du transport aérien (AITA) par exemple, qui paveront la voie à des conditions de marché aussi uniformes et équitables que possible.

Le marché expéditif canadien

Le marché canadien affiche une solide croissance, mais la concurrence y demeure intense. À chaque début de saison, les voyageurs annoncent leurs couleurs avec des augmentations de capacité qui, prises globalement, se traduisent inévitablement par un excédent de l'offre sur la demande, même si celle-ci augmente régulièrement. Sachant que les produits touristiques sont «périssables», on comprendra que cet état de choses provoque des luttes serrées sur les prix, ce qui fait le bonheur des voyageurs, alors que les marges et les nerfs des voyageurs sont mis à rude épreuve.

Transat Tours Canada (TTC), notre principale filiale canadienne sur le marché expéditif, chapeaute toutes les activités menées au Canada sous les marques Vacances Transat, Nolitours et Air Transat. Au départ du Canada, TTC a augmenté sa clientèle sur tous ses créneaux – saison hivernale (866 000 voyageurs), saison estivale (527 000 voyageurs), destinations soleil (1 042 000 forfaits vendus) et destinations européennes (351 000 voyageurs incluant les ventes de Canadian Air au Canada) – pour un total d'environ 1 393 000 voyageurs. Quelque 72 % de ces clients ont volé avec Air Transat, le reste ayant utilisé des compagnies aériennes avec qui nous avons établi des partenariats.

Notre modèle de fonctionnement, en effet, nous permet de combiner notre propre capacité, fournie par Air Transat, à celle de nombreux autres transporteurs du Canada et d'Europe. Conformément à ce modèle, Transat et le voyageur britannique MyTravel (maintenant Thomas Cook Group), actif au Canada sous la marque Sunquest Vacations, ont signé une entente de trois ans suivant laquelle les deux parties pourront se vendre réciproquement quelque 120 000 sièges pour les destinations soleil, avec effet le 1^{er} novembre 2007. De plus, l'entente conclue avec le transporteur canadien WestJet a été reconduite jusqu'au 31 octobre 2010. Cette entente permet à TTC de nolisier les appareils de WestJet au départ d'une vingtaine de villes canadiennes en direction d'une vingtaine de destinations soleil.

En 2007, Transat est devenue le voyageur numéro un sur le segment des forfaits soleil au départ de l'Ontario en hiver. Selon notre évaluation, sur ce créneau très ciblé des forfaits soleil «tout compris» pour les Caraïbes, le Mexique et l'Amérique centrale, nous sommes maintenant le chef de file dans toutes les régions du pays. Nous œuvrons sur plusieurs fronts pour maintenir ou augmenter nos parts de marché : choix de destinations et d'hôtels exclusifs, prix, marketing, qualité du service et satisfaction du client.

Nous avons connu une excellente saison estivale sur l'Europe continentale. Cependant, comme nous l'avions prévu, les liaisons à destination ou au départ du Royaume-Uni ont été un véritable champ de bataille, où l'offre dépassait manifestement la demande. Nos marges en ont souffert car nous avons lutté farouchement pour protéger notre part de marché. De plus, le gouvernement britannique a doublé les taxes imposées aux voyageurs internationaux durant l'exercice, ce qui a eu pour effet pervers de limiter des majorations de prix qui s'imposaient, ne serait-ce qu'à cause des prix du carburant. En d'autres termes, les voyageurs ont dû absorber une partie des taxes en question pour éviter de voir s'éroder leurs volumes. Rappelons que le Royaume-Uni est le premier marché transatlantique du Canada et de Transat.

Au vu des résultats de notre nouveau programme sur Madrid en 2006, nous avons renchéri avec Barcelone et Malaga en 2007, et l'Espagne s'avère un franc succès pour TTC. Nous avons par ailleurs inauguré une liaison sur Vienne et obtenu des créneaux à l'aéroport d'Heathrow, au départ de Toronto. En 2008, nous ajouterons la Suisse à notre offre de destinations, avec des vols sur Bâle/Mulhouse, de même que des liaisons Vancouver-Paris et Calgary-Paris.

En 2006, Transat a fait l'acquisition de 191 agences de voyages, constituant du même coup le premier réseau d'agences du Canada. En 2007, l'intégration de ces agences s'est poursuivie harmonieusement et elles ont joué un rôle important dans l'augmentation de nos ventes et de nos parts de marché. À la fin de l'exercice, toutes bannières confondues, le réseau de Transat comptait 409 agences réparties sur l'ensemble du territoire, dont 304 franchisées. Les ventes de ce réseau, combinées aux ventes générées par nos propres sites Web grand public, ont représenté plus de 25 % des ventes que nous avons réalisées au Canada en 2007. En outre, bien qu'elles demeurent modestes, les ventes en ligne dans le domaine du tourisme de masse sont en forte croissance, notamment sur certains de nos sites Web. Nous sommes solidement engagés dans l'ère de la distribution multicanaux, qui fait coexister harmonieusement plusieurs stratégies de distribution.

Le marché expéditif européen

Présente en France depuis ses débuts, Transat a pris pied sur d'autres marchés européens au fil des ans. Aujourd'hui, nous disposons d'une plateforme prometteuse en Europe, où l'on trouve des pays qui occupent les premiers rangs dans le monde à la fois comme marchés émetteurs et comme marchés récepteurs, avec plus de 400 millions de déplacements touristiques internationaux.

En France, en dépit d'une conjoncture touristique morose, Look Voyages a connu une année spectaculaire, mettant notamment de l'avant 25 Clubs Lookéa (plus une croisière Lookéa en Égypte), par rapport à 17 l'année précédente. La formule Lookéa est manifestement adaptée à son segment de marché, comme le confirment clairement les taux de satisfaction de la clientèle. Résultat, Look Voyages a vu son chiffre d'affaires bondir de 28 %, et a affiché un bénéfice avant impôt de 6 %, des chiffres remarquables dans les deux cas.

En 2007, nous avons fait l'acquisition du voyageur expéditif français Amplitude Internationale. Ce spécialiste de la Tunisie a joint ses efforts à ceux de Look Voyages, qui exploitait déjà quatre Clubs Lookéa en sol tunisien. Fondée en 1992, Amplitude Internationale vend environ 80 000 voyages par année pour la Tunisie, par l'entremise soit d'agences de voyages classiques ou en ligne, soit de la grande distribution. Cette offre s'ajoute aux quelque 50 000 forfaits vendus par Look Voyages sur la Tunisie, la deuxième destination étrangère des Français (après le Maroc) pour les forfaits.

Vacances Transat (France) demeure le premier voyageur français sur le Canada et sur les États-Unis. Cet important acteur du marché des circuits en France propose un choix diversifié de destinations, y compris en Amérique du Sud, en Afrique et en Asie : par exemple le Vietnam, lancé en 2007, ou le Kenya, où le nombre de passagers a beaucoup augmenté depuis l'ouverture de ce marché en 2006. Au cours du dernier exercice, Vacances Transat (France) a inscrit des chiffres en hausse pour le nombre de voyageurs, les ventes (y compris les ventes de groupes) et la marge bénéficiaire. Sur le Canada, Vacances Transat (France) travaille bien sûr en étroite collaboration avec Transat Tours Canada pour la mise en marché de notre capacité aérienne, et avec Jonview Canada pour la distribution de forfaits.

Nous avons achevé avec succès l'intégration du voyageur britannique The Airline Seat Company – mieux connu sous la marque Canadian Affair – dont nous avons fait l'acquisition en août 2006. Travaillant avec près de 120 fournisseurs et deux transporteurs aériens (dont Air Transat), Canadian Affair est le premier voyageur du Royaume-Uni à destination du Canada et fait équipe au quotidien avec TTC.

TTC a des partenaires dans tous les pays européens que nous desservons avec Air Transat. Par exemple, aux Pays-Bas, en Allemagne, en Belgique, en Autriche et au Luxembourg, il s'agit d'Air Consultants Europe (ACE), une filiale que nous détenons maintenant à 100 %, qui vend notre capacité aérienne vers le Canada à titre de grossiste. Au départ d'une dizaine de pays européens (Air Transat, TTC) et du Royaume-Uni (Canadian Air), nous avons enregistré en 2007 quelque 366 000 voyageurs vers le Canada, principalement durant la saison estivale.

Nous comptons 69 agences de voyages en France, soit 31 sous la bannière de Look Voyages et 38 sous celle de Club Voyages. En 2008, nous entendons resserrer les liens stratégiques entre nos voyagistes et nos structures de distribution, de manière à tirer tous les avantages possibles du fait que nous sommes, en consolidé, un des plus importants voyagistes expéditeurs en France.

Le domaine aérien

Le fait que Transat possède sa propre flotte aérienne et puisse compter sur des ententes d'affrètement formelles avec plusieurs autres transporteurs demeure un élément central de notre modèle de fonctionnement. Le métier de voyageur consiste dans une large mesure à gérer des stocks de produits d'une durée de vie limitée — sièges d'avion et nuitées d'hôtel. Or, notre intégration verticale nous confère une maîtrise supérieure de cet aspect de notre activité.

Air Transat, qui a célébré ses 20 ans en même temps que Transat en 2007, est toujours notre principal transporteur au départ du Canada pour toutes nos destinations, de même qu'au départ de l'Europe vers le Canada. Sa performance est demeurée remarquable en 2007, alors que l'intensification de l'activité commerciale l'a amenée à effectuer près de 13 000 vols.

Plusieurs facteurs contribuent à faire d'Air Transat une compagnie aérienne de premier plan dans sa catégorie : son personnel de bord hautement qualifié (une condition déterminante pour la qualité du service), un programme exceptionnel pour les jeunes familles et les jeunes voyageurs, la classe Club, des taux de ponctualité et de fiabilité parmi les plus élevés de l'industrie, etc. En novembre 2007, Air Transat a obtenu sa certification de phase 2 de Transports Canada pour son système de gestion de la sécurité (SMS), se hissant ainsi à l'avant-garde dans ce domaine ; elle est également sur le point de compléter le processus de certification IOSA (International Operational Safety Audit) de l'AITA. En 2007, Air Transat a adopté un système de présélection des sièges en ligne et elle a enregistré un sommet au chapitre des revenus accessoires.

Le volet aérien représente un centre de coûts important. Air Transat récolte actuellement les fruits de



plusieurs années d'efforts consentis par son personnel. En effet, malgré la hausse des prix du carburant, notre coût par siège mille offert (SMO) a baissé par rapport à 2006. De fait, hors carburant, nous avons inscrit le coût par SMO le plus bas de notre histoire, et nos frais fixes par SMO ont également diminué.

Air Transat exploitait 16 appareils Airbus (4 A330 et 12 A310) à la fin de 2007 et en ajoutera un 17^e en 2008. Dans le but d'améliorer le confort des passagers, Air Transat va augmenter l'espacement des sièges dans tous ses avions dès l'été 2008. Elle prévoit retirer dix sièges à bord des Airbus A310 (qui passeront à 249 places), et 20 sièges à bord des Airbus A330 (342 places).

Handlex et ses quelque 1 200 employés offrent des services aéroportuaires (enregistrement des passagers, manutention des bagages, fret, nettoyage des avions et services de piste) à une vingtaine de transporteurs, dont Air Transat, aux aéroports de Montréal, de Toronto et de Vancouver. En 2007, Handlex a signé ou renouvelé plusieurs contrats ; remanié ses structures ; accru ses efforts en matière de formation du personnel ; et amélioré sa performance financière.

L'hôtellerie

Peu après la fin de l'exercice, nous avons annoncé la création d'une coentreprise hôtelière avec un de nos partenaires de longue date, H10 Hotels, de Barcelone. Cette coentreprise sera le propriétaire-exploitant de cinq hôtels au Mexique et en République dominicaine, soit environ 1 600 chambres au total. En nous associant à une entreprise hôtelière de premier ordre, nous nous sommes assurés d'une présence dynamique dans l'hôtellerie sur nos destinations principales. Il s'agissait pour nous d'avoir accès à un certain nombre de chambres de qualité et de maximiser les bénéfices de notre structure verticale.

Transat aura une participation de 35 % dans la nouvelle entreprise, en vertu d'un investissement de 55 millions de dollars américains. La République dominicaine et le Mexique représentent des marchés importants pour Transat, qui vend chaque année, au Canada et en France, plus d'un million de forfaits à destination du Mexique, des Caraïbes et de l'Amérique centrale. Cette opération s'inscrit dans le droit fil de notre plan stratégique triennal et respecte en tous points nos critères d'investissement.

Nos marchés réceptifs

Notre filiale Jonview Canada demeure le plus important voyageur réceptif au pays, avec près de 249 000 clients en 2007. Il s'agit d'une progression d'environ 5 % qui est d'autant plus remarquable que le tourisme international à destination du Canada (particulièrement en provenance des États-Unis) est en baisse depuis 2005. Jonview

Canada propose ses produits dans une cinquantaine de pays, non seulement en Europe – son château fort – mais aussi dans un nombre grandissant de marchés émergents de plus en plus populaires.

En 2007, nous avons procédé à une réorganisation en vue d'améliorer l'efficacité et les marges de Jonview Canada. Entre autres, nous avons opté pour un rapprochement avec Transat Tours Canada au niveau de certaines fonctions de gestion et d'arrière-guichet en vue de bénéficier de synergies dès 2008.

Nous sommes également présents sur le marché réceptif grec, avec Tourgreece, dont les produits sont distribués à l'international par l'entremise de Transat et d'autres voyageurs, y compris aux États-Unis. En 2007, Tourgreece a pénétré de nouveaux marchés (le Japon, la Corée du Sud, le Mexique et le Venezuela) et réussi à augmenter tant son chiffre d'affaires que sa marge. Il convient de rappeler que la Grèce accueille chaque année plus de 14 millions de touristes internationaux.

La situation financière

Pour l'ensemble de l'exercice 2007, nous affichons des revenus de 3,0 milliards de dollars, par rapport à 2,6 milliards de dollars en 2006, et une marge de 133,1 millions de dollars par rapport à 126,9 millions de dollars en 2006. Transat enregistre un bénéfice record de 80,5 millions de dollars, soit 2,36 \$ par action sur une base diluée (74,5 millions de dollars ou 2,18 \$ par action sur une base diluée après une provision pour les titres de PCAA, une radiation d'écart d'acquisition et l'impact favorable de nouvelles normes sur la comptabilité de couverture, tel qu'expliqué au rapport de gestion), par rapport à 65,8 millions de dollars (1,85 \$ par action sur une base diluée) en 2006.

Encore une fois, l'exercice a été marqué par le prix très élevé du carburant d'avion, en raison, bien sûr, de l'augmentation du cours du pétrole. Ce poste est passé de 128 millions de dollars en 2004 à près de 274 millions en 2007. Notre facture carburant aura donc augmenté de 114 % pendant cette période, alors que nos revenus ont progressé de 38 %. Les principales mesures possibles pour atténuer ce problème sont l'application de stratégies de couverture, que nous pratiquons activement, et les surcharges (dûment approuvées par les autorités compétentes), dont l'effet est toutefois limité à cause des pressions sur les prix de vente.

La situation financière de Transat demeure très saine. Au 31 octobre 2007, notre dette avait diminué, et nos liquidités disponibles atteignaient 166,8 millions de dollars, en plus de fonds actuellement bloqués dans des fonds de papier commercial adossés à des actifs (PCAA). Le rapport de gestion fournit plus de détails à ce sujet.

Garder le cap

L'exercice 2007 constituait la deuxième étape du plan stratégique triennal adopté en 2005. Des jalons importants de ce plan ont été franchis, à savoir notre entrée sur le marché expéditif du Royaume-Uni, le retour très net de Look Voyages à la rentabilité, des gains de part de marché substantiels en Ontario, le développement de notre réseau de distribution multicanaux, l'acquisition d'un voyageur spécialisé sur la Tunisie en France et, peu après la fin de l'exercice, la mise sur pied d'une coentreprise hôtelière avec un partenaire expérimenté.

En ce qui concerne le marché américain, nous avons procédé à un examen rigoureux de tous les voyageurs de grande taille pouvant présenter une forme de complémentarité avec nous. Nous avons également eu des discussions avec plusieurs de ces voyageurs, sans nous entendre sur une opération qui servirait réellement l'intérêt de la compagnie et de nos actionnaires. Nous avons toujours l'intention de pénétrer ce marché en tant que voyageur, et en 2008, nous relancerons nos efforts en ce sens sur une nouvelle base.

Le mot d'ordre pour 2008 sera de garder le cap. Parallèlement à l'élaboration du prochain plan triennal (2009-2011), qui devra prendre en compte le renouvellement de la flotte d'Air Transat à compter de 2012, nous consacrerons beaucoup d'efforts à la consolidation de notre position au Canada et en Europe. Pour le marché transatlantique, TTC mettra en œuvre un plan de développement de cinq ans qui prévoit de nouvelles destinations et l'établissement de liens plus serrés entre nos filiales européennes et Jonview Canada. Par ailleurs, nous allons non seulement continuer de stimuler la croissance de nos voyageurs français, mais également étudier la possibilité de pénétrer de nouveaux marchés expéditifs européens par voie d'acquisitions.

Je tiens à exprimer ici mes remerciements au personnel de Transat, à l'équipe de direction et au conseil d'administration. Nous œuvrons dans un secteur exigeant, et chacun de nous joue un rôle d'une importance capitale dans le succès de Transat.

Le président du conseil d'administration,
président et chef de la direction



Jean-Marc Eustache
Le 16 janvier 2008



Voyagistes expéditifs

Transat Tours Canada (TTC)

Vacances Transat

Caraïbes, Amérique latine et Mexique au départ du Canada, marché Canada-Europe et croisières

Nolitours

Caraïbes, Amérique latine, Mexique et Floride au départ du Canada

Look Voyages

Bassin méditerranéen, Afrique, Asie, Caraïbes, Mexique, etc. au départ de la France et Clubs Lookéa

Amplitude Internationale

Tunisie au départ de la France

Vacances Transat (France)

Amériques, Caraïbes, Asie, Afrique au départ de la France.

Circuits en Europe de l'Est, Scandinavie, Écosse, Irlande sous la marque Bennett

Brokair

Circuits de groupe au départ de la France

Canadian Affair

Voyagiste britannique spécialisé sur le Canada

Rêvatours

Europe de l'Est, Asie, Afrique du Nord, etc. au départ du Canada

Merika Tours

Destinations nord-américaines au départ du Canada

Air Consultants Europe (ACE)

Représentant de TTC en Allemagne, aux Pays-Bas, en Belgique, au Luxembourg et en Autriche

Voyagistes réceptifs

Services à destination

Jonview Canada

Circuits et forfaits à destination du Canada

Tourgreece

Circuits et forfaits à destination de la Grèce

Trafic Tours

Excursions et services à destination au Mexique

Turissimo

Excursions et services à destination en République dominicaine

Transat Holidays USA

Services à destination et agence de voyages en Floride

Distribution au détail

Transat Distribution Canada

Plus de 400 agences de voyages au Canada (Club Voyages, Voyages en Liberté, TravelPlus, Marlin Travel, tripcentral.ca) et exitnow.ca

Club Voyages (France)

Réseau de 69 agences de voyages en France (Club Voyages et Look Voyages)

Transport aérien

Air Transat

Transporteur aérien nolisé spécialisé dans les voyages vacances

Handlex

Services aéroportuaires à Montréal, Toronto et Vancouver

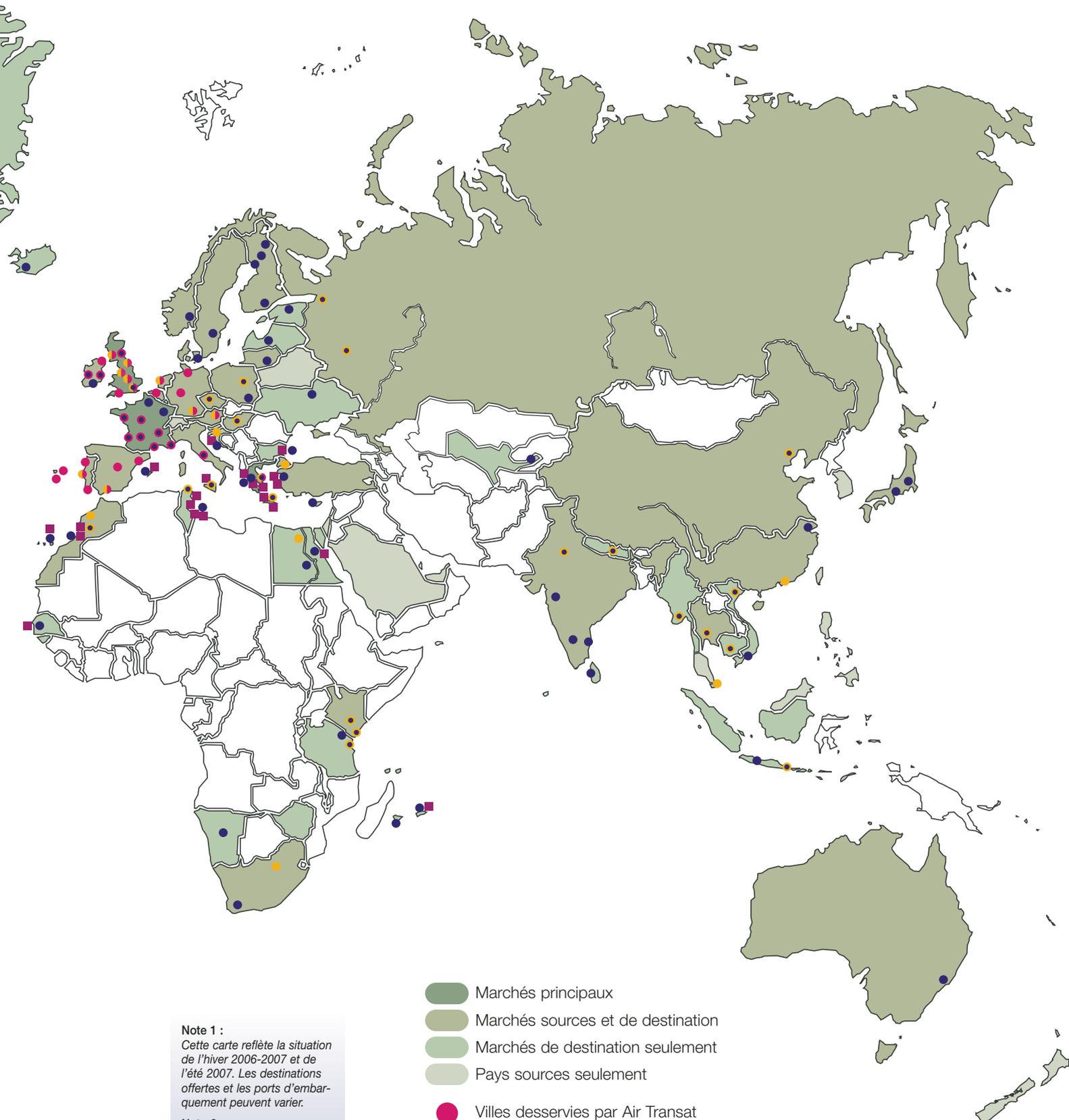


www...

transat.com
transatholidays.com
vacancestransat.com
nolitours.com
look-voyages.fr
amplitudevacances.com
vacancestransat.fr
canadavision.fr
bennett.fr
canadianaffair.com
revatours.com
merikatours.com
airtransat.com
airtransat.fr
airtransat.de
airtransat.nl
airtransat.co.uk
air-transat.be
jonview.com
outbyview.com
tourgreecedmc.com
clubvoyages.com
marlintravel.ca
travelplus.ca
tripcentral.ca
exitnow.ca

CROISIÈRES

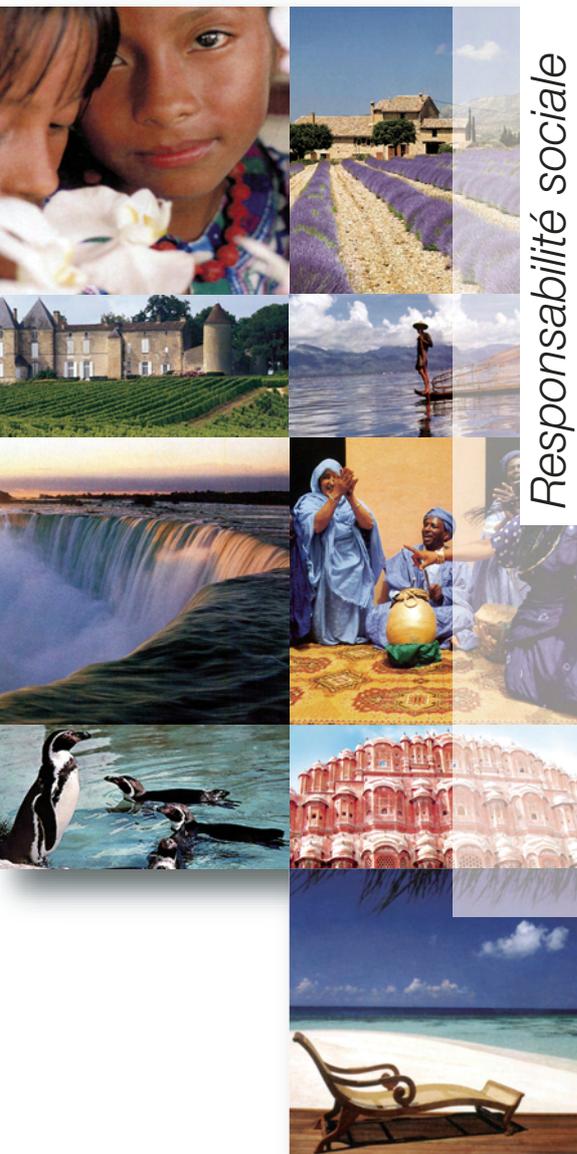
Vacances Transat et Look Voyages mettent de l'avant une vaste gamme de croisières : dans l'Atlantique, la Méditerranée, la Baltique, le Pacifique Sud, l'Océan Indien; sur le Nil et sur les fleuves d'Europe; en Alaska, dans les Bahamas, aux Bermudes, au Canada, dans les Caraïbes, à Hawaii, au Mexique, au canal de Panama, en Amérique du Sud.



Note 1 :
 Cette carte reflète la situation de l'hiver 2006-2007 et de l'été 2007. Les destinations offertes et les ports d'embarquement peuvent varier.

Note 2 :
 Les pays «source seulement» sont ceux où nous commercialisons les produits de Jonview Canada et/ou Tourgreece et à destination desquels nous n'offrons ni liaisons aériennes, ni forfaits ou circuits. Nous n'offrons pas de produits au départ des pays «destination seulement».

- Marchés principaux
- Marchés sources et de destination
- Marchés de destination seulement
- Pays sources seulement
- Villes desservies par Air Transat
- TTC et Révateurs : autres transporteurs
- TTC et Révateurs : Air Transat et autres transporteurs
- Look Voyages et Vacances Transat (France) : départs et destinations
- Clubs Lookéa (Look Voyages)



Responsabilité sociale

L'engagement social de Transat et de ses 6 000 employés se renouvelle et s'enrichit d'année en année. Il se mesure non seulement en emplois et en retombées économiques directes et indirectes, mais également en actions philanthropiques dans les domaines du tourisme durable, de l'environnement, de la recherche en tourisme, de l'aide humanitaire et de la santé. De plus, avec l'appui de Transat, bon nombre de nos employés donnent temps et argent à des causes qui leur tiennent à cœur : collecte de vêtements ou de matériel divers pour des envois humanitaires, nettoyage de berges, participation à des manifestations ou prouesses sportives pour le financement de la recherche en santé ou en environnement, etc.

Comme par les années précédentes, nous avons en 2007 assumé le transport aérien d'aide humanitaire, y compris des vêtements, des livres et des ordinateurs, pour le compte d'organismes qui fournissent un soutien sur place à des populations dans le besoin. Vacances Transat (France) s'est jointe à l'association Enfants du Mékong – qui œuvre à la protection, à la scolarisation et au mieux-être des enfants de l'Asie du Sud-Est – pour la construction d'une école au Vietnam en 2008. Depuis 2004, un

partenariat entre Air Transat et la Fondation canadienne Rêves d'enfants a permis à plus de 200 enfants atteints d'une maladie grave de faire le voyage de leur rêve. Le programme «Petite monnaie, grands rêves», qui encourage nos passagers à faire don de leur monnaie en devises étrangères ou canadiennes à leur retour de voyage a permis de recueillir plus de 2,3 millions de dollars depuis sa création. Nous avons continué de soutenir la Chaire de tourisme Transat de l'Université du Québec à Montréal (UQÀM), qui contribue à l'essor et au rayonnement de l'industrie touristique par le biais de la recherche, d'activités de veille et de soutien à la formation.

En 2007, nous avons versé plus de 750 000 \$ en contributions philanthropiques directes, nos employés ont fait don de plus de 100 000 \$ à Centraide et à d'autres organismes, et le programme «Petite monnaie, grands rêves» a permis de recueillir près de 895 000 \$.

Le tourisme durable

Partout dans le monde, le tourisme entraîne une importante activité économique et des retombées très positives sur le plan social. Cependant, le tourisme peut également avoir des impacts moins désirables, notamment sur les ressources, les écosystèmes ou le bien-être et la culture des milieux d'accueil. Le tourisme «durable» est un tourisme qui se fait en harmonie avec la nature, les communautés d'accueil et leurs valeurs, et qui conjugue des retombées socioéconomiques positives pour les populations locales avec une expérience enrichissante pour les voyageurs. C'est pourquoi nous avons amorcé une réflexion sur les moyens de maximiser les retombées positives de nos activités tout en réduisant leur impact négatif.

Transat compte maintenant sur un Comité de tourisme durable, présidé par Lina De Cesare, qui a pour mandat d'orchestrer toutes nos actions dans ce domaine, suivant un plan d'action à long terme qui couvre les aspects environnemental, socioculturel et économique du tourisme. La mise en place d'une stratégie de tourisme durable représente un vaste chantier qui s'échelonne sur plusieurs années. En 2007, nous avons posé plusieurs jalons importants, avec la mise en place de comités environnementaux sur tous nos sites d'im-

plantation, le lancement d'un programme de soutien pour les communautés et la préparation d'un projet pilote qui portera sur la performance de nos fournisseurs en matière de développement durable.

SOUTENIR LES COMMUNAUTÉS

Au printemps 2007, nous avons mis sur pied un programme de soutien pour les projets touristiques qui s'inspirent des principes du développement durable. Il consiste à financer des organismes ou des collectivités qui prennent des initiatives visant à protéger et à mettre en valeur leur patrimoine naturel et culturel, ou à maximiser les retombées positives du tourisme. Ce programme d'aide directe s'avère égale-

ment un stimulant puissant au chapitre des valeurs véhiculées, tant au sein de notre organisation qu'à l'extérieur. En 2007, nous avons sélectionné quatre projets au Canada et à Cuba, parmi une centaine de propositions.

Le Fonds mondial pour la nature Canada

C'est avec fierté que Transat s'est associée au Fonds mondial pour la nature Canada (WWF-Canada), un chef de file mondial en environnement, pour la réalisation d'un projet de trois ans à Cuba, de concert avec les autorités locales. En gros, il s'agit de jeter les bases d'une politique de tourisme durable afin de préserver les écosystèmes cubains, qui sont parmi les plus riches de la région des Caraïbes.

La Réserve de la biosphère de l'arche de Frontenac

Transat s'est associée au réseau de la Réserve de la biosphère de l'arche de Frontenac (une réserve de la biosphère de l'UNESCO située en Ontario), qui entreprend un important projet de certification environnementale destiné aux acteurs de l'industrie touristique de son territoire. L'initiative s'inscrit dans un vaste programme de trois ans qui vise à développer un modèle national de tourisme durable pour les réserves de la biosphère.

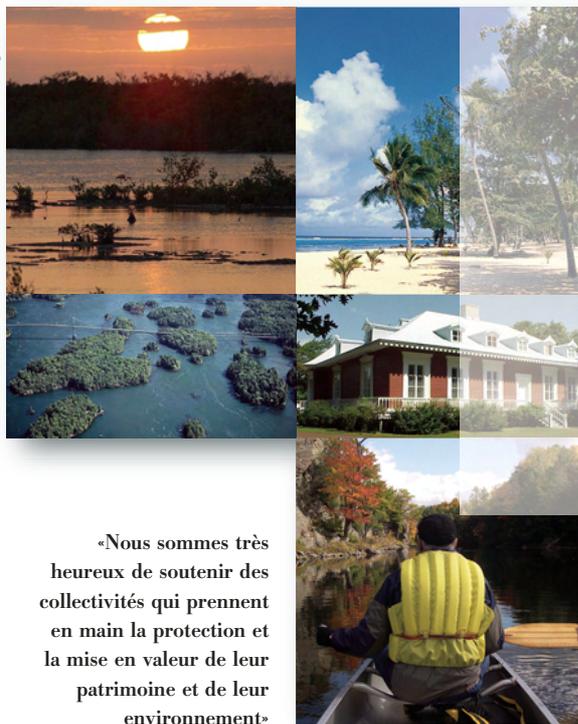
La Seigneurie des Aulnaies

Considérée comme le centre d'interprétation du régime seigneurial le plus complet au Québec, la Seigneurie des Aulnaies a reçu l'aide de Transat pour mettre en œuvre un plan de cinq ans pour la préservation et la mise en valeur de ses bâtiments historiques, ainsi que pour la modernisation de ses structures d'accueil, de son animation et de son exposition permanente.

Les Amis du marais de Saint-Antoine-de-Tilly

L'organisme Les Amis du marais, fondé par des citoyens engagés, met en valeur le potentiel récréotouristique d'un marais et d'un sentier pédestre de 10 km qui longe le fleuve Saint-Laurent, à Saint-Antoine-de-Tilly, au Québec.

© WWF-Canada/Greg Stott



«Nous sommes très heureux de soutenir des collectivités qui prennent en main la protection et la mise en valeur de leur patrimoine et de leur environnement»

LA GESTION DU CARBURANT

Compte tenu de la hausse des prix du pétrole et de la question, de plus en plus pressante, des émissions de gaz à effet de serre, la ges-

sa consommation de carburant d'année en année. À périmètre égal, la consommation a baissé de 5,5 % par rapport à 2003, une performance exceptionnelle qui a généré des économies de plusieurs millions de dollars,

divertissement et des fournitures, remplacement des unités de chargement et des pneus par leurs équivalents plus légers, etc.

L'implantation d'un nouveau système de planification des vols a été l'une des composantes clés du programme. Ce système tient compte d'un ensemble de variables, dont l'altitude de vol, la vitesse, le vent et le coût du carburant, pour optimiser la navigation, ce qui se traduit par des économies substantielles. Les pilotes ont également adopté de nouvelles techniques moins énergivores au décollage et à l'atterrissage.

Au sol, l'utilisation d'un seul moteur durant le roulage est devenue la norme chez Air Transat. Cette pratique a permis de réduire non seulement les émissions de gaz à effet de serre, mais également le bruit. D'autres gains ont été réalisés grâce à l'utilisation, dans la mesure du possible, du service d'alimentation électrique des aéroports plutôt que du groupe auxiliaire de bord pour la climatisation des appareils stationnés.

L'entreprise a également revu son programme d'entretien. Nous procédons au lavage interne des moteurs à intervalles réguliers pour accroître leur efficacité énergétique, et nous éliminons la peinture écaillée ainsi que les égratignures sur le fuselage des avions pour réduire la résistance.

Air Transat estime qu'elle a évité le relâchement de quelque 129 000 tonnes de CO₂ dans l'atmosphère depuis 2003 grâce à son programme de gestion du carburant, soit l'équivalent des émissions annuelles d'environ 21 000 automobiles. En valeur absolue, toutefois, nos émissions annuelles totales de CO₂ ont augmenté durant cette période, en raison de la croissance de notre flotte et du nombre de vols, pour atteindre 1 013 970 tonnes en 2007. Notre consommation de carburant s'est établie à 3,17 litres par passager/100 km, ce qui représente des émissions de CO₂ de 8,02 kg par passager/100 km.

Air Transat compte parmi les transporteurs qui ont adopté les meilleures pratiques de l'industrie en matière de gestion du carburant. L'engagement de nos employés joue un rôle déterminant à ce chapitre. Dans un souci d'amélioration continue, nous étudions actuellement le potentiel d'autres initiatives.



«Notre programme de gestion du carburant compte parmi nos actions les plus importantes des quatre dernières années.»

tion rigoureuse du carburant d'avion demeure une priorité de tous les instants. Dès 2003, Air Transat a mis en œuvre un ambitieux projet de gestion du carburant dont l'objectif est double : alléger sa facture pétrolière et réduire ses émissions de gaz à effet de serre.

L'introduction et le suivi systématique de nouvelles procédures ont permis à notre transporteur de réduire

sans parler des dizaines de milliers de tonnes d'émissions évitées. Les mesures d'économie du carburant concernant notamment les opérations aériennes, la préparation des plans de vol, les opérations au sol, l'ingénierie et le commissariat. La plupart de ces mesures, dont voici quelques exemples, ont été instaurées au cours des quatre dernières années :

Plusieurs mesures ont été prises pour réduire le poids des appareils, qui a un impact direct sur la consommation de carburant : réduction de la quantité d'eau transportée dans les réservoirs, diminution du poids des systèmes de

Amérique du Nord

(Revenus en milliers de dollars)

2007 2006 2005

Voyagistes expéditifs et transport aérien

Transat Tours Canada

(Vacances Transat, Nolitours
et Air Transat)

Revenus	<u>2 117 000</u>	1 912 000	1 777 000
Effectif	<u>2 881</u>	2 667	2 616
Passagers ¹	<u>2 918 000</u>	2 625 000	2 504 000
Voyageurs ²	<u>1 348 000</u>	1 200 000	1 140 000

Rêvateurs

Revenus	<u>13 000</u>	18 400	19 600
Effectif	<u>27</u>	26	27
Voyageurs	<u>4 300</u>	6 000	7 000

Voyagistes réceptifs et services à destination

Jonview Canada

Revenus	<u>121 000</u>	118 000	117 300
Effectif	<u>170</u>	183	169
Voyageurs	<u>249 000</u>	237 000	223 000

Autres

Revenus	<u>32 000</u>	32 000	12 000
Effectif	<u>107</u>	105	19

Distribution au détail

Transat Distribution Canada

(Club Voyages, Marlin Travel,
TravelPlus, Voyages en Liberté
et exitnow.ca)

Revenus (commissions et franchises)	<u>61 400</u>	36 000	19 500
Points de vente en propriété	<u>83</u>	88	21
Effectif	<u>577</u>	597	210
Points de vente franchisés	<u>304</u>	315	190

Tripcentral.ca

Revenus (commissions)	<u>7 400</u>	7 700	2 800
Effectif	<u>100</u>	99	103
Points de vente	<u>22</u>	23	16

Autres services aériens

Handlex

Revenus	<u>49 500</u>	41 000	37 000
Effectif	<u>1 203</u>	1 108	1 024

Europe

(Revenus en milliers)

2007 2006 2005

Voyagistes expéditifs

Vacances Transat (France)

(Vacances Transat (France),
Bennett Voyages et Brokair)

Revenus (€)	<u>211 000</u>	194 000	163 000
Effectif	<u>220</u>	214	213
Voyageurs	<u>155 000</u>	141 000	97 000

Look Voyages

Revenus (€)	<u>189 000</u>	148 000	132 000
Effectif	<u>309</u>	305	275
Passagers	<u>9 000</u>	3 000	65 000
Voyageurs	<u>204 000</u>	164 000	129 000
Clubs Lookéa /été ³	<u>26</u>	18	13
Clubs Lookéa /hiver ³	<u>12</u>	7	6

Amplitude Internationale

Revenus (€)	<u>19 000</u>	—	—
Effectif	<u>19</u>	—	—
Voyageurs	<u>46 000</u>	—	—

Air Consultants Europe

Revenus (commissions) (€)	<u>3 300</u>	3 200	2 600
Effectif	<u>23</u>	19	21
Voyageurs	<u>46 000</u>	45 000	43 000

Canadian Affair

Revenus (£)	<u>71 000</u>	30 500	—
Effectif	<u>75</u>	63	—
Voyageurs	<u>161 500</u>	69 700	—

Voyagiste réceptif

et services à destination

Tourgreece

Revenus (€)	<u>20 700</u>	19 700	19 000
Effectif	<u>30</u>	35	27
Voyageurs	<u>72 000</u>	71 000	65 000

Distribution au détail

Club Voyages (France)

Revenus (commissions) (€)	<u>10 300</u>	9 900	8 800
Effectif	<u>191</u>	201	170
Points de vente	<u>69</u>	72	52

Toutes les filiales sont détenues à 100 % sauf :
Jonview Canada (80,07 %), Tourgreece (90,0 %) et
Travel Superstore Inc. (Tripcentral.ca) (50,1 %).

¹ Les sociétés aériennes comptabilisent les segments de vol en passagers

² Les voyagistes comptabilisent les voyageurs en aller-retour

³ Incluant une croisière Lookéa en Égypte

Au chapitre des nombres de voyageurs et de passagers, ce tableau se base sur des données comptables et ne tient pas nécessairement compte des marchés d'origine des voyageurs. Il peut aussi arriver qu'un même voyageur soit comptabilisé par plus d'un voyageur.

Avertissement en ce qui concerne les déclarations prospectives

Le présent rapport de gestion contient certaines déclarations prospectives à l'égard de la société. Ces déclarations prospectives se reconnaissent à l'emploi de termes et d'expressions comme «s'attendre à», «anticiper», «planifier», «croire», «estimer», «avoir l'intention de», «viser», «projeter», «prévoir», ainsi que des formes négatives de ces termes et d'autres expressions semblables, y compris les renvois à des hypothèses. Toutes ces déclarations sont faites conformément aux lois sur les valeurs mobilières canadiennes en vigueur. Ces déclarations peuvent porter, sans toutefois s'y limiter, sur des observations concernant les stratégies, les attentes, les activités planifiées ou les actions à venir.

Les déclarations prospectives sont, de par leur nature, assujetties à des risques et incertitudes qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent grandement de ceux envisagés dans ces déclarations prospectives. Les résultats qui y sont présentés peuvent donc différer sensiblement des résultats réels pour diverses raisons comprenant, sans toutefois s'y limiter, les conditions météorologiques extrêmes, les conflits armés, les attentats terroristes, les prix de l'énergie, les conditions du secteur, du marché et de l'économie en général, l'apparition de maladies, l'évolution de la demande compte tenu du caractère saisonnier du secteur, la capacité de réduire les coûts d'exploitation et les effectifs, les relations de travail, les négociations collectives et les conflits de travail, les questions de retraite, les taux de change et d'intérêt, l'évolution de la législation, des développements ou procédures réglementaires défavorables, les litiges en cours et les poursuites intentées par des tiers, ainsi que d'autres risques expliqués en détail de temps à autre dans les documents d'information de la société.

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

Lorsqu'elle a fait des déclarations prospectives dans le présent rapport de gestion, la société a fait un certain nombre d'hypothèses sur l'économie, le marché, les activités, la situation financière, les opérations et les déclarations prospectives.

À titre d'exemples de déclarations prospectives nous citons, sans toutefois s'y limiter, les déclarations concernant :

- La perspective selon laquelle la société dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés en 2008 et continuer de tirer parti des ses stratégies à long terme.
- La perspective selon laquelle il y aura une croissance de nos investissements dans le domaine hôtelier dans les Caraïbes et au Mexique.
- La perspective selon laquelle le nombre total de voyageurs en 2008 devrait être supérieur à celui de 2007.
- La perspective de la société selon laquelle nos dépenses d'exploitations augmenteront en raison de l'accroissement des activités commerciales.
- La perspective de la société selon laquelle le nombre de réservations de voyage sera plus élevé qu'à l'exercice précédent.
- La perspective selon laquelle la société s'attend à améliorer ses marges au cours de la saison d'hiver 2008.
- La perspective de la société selon laquelle les flux de trésorerie provenant de l'exploitation, les fonds dont elle dispose et les emprunts sur ses facilités de crédit seront suffisants pour combler ses besoins en fonds de roulement.

En faisant ces déclarations, la société a supposé que les tendances des réservations se poursuivront jusqu'à la fin de la saison, que la société ne peut prédire l'incidence qu'aura les prix de l'énergie et les taux de change futurs sur ses résultats financiers, que les facilités de crédit continueront d'être disponibles comme par le passé, que la direction continuera de gérer les fluctuations de trésorerie pour financer ses besoins en fonds de roulement pour l'exercice complet. Si ces hypothèses se révèlent incorrectes, les résultats réels et les développements pourraient différer considérablement de ceux envisagés dans les déclarations prospectives contenues dans le présent rapport de gestion.

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

Ces déclarations reflètent les attentes actuelles concernant des événements et le rendement d'exploitation futurs, et ne sont pertinentes qu'à la date de publication du présent rapport de gestion, et représentent les attentes de la société à cette date. La société décline toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser toute déclaration prospective, que ce soit à la suite de nouvelles informations, d'événements futurs ou autrement, à l'exception de ce qui est exigé par la loi.

Le rapport de gestion comprend les sections suivantes :

APERÇU	16
ACTIVITÉS CONSOLIDÉES	22
SITUATION DE TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT	28
AUTRES	30
COMPTABILITÉ	30
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	35
RISQUES ET INCERTITUDES	35
PERSPECTIVES	38

Le présent rapport de gestion passe en revue l'exploitation de Transat A.T. inc., sa performance et sa situation financière pour l'exercice terminé le 31 octobre 2007 par rapport à l'exercice terminé le 31 octobre 2006 et doit être lu avec les états financiers consolidés vérifiés et les notes y afférentes qui figurent dans le présent rapport annuel à partir de la page 39. L'information présentée dans ce rapport de gestion est datée du 16 janvier 2008. Vous trouverez de plus amples renseignements à notre sujet dans le site Web de Transat à l'adresse www.transat.com et dans le site SEDAR à l'adresse www.sedar.com dont les lettres d'attestations pour l'exercice financier 2007 et la notice annuelle.

Nos états financiers sont dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada («PCGR»). Dans ce rapport de gestion, nous présenterons parfois des mesures financières non conformes aux PCGR. Ces mesures n'ont pas de sens prescrit par les PCGR, et il est donc peu probable qu'on puisse les comparer avec des mesures du même type présentées par d'autres émetteurs. Elles ont pour objet d'apporter de l'information supplémentaire et ne devraient pas remplacer d'autres mesures du rendement préparées en vertu des PCGR. Tous les montants sont exprimés en dollars canadiens, à moins d'indication contraire. Les expressions «Transat», «nous», «notre», «nos» ou la «société», sauf indication contraire, désignent Transat A.T. inc. et ses filiales.

Faits saillants financiers

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

	Variation				
	2007	2006	2005	2007	2006
	\$	\$	\$	%	%
États consolidés des résultats					
Revenus	3 045 917	2 603 746	2 364 481	17,0	10,1
Marge ¹	133 070	126 944	120 631	4,8	5,2
Bénéfice net	80 480	65 770	55 416	22,4	18,7
Bénéfice de base par action	2,38	1,88	1,43	26,6	31,5
Bénéfice dilué par action	2,36	1,85	1,33	27,6	39,1
Dividende – actions de catégorie A et B	0,34	0,14	—	142,9	s.o.
Bilans consolidés					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	166 768	214 887	293 495	(22,4)	(26,8)
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés	168 196	203 613	182 268	(17,4)	11,7
Placements dans des PCAA	142 346	—	—	s.o.	s.o.
	477 310	418 500	475 763	14,1	(12,0)
Actif	1 097 505	959 195	949 537	14,4	1,0
Dette (à court et à long terme)	91 837	87 824	106 769	4,6	(17,7)
Dette totale ¹	371 146	408 161	463 382	(9,1)	(11,9)
Dette nette ¹	62 032	193 274	169 887	(67,9)	13,8
États consolidés des flux de trésorerie					
Activités d'exploitation	121 828	116 160	74 156	4,9	56,6

¹ MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

Les expressions «marge», «marge brute d'autofinancement», «dette totale» et «dette nette» n'ont pas de sens prescrit par les PCGR du Canada et il est donc peu probable qu'on puisse les comparer avec des mesures du même type présentées par d'autres émetteurs. Cependant, ces expressions sont présentées de manière uniforme d'un exercice à l'autre, car la direction les utilise pour mesurer le rendement financier de la société.

La marge est utilisée par la direction comme indicateur pour évaluer la performance opérationnelle continue et la performance opérationnelle récurrente. La marge correspond aux revenus desquels on a soustrait les dépenses d'exploitation, selon les états consolidés des résultats.

La marge brute d'autofinancement est utilisée par la direction comme indicateur pour évaluer le rendement opérationnel et la capacité de la société de respecter ses obligations financières. La marge brute d'autofinancement correspond aux flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation desquels on soustrait la variation nette des soldes hors caisse du fonds de roulement liée à l'exploitation, la variation nette des autres passifs et la variation nette des dépôts, coûts et provision pour remise en état des moteurs et cellules selon les états consolidés des flux de trésorerie.

La dette totale est utilisée par la direction pour déterminer les besoins futurs de liquidités de la société. Elle correspond à la combinaison de la dette au bilan (dette à long terme et débentures) et des ententes hors bilan, excluant les ententes avec les fournisseurs, présentées à la page 29.

La dette nette est utilisée par la direction pour estimer sa situation de trésorerie. Elle correspond à la dette totale (décrite ci-haut), moins la trésorerie et les équivalents de trésorerie non détenus en fiducie ou autrement réservés.

APERÇU

Secteur des voyages vacances

Le secteur des voyages vacances se compose principalement de voyagistes, d'agences de voyages (traditionnelles et en ligne) et de transporteurs aériens desservant le marché des voyages vacances grâce à une combinaison de vols réguliers et de vols nolisés. Selon l'Organisation mondiale du tourisme, les arrivées de touristes internationaux ont atteint en 2006 un niveau sans précédent de 846 millions. Ce nombre pourrait atteindre un milliard d'ici 2010.

Les voyagistes spécialisés dans les services expéditifs achètent les divers éléments constitutifs d'un voyage (y compris certains services achetés à l'étranger) et les vendent à des consommateurs sur leurs marchés locaux, généralement par l'intermédiaire des agences de voyages, soit sous forme de forfait voyage ou séparément. Les voyagistes dits réceptifs, pour leur part, élaborent des forfaits ou d'autres produits de voyage à partir de services qu'ils achètent sur leur marché local, pour les vendre sur les marchés étrangers, généralement par l'entremise d'autres voyagistes ou d'agences de voyages. Les entreprises de services à destination, quant à elles, sont installées à destination, et vendent sur place aux voyageurs des produits variés pour consommation rapide ou immédiate.

Les agences de voyages servent d'intermédiaires entre le voyageur et le consommateur. Les agents de voyages rencontrent le consommateur, le conseillent et lui vendent des produits et services. Les agences de voyages vendent des forfaits voyages et des billets d'avion offerts par les voyagistes, des billets d'avion vendus directement par les transporteurs aériens et d'autres produits et services de voyage. Les agences de voyages en ligne procurent maintenant à leurs clients un large éventail de produits de voyages dans des sites Web transactionnels sur Internet. À l'heure actuelle, en Amérique du Nord comme en Europe, les ventes de voyages en ligne portent presque exclusivement sur les vols secs, une faible proportion seulement allant aux forfaits (avec billet d'avion et hôtel). La vente de forfaits en ligne est toutefois appelée à se développer.

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

Activité principale, vision et stratégie

Activité principale – Transat compte parmi les plus grands voyagistes entièrement intégrés de calibre international en Amérique du Nord. Nous exerçons nos activités

uniquement dans le secteur des voyages vacances, et nous commercialisons principalement nos produits dans deux secteurs géographiques, soit l'Amérique du Nord et l'Europe. Transat a pour activité principale l'élaboration et la commercialisation de services de voyages vacances, sous forme de forfait ou non, y compris des sièges d'avion. Nous agissons à la fois comme voyageur expéditif et comme voyageur réceptif en regroupant des services achetés au Canada et à l'étranger pour les revendre au Canada, en France, au Royaume-Uni et ailleurs, principalement par l'intermédiaire d'agences de voyages, dont certaines nous appartiennent. En effet, Transat est également un important distributeur au détail, comptant au total environ 500 agences de voyages et un système de distribution multi canaux faisant notamment appel à Internet. Transat s'appuie sur sa filiale Air Transat, le plus important transporteur aérien nolisé international au Canada, pour combler une partie importante de ses besoins en sièges d'avion. Nous offrons également des services à destination, des services de gestion hôtelière et des services aéroportuaires.

Vision – Le marché du tourisme international est en croissance et les touristes internationaux ont des marchés d'origine et des destinations de plus en plus variés. La vision de Transat est de maximiser la valeur pour les actionnaires en pénétrant de nouveaux marchés, en accroissant sa part de marché et en maximisant les bénéfices de l'intégration verticale. Nous sommes un leader sur le marché canadien, où nous exerçons nos activités comme voyageur expéditif et voyageur réceptif, en plus d'être la plus importante société de vols nolisés internationaux. Nous sommes solidement implantés en France et au Royaume-Uni comme voyageur expéditif, de même qu'en Grèce comme voyageur réceptif. Nous offrons à nos clients une vaste gamme de destinations internationales, dans quelque 60 pays. Au fil du temps, nous voulons élargir nos activités dans d'autres pays où nous croyons qu'il existe un fort potentiel de croissance pour un voyageur intégré, spécialisé dans les voyages vacances, notamment aux États-Unis et dans d'autres pays d'Europe.

Stratégie – Nous avons mis au point un plan stratégique triennal (2006-2008) axé sur la croissance et la rentabilité. Nous misons sur l'augmentation du tourisme international pour accélérer notre développement en Amérique du Nord et en Europe. Pour ce faire, nous procéderons à de nouvelles acquisitions, tout en poursuivant notre croissance interne à un rythme dynamique. Nos principaux axes stratégiques sont les suivants :

Au Canada, Transat détient la première position dans toutes les régions. La société entend renforcer davantage sa présence en Ontario en ajoutant de nouvelles destina-

tions et en étendant son réseau de distribution, de sorte à demeurer le numéro un partout au pays.

En Europe, Transat entend accroître sa part de marché et poursuivre son intégration verticale en France et au Royaume-Uni, deux régions à fort potentiel où elle est déjà solidement établie. Transat poursuivra également ses efforts pour s'étendre dans d'autres pays européens en tant que voyageur, notamment comme spécialiste à destination du Canada.

Dans le reste du monde, Transat veut investir de nouveaux marchés, et en particulier devenir un voyageur aux États-Unis, marché stratégique qu'elle analyse depuis un certain temps déjà. En outre, Transat continuera d'étudier la possibilité de s'implanter sur d'autres marchés en Amérique du Nord.

Transat veut accélérer le développement des services à destination et prendre en charge une partie de ses besoins en hébergement, pour mieux maîtriser sa capacité et la qualité de son produit tout en augmentant ses marges. Concrètement, cela se traduira par une croissance de nos investissements dans le domaine hôtelier dans les Caraïbes et au Mexique.

Compte tenu de l'évolution rapide du monde de la distribution et des attentes des voyageurs, et de l'importance d'avoir une organisation qui soit agile et productive, le plan prévoit la poursuite de nos efforts et de nos investissements en technologie et en formation. Transat se donne à cet égard comme objectif de mettre de l'avant les solutions d'avant-garde, aussi bien auprès des agences qu'en matière de vente directe, qui lui permettront de s'adapter aux nouveaux marchés et de continuer à améliorer son efficacité.

Transat prévoit que la réalisation de ce plan stratégique sera financée à même les liquidités existantes, les flux de trésorerie futurs et des sources externes au besoin.

Revue des objectifs et des réalisations 2006-2007

(Voir tableau, pages 18 à 21)

Principaux inducteurs de performance

Les principaux inducteurs de performance suivants sont essentiels au succès de la mise en œuvre de notre stratégie et à la réalisation des objectifs que nous nous sommes fixés.

Part de marché – Être le chef de file dans toutes les provinces canadiennes et élargir la part de marché en Ontario, au Canada et en Europe.

Croissance des revenus – Faire croître les revenus de plus de 5 %, exception faite des acquisitions.

Marge – Obtenir des marges supérieures à 5 %.

Capacité de réaliser les objectifs

Notre capacité de réaliser les objectifs que nous nous sommes fixés dépend de nos ressources financières et non financières, qui ont toutes contribué par le passé au succès de nos stratégies et à l'atteinte de nos objectifs.

Nos ressources financières comprennent :

Trésorerie et placements – Nous comptons sur de solides soldes de trésorerie et d'équivalents de trésorerie non détenues en fiducie ou autrement réservés, soit 166,8 millions de dollars au 31 octobre 2007. De plus, nos efforts soutenus visant à réduire les dépenses et à augmenter nos marges devraient contribuer à maintenir ces soldes à des niveaux sains, et ce, tout en considérant l'utilisation possible des soldes d'encaisse aux fins d'acquisitions d'entreprises. Au 31 octobre 2007, nous détenons également un montant de 142,3 millions de dollars investi dans des placements dans des PCAA.

Facilité de crédit – Depuis novembre 2007, nous pouvons également compter sur un crédit à terme rotatif de 150,0 millions de dollars échéant en 2012.

Nos ressources non financières comprennent :

Marque – La société a pris les mesures nécessaires, dont l'utilisation d'un logo commun et d'une plate-forme intégrée de marque, pour créer une image de marque distincte, solide et visible à l'échelle de ses principales entreprises dans le but d'optimiser la notoriété auprès des clients dans les marchés du commerce interentreprises (B2B) et du commerce grand public (B2C), de tirer pleinement parti de la contribution de toutes ses entreprises et de créer de la valeur.

Structure – Notre structure intégrée verticalement nous permet d'assurer un meilleur contrôle de la qualité de nos produits et services.

Ressources humaines – Au cours des dernières années, nous avons intensifié nos efforts visant la création d'une culture d'entreprise unifiée, fondée sur une vision claire et des valeurs communes. Grâce à ces efforts, nos employés travaillent en équipe et sont engagés à assurer la satisfaction globale de nos clients et à participer à l'amélioration de l'efficacité de la société. En outre, nous croyons que la société bénéficie d'un solide leadership, puisque ses fondateurs sont toujours à la barre et font profiter la société de leur savoir-faire.

(suite à la p.22)

Objectifs 2007

Réalisations ou état de la situation
au 31 octobre 2007

Accroître notre compétitivité au Canada. Au Canada, où la concurrence demeure très vive, nous entendons continuer d'augmenter notre part de marché en Ontario, et la maintenir ou l'augmenter ailleurs. Pour ce faire, nous augmentons notre capacité; nous ajoutons de nouvelles destinations; nous continuons d'améliorer la portée d'un réseau de distribution qui associe de mieux en mieux tous les canaux que commande le marché; nous poursuivons nos efforts de réduction des coûts et de maximisation des revenus, notamment entre le Canada et le Royaume-Uni. De plus, nous préparons la prochaine phase de l'évolution de notre flotte aérienne, dont la structure demeure un paramètre majeur de notre compétitivité.

- ▶ Nous avons augmenté notre capacité et protégé (Québec) ou amélioré (Ontario, Ouest) notre part de marché dans le segment des forfaits à destination du Mexique et des Caraïbes pendant la saison d'hiver. Nous avons ajouté de nouvelles destinations sur l'Europe en été (Barcelone, Malaga, Vienne). En conséquence, nous avons atteint un de nos objectifs : être le chef de file dans toutes les régions du pays.
- ▶ Nous avons complété l'intégration des agences de voyages acquises en 2006 et la migration vers la bannière Marlin Travel; augmenté les ventes de produits Transat par les agences de la famille; implanté un plan de rémunération des agents de voyages adapté à la stratégie de l'entreprise; mis en place les bases d'un programme de gestion de la relation-client (CRM) avec une phase initiale de *outbound marketing*.

Accroître notre compétitivité et accélérer notre croissance en Europe. Nous mettrons au point un nouveau plan d'expansion européen, axé sur la croissance de nos activités de voyageur et de distribution, basé sur la croissance interne et possiblement sur des acquisitions. Nous nous concentrerons sur (i) l'expansion d'un système de distribution multicanal qui combine diverses stratégies de distribution y compris la vente directe; (ii) l'élargissement du réseau d'Air Transat; (iii) l'optimisation des processus à des fins de réduction de coûts de nos activités européennes; et bien entendu sur (iv) l'intégration opérationnelle et commerciale de Canadian Air et l'augmentation de notre part de marché entre le Canada et le Royaume-Uni.

- ▶ Nous avons augmenté substantiellement les volumes, les ventes (de 28 %) et le bénéfice avant impôt (qui a atteint 6 % des revenus) de Look Voyages, confirmant le virage complété en 2006.
- ▶ Nous avons augmenté les ventes de Vacances Transat (France) de 9 % et consolidé son rôle dans le long-courrier (augmentation en Afrique, nouvelles destinations en Asie).
- ▶ Nous avons effectué l'acquisition d'Amplitude Internationale, un voyageur expéditif spécialiste de la Tunisie, deuxième destination étrangère des acheteurs de forfaits en France.

Pénétrer de nouveaux marchés expéditifs. Après nous être établis sur le marché britannique en 2006, nous continuons d'étudier et de prospecter très activement le marché américain, en vue de s'y établir comme voyageur expéditif. Nous procéderons par acquisition, dans la mesure où les paramètres que nous avons déterminés seront satisfaits.

- ▶ Nous avons complété une analyse en profondeur du marché américain, approché plusieurs cibles potentielles et entrepris des discussions (aux États-Unis et en Europe) qui n'ont pu mener à une transaction qui soit dans l'intérêt de nos actionnaires.

Objectifs 2008

- ▶ Nous avons poursuivi avec succès l'implantation de notre système de distribution multicanaux, ce qui se traduit notamment par des ventes supérieures de plus de 20 % sur nos sites Web B2C (notamment sous la marque Air Transat en été) et par l'entremise des systèmes de réservations globaux (GDS), en hausse de plus de 15 % sur 2006. Nous avons par ailleurs implanté la présélection de sièges en ligne.
- ▶ Nous avons mis au point un plan de développement du marché européen.
- ▶ Chez Air Transat : nous avons maintenu une excellente performance quant à la ponctualité et au taux de fiabilité de la flotte; augmenté la capacité; substantiellement diminué les coûts (totaux, avant carburant) exprimés en siège-mille offerts, et augmenté les revenus accessoires.

- ▶ Nous avons complété avec succès l'intégration de Canadian Affair.
- ▶ Nous avons complété l'acquisition de Air Consultants Europe (qui était détenue à 70 %) et entrepris un rapprochement de nos filiales européennes travaillant avec TTC et Jonview Canada.

- ▶ Sur la base des informations recueillies en 2007, nous avons révisé notre plan de stratégie d'entrée aux États-Unis.

Consolider notre position de chef de file au Canada et resserrer les liens de Transat Tours Canada (TTC) avec nos filiales européennes actives sur le marché transatlantique.

- ▶ Augmenter davantage notre part de marché en Ontario sur le Sud en hiver, en nous appuyant sur notre position de chef de file acquise en 2007, et la maintenir ou l'accroître dans toutes les autres régions du Canada, où nous sommes également numéro un.
- ▶ Commencer l'implantation d'un plan de développement de cinq ans du marché transatlantique, basé sur de nouvelles destinations et le resserrement des liens entre TTC et nos filiales européennes qui agissent comme vendeurs ou revendeurs (Canadian Affair, Vacances Transat (France) et Air Consultants Europe), de même qu'avec Air Transat et Jonview Canada, capitalisant à fond sur notre présence des deux côtés de l'Atlantique.
- ▶ Continuer de renforcer notre système de distribution multicanaux, par la consolidation du réseau d'agences de voyages et le développement de plateformes web adaptées à l'évolution du marché.
- ▶ Augmenter nos marges, notamment en poursuivant nos efforts de contrôle des coûts, y compris par la recherche de nouvelles synergies entre filiales.

Accroître notre compétitivité et notre envergure en tant que voyageur expéditif européen.

- ▶ Au départ de la France, poursuivre la diversification des destinations en nous appuyant sur les modèles de fonctionnement actuels de Look Voyages et Vacances Transat (France).
- ▶ Continuer de renforcer notre système de distribution multicanaux, par des liens plus serrés entre nos agences de voyages et nos voyageurs, de même que par le développement de plateformes web adaptées à l'évolution du marché.
- ▶ Mettre au point un plan stratégique de croissance de notre organisation en France.

Pénétrer de nouveaux marchés expéditifs.

- ▶ Poursuivre des opportunités de croissance comme voyageur expéditif sur de nouveaux marchés, notamment en Europe du Sud et en Amérique du Nord, par voie d'acquisitions qui correspondent le cas échéant à notre modèle de fonctionnement.
- ▶ Aux États-Unis, nous allons poursuivre nos recherches en 2008 sur de nouvelles bases, à savoir des joueurs de taille plus modeste, très actifs sur Internet.

Objectifs 2007

Réalisations ou état de la situation au 31 octobre 2007

Capitaliser davantage sur l'intégration verticale à destination.

Cet effort prendra trois formes : (i) accroître les ventes hors Transat de nos voyageurs réceptifs et de nos entreprises de services à destination; (ii) rechercher des cibles d'acquisition dans le domaine réceptif; (iii) rechercher des cibles d'acquisition ou des partenariats dans le domaine hôtelier, dans nos principaux marchés Sud, afin d'assurer une partie de notre approvisionnement en chambres et de profiter du rendement économique de cette dimension de notre industrie.

- Nous avons accru nos ventes hors Transat chez Tourgreece, qui a développé de nouveaux marchés : le Japon, le Venezuela, la Corée du Nord et le Mexique.
- Nous avons remanié la structure de nos entreprises de services à destination des Caraïbes et du Mexique, de sorte à devenir l'actionnaire majoritaire de chacune d'elles, à avoir une direction commune, et à réaliser des économies substantielles.

Implanter une culture et des processus centrés sur la gestion du savoir en vue de soutenir la croissance et la pérennité de l'organisation.

Reconnaissant le caractère vital de la contribution humaine dans l'accomplissement de notre mission et la nécessité, dans un contexte de croissance, d'anticiper nos besoins, (i) nous enrichissons nos programmes de formation et de développement; (ii) nous verrons à ce que toutes nos filiales développent ou raffinent leur plan de relève, y compris par l'entremise d'un programme de développement des employés à haut potentiel.

- Nous avons mis au point un processus formel de révision du design de l'organisation, adoptant une approche multidimensionnelle (structure, culture, gestion du talent, styles de gestion).
- Nous avons élaboré des principes directeurs et fixé de nouveaux objectifs en matière de relève pour 2008, sur la base de quelque 60 entretiens avec des cadres.

Mettre au point et implanter une infrastructure intégrée de gestion de l'information qui soutienne le développement et contribue activement à une croissance rentable.

En tenant compte des particularités géographiques, nous allons poursuivre le développement de nos plateformes interentreprises (B2B) et grand public (B2C) en ajoutant de nouvelles fonctions permettant la vente de plus de produits et d'une gestion affinée des prix, de sorte à accroître l'ampleur et la flexibilité de notre offre. En outre, nous (i) poursuivrons plus activement la mise en commun des actifs, des investissements et des ressources entre nos unités d'affaires, en vue soit d'une mise à niveau, d'une harmonisation accrue ou de réductions de coûts; (ii) nous poursuivrons le plan visant à nous doter d'un système centralisé de gestion de sièges qui soit plus performant; (iii) et nous implanterons de nouveaux outils d'analyse et d'aide à la décision qui permettront des réactions encore plus rapides.

- Nous avons mis au point un plan stratégique informatique de trois ans (2008-2010), en vue d'un renouvellement du portefeuille d'applications.
- B2C : nous avons implanté la pré-sélection de sièges en ligne sur Air Transat et poursuivi le développement de nos plateformes.
- B2B : nous avons considérablement amélioré la robustesse de nos systèmes et leur capacité de traiter les volumes qui croissent.
- Nous avons installé une nouvelle infrastructure téléphonique (notamment pour les centres d'appel), ce qui permet d'améliorer le service à la clientèle; nous avons construit une nouvelle salle de serveurs, hors site, qui desservira toutes les filiales canadiennes. Ce faisant, nous avons renforcé la capacité de relève et la sécurité.

En 2007, nous avons fait du tourisme durable une priorité stratégique.

- En 2007 nous avons mis sur pied un comité de tourisme durable dirigé par Lina De Cesare, qui est responsable de la planification et de la mise en œuvre d'un plan qui sera élaboré en 2008, en vue de faire évoluer nos processus, nos produits et notre culture, dans la perspective de faire de Transat un chef de file du tourisme durable en Amérique du Nord.

Objectifs 2008

- ▶ Nous avons eu des discussions avec plusieurs voyageurs réceptifs européens, sans pouvoir réaliser une transaction qui soit dans l'intérêt de nos actionnaires.
- ▶ Nous avons mis sur pied une coentreprise hôtelière au Mexique et en République dominicaine, avec la chaîne espagnole H10 Hotels. Il s'agit d'un investissement de 55 millions de dollars US pour Transat, pour une participation de 35 % dans cinq hôtels de premier ordre (1 600 chambres). Cette transaction signifie l'atteinte d'un important objectif du plan stratégique 2006-2008.

- ▶ Près de 600 employés ont suivi une formation de gestion sur mesure.
- ▶ Nous avons lancé un programme de certificat en gestion en collaboration avec l'Université Ryerson, de Toronto (dans le cadre de l'Académie Air Transat).

- ▶ Gestion des sièges : nous avons effectué une refonte tactique du système actuel et entrepris les mesures pour migrer vers un nouveau système qui sera acquis en 2008.
- ▶ Nous avons mis en exploitation de nouveaux outils d'analyse et d'aide à la décision qui permettent des réactions encore plus rapides. Nous avons implanté un nouveau système de gestion de l'entretien des avions, ce qui contribuera à un meilleur contrôle des coûts. Nous avons poursuivi avec succès notre déploiement de la plateforme SAP dans l'entreprise.

- ▶ Plusieurs initiatives ont déjà été prises, notamment la création d'un nouveau programme philanthropique en vue de soutenir des projets issus des communautés, la mise en place de comités environnementaux sur tous les sites de Transat, la mise en place d'un effort de certification environnementale chez Air Transat, la poursuite d'un programme agressif de gestion du carburant mis au point et implanté en 2003.
- ▶ Le renouvellement de la flotte (prévu à compter de 2012) et la possibilité que l'Europe impose des règles en matière de gaz à effet de serre à compter de 2011 ont fait l'objet d'une attention soutenue en 2007.

Capitaliser sur l'intégration verticale à destination.

- ▶ Compléter avec succès l'intégration de notre coentreprise dans le domaine hôtelier et en planifier la croissance.
- ▶ Rechercher des cibles d'acquisition dans le domaine réceptif, de sorte à augmenter le nombre de destinations où nous présentons une offre complète.

Donner des moyens additionnels aux gestionnaires d'assurer activement le développement du personnel dans une perspective de pérennité et de gestion des connaissances.

- ▶ Développer de nouveaux outils pour enrichir les habiletés d'accompagnement professionnel des gestionnaires.
- ▶ Rendre le processus d'identification du talent plus transparent pour le personnel.
- ▶ Améliorer la gestion de la relève par l'instauration d'un nouveau système de suivi des plans de développement du personnel.

Mettre au point et implanter une infrastructure intégrée de gestion de l'information qui soutienne le développement et contribue activement à une croissance rentable.

- ▶ Faire évoluer notre stratégie Internet en l'intégrant davantage à notre modèle de fonctionnement, à la fois sur le plan des canaux de distribution et sur celui des processus de gestion.
- ▶ Tester et sélectionner les solutions applicatives de deuxième génération, et initier la migration vers de telles solutions, tout en continuant de renforcer les plateformes, le tout contribuant à une croissance rentable de l'entreprise.

Étoffer nos structures, nos processus et nos stratégies en vue de faire face à l'évolution rapide de l'industrie du tourisme, en particulier au chapitre des attentes et des enjeux relevant de la responsabilité sociale.

- ▶ Mettre au point et adopter une politique et un plan d'action en matière de tourisme durable, en vue de faire de Transat un chef de file en ces matières, dans le domaine du tourisme de masse au Canada.
- ▶ Élaborer une stratégie de développement à moyen terme qui concilie le plan de renouvellement de la flotte et les coûts supplémentaires probables qui découleront des réglementations liées aux émissions de gaz à effet de serre.

Relations avec les fournisseurs – Nous avons un accès exclusif à certains hôtels dans des destinations soleil et entretenons depuis 20 ans des relations privilégiées avec de nombreux hôtels dans ces destinations et en Europe.

Transat dispose des ressources nécessaires pour atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés en 2008 et continuer de tirer parti de ses stratégies à long terme.

ACTIVITÉS CONSOLIDÉES

Acquisitions

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2007, la société a procédé à des acquisitions d'entreprises. Ces acquisitions ont été comptabilisées selon la méthode de l'acquisition, et les résultats des entreprises acquises ont été consolidés à compter de leur date d'acquisition respective.

Le 1^{er} mai 2007, la société a acquis, pour une contrepartie au comptant de 1,3 million d'euros (1,9 million de dollars), le solde des actions qui ne lui appartenait pas (30 %) de Air Consultants Europe (ACE). Depuis cette date, ACE est une filiale détenue en propriété exclusive.

Le 11 juillet 2007, la société a acquis la totalité des actions émises et en circulation du voyageur expéditif français L'Européenne de Tourisme (Amplitude Internationale) pour une contrepartie totale de 6,0 millions d'euros (8,6 millions de dollars). Un montant de 4,6 millions d'euros (6,2 millions de dollars) a été versé au comptant à la date d'acquisition et le solde de 1,4 million d'euros (1,9 million de dollars) est payable avant le 31 juillet 2008. La répartition du prix d'achat relatif à cette acquisition est préliminaire et devrait être finalisée dès que la direction de la société aura recueilli toutes les informations importantes jugées nécessaires.

Par suite de ces opérations, l'écart d'acquisition au bilan a augmenté de 5,6 millions de dollars. La note 18 afférente aux états financiers consolidés vérifiés présente la répartition du prix d'achat des sociétés acquises.

Revenus

Nous tirons nos revenus des voyageurs expéditifs, du transport aérien, des agences de voyages, de la distribution, des voyageurs réceptifs et des services offerts à destination. Les termes «voyageurs» et «passagers» seront parfois utilisés dans le rapport de gestion pour expliquer certaines variations. En fait, les voyageurs comptabilisent les voyageurs en aller-retour, et les lignes aériennes comptabilisent les segments de vol en passagers.

Secteurs géographiques

Revenus par secteur géographique

Exercices terminés les 31 octobre (en milliers de dollars)

				Variation	
	2007	2006	2005	2007	2006
	\$	\$	\$	%	%
Amérique					
du Nord	2 278 116	2 059 611	1 896 487	10,6	8,6
Europe	767 801	544 135	467 994	41,1	16,3
Total	3 045 917	2 603 746	2 364 481	17,0	10,1

L'augmentation globale de nos revenus provient d'une croissance de 10,6 % des revenus en Amérique du Nord, soutenue par un accroissement de 41,1 % des revenus provenant des activités européennes. L'augmentation du nombre de voyageurs de 18,3 % comparativement à 2006 constitue le principal facteur expliquant la hausse des revenus. Cette augmentation est le résultat d'une progression de 6,7 % du nombre de voyageurs en Amérique du Nord et d'une hausse de 74,8 % en Europe, grâce entre autres à l'acquisition de Canadian Air survenue en 2006. La hausse des revenus tirés des activités européennes a également été amplifiée par la faiblesse du dollar par rapport à l'euro et à la livre sterling au cours de l'exercice.

Nous prévoyons que le nombre total de voyageurs en 2008 devrait être supérieur à celui de 2007. Considérant la hausse des volumes et les acquisitions récentes, nous prévoyons également une croissance des revenus par rapport à 2007.

Dépenses d'exploitation

Nos dépenses d'exploitation englobent principalement les coûts directs, les salaires et avantages sociaux, le carburant d'aéronefs, les commissions, l'entretien d'aéronefs, les frais d'aéroports et de navigation et les loyers d'aéronefs.

La hausse globale de nos dépenses d'exploitation est attribuable à une augmentation des dépenses d'exploitation, de 11,4 % en Amérique du Nord et de 40,1 % en Europe. Ces variations résultent principalement de l'intensification des activités commerciales, surtout en Europe mais aussi en Amérique du Nord, et de l'incidence de nos acquisitions d'entreprises depuis 2006. En proportion de nos revenus, les dépenses d'exploitation ont légèrement augmenté pour se situer à 95,6 % comparativement à 95,1 % en 2006.

Près de 30 % de nos dépenses d'exploitation doivent être réglées en dollars américains. Cependant, nous n'avons pas pleinement profité du raffermissement du dollar canadien à cause de notre programme de couverture.

Les coûts directs comprennent le coût des différents éléments constitutifs d'un voyage qui sont vendus au consommateur par les agences de voyages. Ces coûts sont engagés par nos voyageurs. Ils comprennent le coût des

chambres d'hôtel ainsi que le coût des blocs de sièges ou de vols complets réservés auprès d'autres transporteurs aériens qu'Air Transat. En 2007, ces coûts ont représenté 52,6 % de nos revenus, en hausse comparativement à 50,2 % en 2006. Les augmentations en dollars découlent principalement de notre acquisition de Canadian Air qui utilise presque exclusivement des sièges d'avion de tierces parties et de l'accroissement des activités commerciales ainsi que de la hausse de nos coûts de sièges et par l'augmentation des coûts de chambres d'hôtel. La vigueur de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar a également contribué à pousser à la hausse nos coûts directs comparativement à l'exercice 2006.

Les salaires et avantages sociaux ont augmenté de 15,4 % comparativement à l'exercice 2006. Cette hausse est attribuable en partie à nos acquisitions d'entreprises depuis le 1^{er} novembre 2005, à l'intensification des activités commerciales et à l'ajout à notre flotte de deux aéronefs depuis 2006 qui ont nécessité l'embauche de nouveaux employés.

La dépense en carburant d'aéronefs a augmenté de 10,5 % au cours de l'exercice, soit de 25,9 millions de dollars. Cette augmentation découle principalement de l'intensification de nos activités commerciales et de l'ajout à la flotte d'un aéronef au cours de l'exercice 2006 et d'un autre au cours du troisième trimestre de 2007.

Les commissions comprennent les frais payés par les voyageurs aux agences de voyages pour leurs services à titre d'intermédiaires entre le voyageur et le consommateur. En pourcentage de nos revenus, la dépense de commission a représenté 6,1 % de nos revenus comparativement à 6,6 % en 2006. Cette baisse est en partie attribuable aux synergies résultant de l'élargissement de notre réseau

d'agences de voyage réalisé à la suite d'acquisitions survenues au cours de l'exercice 2006 et due au fait que les ventes de Canadian Air sont principalement conclues sans intermédiaire.

Les coûts d'entretien d'aéronefs se rapportent principalement aux frais engagés par Air Transat pour le maintien en état des moteurs et des cellules. Ces dépenses sont demeurées stables comparativement à 2006, et ce malgré la hausse de nos activités. Ceci s'explique entre autres par la vigueur du dollar vis-à-vis la devise américaine et par la fiabilité de nos aéronefs.

Les frais d'aéroports et de navigation ont principalement trait aux droits exigés par les aéroports. L'augmentation de 20,5 % en regard de l'exercice précédent est le résultat de l'intensification des activités commerciales, combinée à la hausse des droits d'atterrissage imposée par plusieurs aéroports.

La dépense de loyers d'aéronefs est demeurée stable en 2007 comparativement à 2006. La force du dollar par rapport à la devise américaine a compensé les nouveaux loyers relatifs aux aéronefs qui ont été ajoutés en 2006 et au cours de 2007. La dépense de loyer d'aéronefs augmentera au cours du prochain exercice à la suite de l'ajout d'un nouvel aéronef à notre flotte. Le nouvel aéronef devrait entrer en service avant la fin de la saison d'hiver 2008.

Les autres frais ont augmenté de 16,0 % en regard de 2006 mais ont légèrement diminué en pourcentage des revenus. L'augmentation provient principalement de l'accroissement de notre niveau d'activité.

Bien que nous poursuivions nos efforts afin de réduire et contrôler nos coûts, nous nous attendons à ce que nos dépenses d'exploitation totales augmentent en raison de l'accroissement des activités commerciales en 2008.

Dépenses d'exploitation

Exercices terminés les 31 octobre (en milliers de dollars)

	2007			2006			2005		
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	
	En % des revenus						Variation		
	2007	2006	2005	2007	2006	2005	2007	2006	
	%	%	%	%	%	%	%	%	
Coûts directs	1 601 652	1 307 732	1 168 612	52,6	50,2	49,4	22,5	11,9	
Salaires et avantages sociaux	334 973	290 385	241 776	11,0	11,1	10,2	15,4	20,1	
Carburant d'aéronefs	273 614	247 697	199 376	9,0	9,5	8,4	10,5	24,2	
Commissions	186 686	171 116	181 587	6,1	6,6	7,7	9,1	(5,8)	
Entretien d'aéronefs	81 146	81 150	91 778	2,7	3,1	3,9	—	(11,6)	
Frais d'aéroports et de navigation	86 594	71 833	67 937	2,8	2,8	2,9	20,5	5,7	
Loyer d'aéronefs	48 883	48 870	52 064	1,6	1,9	2,2	—	(6,1)	
Autres	299 299	258 019	240 720	9,8	9,9	10,2	16,0	7,2	
Total	2 912 847	2 476 802	2 243 850	95,6	95,1	94,9	17,6	10,4	

Amérique du Nord

Saison d'hiver

En Amérique du Nord, les revenus ont augmenté de 16,7 % pendant la saison hivernale de 2007, en regard de la saison correspondante de 2006. Cette augmentation est principalement attribuable à une hausse de 13,2 % du nombre de voyageurs par rapport à la même période de 2006. Tout au long de la saison hivernale, la concurrence a continué d'exercer une pression à la baisse sur les prix de vente, notamment au Québec.

Notre marge, pour la saison d'hiver 2007, a diminué pour s'établir à 6,5 % par rapport à 7,2 % pour la saison correspondante de 2006. Tel que prévu, nos efforts en vue d'augmenter notre part de marché en Ontario, qui ont par ailleurs été fructueux, se sont traduits par des ventes accrues et des marges moindres.

Pendant la saison d'hiver 2007, Air Transat a desservi une quarantaine de destinations dans 18 pays, surtout dans le Sud et d'autres destinations soleil. En été, Air Transat déplace la plus grande partie de sa capacité vers l'Europe, tout en maintenant des liaisons avec le Sud. En 2007, Air Transat a effectué des vols directs vers une trentaine de villes dans 11 pays d'Europe.

Saison d'été

Au cours de la saison estivale, les revenus se sont accrus de 2,5 %, dû à une augmentation modeste des prix.

Le nombre de voyageurs pour la saison, comparativement à celle de 2006, est demeuré stable.

La concurrence, notamment entre le Canada et le Royaume-Uni est demeurée vive, contribuant ainsi à l'érosion de notre marge. Celle-ci est passée de 3,8 % en 2006 à 3,0 % en 2007.

Europe

Saison d'hiver

En Europe, les revenus ont augmenté par rapport à l'exercice terminé le 31 octobre 2006, particulièrement chez Look Voyages qui a vu les ventes de ses produits (forfaits) augmenter. Cette augmentation découle principalement de l'intensification des activités commerciales et de la vigueur de l'euro par rapport au dollar. Nous avons enregistré une hausse du nombre de voyageurs de 17,0 % au cours de la saison hivernale, par rapport à la saison correspondante de 2006.

Nous avons affiché une marge négative de 1,4 million de dollars par rapport à une marge négative de 2,7 millions de dollars en 2006. Comme prévu, Canadian Air a enregistré une marge négative, entièrement attribuable à la saisonnalité de ses opérations étant donné que ses ventes sont surtout réalisées en été. Également, nous avons affiché en France une meilleure marge comparativement à celle de 2006.

Amérique du Nord — résultats hiver et été

Exercices terminés les 31 octobre (en milliers de dollars)

	Hiver			Variation		Été			Variation	
	2007	2006	2005	2007	2006	2007	2006	2005	2007	2006
	\$	\$	\$	%	%	\$	\$	\$	%	%
Revenus	1 375 092	1 178 532	1 111 924	16,7	6,0	903 024	881 079	784 563	2,5	12,3
Dépenses d'exploitation	1 285 771	1 093 342	1 026 033	17,6	6,6	876 314	847 474	750 778	3,4	12,9
Marge	89 321	85 190	85 891	4,8	(0,8)	26 710	33 605	33 785	(20,5)	(0,5)
Marge (%)	6,5	7,2	7,7	(9,7)	(6,5)	3,0	3,8	4,3	(21,1)	(11,6)

Europe — résultats hiver et été

Exercices terminés les 31 octobre (en milliers de dollars)

	Hiver			Variation		Été			Variation	
	2007	2006	2005	2007	2006	2007	2006	2005	2007	2006
	\$	\$	\$	%	%	\$	\$	\$	%	%
Revenus	248 645	194 613	205 760	27,8	(5,4)	519 156	349 522	262 234	48,5	33,3
Dépenses d'exploitation	250 073	197 286	211 614	26,8	(6,8)	500 689	338 700	255 425	47,8	32,6
Marge	(1 428)	(2 673)	(5 854)	46,6	54,3	18 467	10 822	6 809	70,6	58,9
Marge (%)	(0,6)	(1,4)	(2,8)	57,1	50,0	3,6	3,1	2,6	16,1	19,2

Saison d'été

Pour la saison estivale, les revenus ont augmenté de 48,5 %. Cette augmentation découle principalement des acquisitions de Canadian Air (en 2006) et d'Amplitude Internationale en juillet 2007. Le nombre de voyageurs a bondi de 66,5 % comparativement à la saison 2006. Compte tenu de l'incidence des acquisitions, le nombre de voyageurs s'est accru de 21,0 %, principalement dans le sillage de la croissance de Look Voyages en France.

Nos activités européennes ont enregistré une marge de 3,6 % pour la saison d'été, comparativement à 3,1 % en 2006. Les bonnes performances de Look Voyages et d'Amplitude Internationale ont contribué à l'amélioration de la marge réalisée en Europe, ces bonnes performances ont cependant été, en partie, annulées par la perte enregistrée par Canadian Air.

Autres dépenses et revenus

Amortissement

L'amortissement est calculé sur les immobilisations corporelles, les actifs incorporels amortissables, les avantages incitatifs reportés et les autres actifs, constitués principalement de frais de mise en exploitation.

L'amortissement a augmenté de 9,2 %. Cette augmentation est principalement attribuable aux acquisitions d'immobilisations corporelles effectuées pendant l'exercice et au cours des exercices précédents.

Intérêts sur la dette à long terme et les débetures

La diminution de 14,2 % des intérêts sur la dette à long terme et les débetures par rapport à 2006 découle princi-

palement du remboursement de capital d'une des dettes à long terme survenu au cours du troisième trimestre de l'exercice terminé le 31 octobre 2007 et par la vigueur du dollar par rapport à la devise américaine puisqu'une portion importante de notre dette à long terme est libellée en devise américaine.

Autres intérêts et frais financiers

Nos autres frais d'intérêts et frais financiers sont demeurés relativement stables au cours de l'exercice comparativement à ceux de l'exercice précédent.

Revenus d'intérêts

La progression des revenus d'intérêts résulte principalement de la hausse des taux d'intérêt et de soldes moyens de trésorerie et de placements temporaires plus élevés qu'en 2006.

Gain non réalisé sur instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs

À la suite de l'application le 1^{er} novembre 2006 de nouvelles normes comptables et de l'abandon de la comptabilité de couverture pour ses instruments financiers dérivés pour ses achats de carburant d'aéronefs, la société a comptabilisé un gain non réalisé sur instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'un montant de 26,6 millions de dollars pour l'exercice terminé le 31 octobre 2007. Ce gain correspond à la variation au cours de l'exercice de la juste valeur des instruments financiers dérivés, non échus au 31 octobre 2007, utilisés par la société aux fins de la gestion du risque lié à l'instabilité des prix du carburant. (Voir section Comptabilité pour plus de détails.)

Autres dépenses et revenus

Exercices terminés les 31 octobre (en milliers de dollars)

	2007	2006	2005	Variation	
				2007	2006
	\$	\$	\$	%	%
Amortissement	42 973	39 360	37 558	9,2	4,8
Intérêts sur la dette à long terme et les débetures	6 229	7 264	10 815	(14,2)	(32,8)
Autres intérêts et frais financiers	1 929	1 484	1 708	30,0	(13,1)
Revenus d'intérêts	(19 745)	(15 706)	(12 963)	25,7	21,2
Gain non réalisé sur instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs	(26 577)	—	—	s.o.	—
Gain de change sur les éléments monétaires à long terme	(3 023)	(4 162)	(2 309)	(27,4)	80,3
Radiation d'écarts d'acquisition	3 900	—	—	s.o.	—
Dévaluation des placements dans les PCAA	11 200	—	—	s.o.	—
Gain sur disposition de placement	—	—	(5 747)	—	s.o.
Quote-part du bénéfice net des sociétés satellites	(651)	(375)	(461)	73,6	(18,7)
Charge de restructuration	—	—	(934)	—	s.o.

Gain de change sur les éléments monétaires à long terme

Pour l'exercice, la société a constaté un gain de change sur les éléments monétaires à long terme. Ce gain est attribuable au dollar canadien, qui a continué à prendre de la vigueur par rapport à la devise américaine au cours du présent exercice. Un dollar canadien vigoureux réduit la valeur de nos actifs et passifs monétaires à long terme. L'incidence favorable des taux de change sur notre endettement explique principalement le gain de change sur les éléments monétaires à long terme.

Radiation d'écarts d'acquisition

Au cours du trimestre terminé le 31 octobre 2007, la société a effectué son test annuel de dépréciation de ses écarts d'acquisition et marques de commerce en actualisant les flux de trésorerie futurs issus des prévisions financières les plus récentes. La juste valeur d'une unité d'exploitation, Travel Superstore Inc., s'est avérée inférieure à sa valeur nette comptable, ce qui s'est traduit par une dépréciation des écarts d'acquisition rattachés à cette unité d'exploitation au montant de 3,9 millions de dollars.

Dévaluation des placements dans les PCAA

Le 22 août 2007, par suite de la perturbation des marchés du crédit, la société a annoncé qu'une tranche de 154,5 millions de dollars de ses fonds disponibles était investie dans du papier commercial adossé à des actifs (PCAA) non bancaire auprès de dix fonds de PCAA différents. Les résultats de l'exercice comprennent une dévaluation de 11,2 millions de dollars relativement aux titres détenus dans des PCAA.

Le marché canadien du PCAA émis par des tiers a souffert d'une crise des liquidités au milieu du mois d'août 2007, après quoi un groupe d'institutions financières et d'autres parties ont convenu, en vertu de l'accord de Montréal (l'«accord»), d'une période de moratoire relativement au PCAA vendu par 23 émetteurs. Les participants à l'accord ont également conclu une entente de principe au sujet de la conversion des placements en PCAA en instruments financiers à long terme assortis d'échéances correspondant aux actifs sous-jacents. Un comité d'investisseurs pan-canadien a été par la suite mis sur pied pour restructurer avec succès le marché canadien des PCAA, de ramener la liquidité et créer de la transparence ainsi que d'optimiser la valeur pour les porteurs de billets et d'accomplir tout cela le plus rapidement possible. Le 23 décembre 2007, les signataires de l'accord de Montréal, dont la société ne fait pas partie, ont conclu une entente de principe afin de procéder à la restructuration de tout les conduits à l'exception d'un seul. L'entente prévoit la séparation, en trois catégories distinctes, de chaque conduit en fonction des actifs sous-jacents. Les

informations concernant la valorisation des conduits ainsi que les détails de la restructuration ne sont pas encore disponibles pour les investisseurs. Ces informations devraient être envoyées aux investisseurs dans les prochaines semaines afin d'être en mesure de pouvoir compléter la restructuration avant la fin du mois de mars 2008.

Faute de marché actif pour les titres de PCAA, la direction de la société a estimé la juste valeur de ces actifs à l'aide d'un modèle d'évaluation qui prend en compte les meilleures estimations par la direction du risque de crédit attribuable aux actifs sous-jacents, le taux d'intérêt en vigueur sur le marché en cause, les montants à recevoir, les dates d'échéance et les hypothèses sur la probabilité que le processus de restructuration se déroule comme l'a prévu le comité d'investisseurs. Par suite de l'évaluation, la société a constaté une dévaluation de 11,2 millions de dollars qui tient compte de la réduction estimative de la juste valeur de ces placements au 31 octobre 2007, dont une provision pour sa part estimative des coûts de restructuration associés à l'accord de Montréal.

L'estimation de la juste valeur des investissements en PCAA effectuée par la société au 31 octobre 2007 est entourée d'une grande incertitude. Bien que la direction juge sa technique d'évaluation appropriée dans les circonstances, des modifications aux principales hypothèses pourraient avoir une incidence importante sur la valeur des titres de PCAA au cours des prochains trimestres. La résolution de ces incertitudes pourrait faire en sorte que la valeur définitive de ces placements s'écarte considérablement des meilleures estimations actuelles de la direction, et l'ampleur de cet écart pourrait influencer grandement sur nos résultats financiers.

La crise des liquidités qui frappe le marché canadien des PCAA émis par des tiers n'a pas eu d'incidence notable sur l'exploitation de la société ni sur sa situation financière. La société détient ou a accès aux fonds nécessaires pour remplir toutes ses obligations financières, d'exploitation ou réglementaires. Les fonds en fiducie, qui représentent les dépôts des clients, ainsi que les fonds disponibles, sont détenus à titre d'encaisse ou investis dans des instruments liquides (surtout de l'encaisse et des dépôts à terme) auprès d'un large éventail d'institutions financières importantes et ne sont nullement exposés à la crise du marché des PCAA.

Subséquemment à la fin de l'exercice, la société a récupéré un montant de 10,8 millions de dollars, auparavant détenu sous forme PCAA, par rapport à un investissement d'une valeur nominale de 11,0 millions de dollars, à la suite de la restructuration réussie d'un des fonds de PCAA.

Gain sur disposition de placement

En juin 2005, nous avons conclu une entente qui a mené à la vente de notre participation de 44,27 % dans Star Airlines S.A., au prix de 4,5 millions d'euros. Cette transaction a entraîné un gain sur disposition de 5,7 millions de dollars.

Impôts sur les bénéfices

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2007, la charge pour impôts sur les bénéfices a atteint 35,6 millions de dollars, en regard de 32,0 millions de dollars pour l'exercice précédent. Compte non tenu de la quote-part du bénéfice net des sociétés satellites, le taux d'imposition réel s'est établi à 30,7 % pour l'exercice terminé le 31 octobre 2007 et à 32,5 % pour l'exercice précédent.

Le faible taux d'imposition s'explique principalement par l'utilisation par nos sociétés françaises d'une partie de leur pertes fiscales pouvant être reportées pour lesquelles aucun actif d'impôts futurs n'est comptabilisé. Cependant, si nous avions comptabilisé les actifs d'impôts futurs relatifs à ces pertes, notre taux d'imposition réel pour l'exercice 2007 aurait été de 37,0 %, comparativement à 35,1 % en 2006.

Bénéfice net

En conséquence des éléments présentés à la section Activités consolidées du présent rapport de gestion, notre bénéfice net s'est établi à 80,5 millions de dollars, soit 2,38 \$ par action, pour l'exercice, comparativement à un bénéfice net de 65,8 millions de dollars, soit 1,88 \$ par action, pour l'exercice 2006. Le nombre moyen pondéré d'actions en circulation utilisé pour calculer les montants par action a été de 33 763 000 pour l'exercice écoulé et de 34 907 000 pour l'exercice 2006.

Le résultat dilué par action a atteint 2,36 \$ par action pour l'exercice, comparativement à 1,85 \$ par action pour l'exercice précédent. Le nombre moyen pondéré d'actions rajusté utilisé pour calculer le résultat dilué par action s'est élevé à 34 212 000 pour l'exercice écoulé et à 35 660 000 pour 2006. (Voir la note 15 afférente aux états financiers consolidés vérifiés.)

En excluant le gain non réalisé sur les instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs, la radiation d'écarts d'acquisition, et la dévaluation des placements dans des PCAA, le bénéfice se serait établi en 2007 à 74,5 millions de dollars ou 2,18 \$ par action pleinement dilué.

Principales informations financières trimestrielles non vérifiées

Dans l'ensemble, les revenus pour 2007 ont augmenté par rapport à 2006, principalement en raison d'une progression du nombre des voyageurs et des acquisitions effectuées depuis l'exercice 2006.

Quant à nos marges, elles ont fluctué au cours des trimestres de 2007 en regard de 2006. De façon générale, elles ont été compressées à la suite de la vive concurrence qui a sévi tout au long de l'exercice.

Faits saillants du quatrième trimestre

Pour le quatrième trimestre, la société a affiché des revenus de 680,4 millions de dollars, soit 60,9 millions de dollars, ou 9,8 %, de plus que pour la période correspondante de 2006, alors qu'ils avaient atteint 619,5 millions de dollars. Cette augmentation est principalement attribuable à la progression des revenus des voyageurs canadiens et à l'accroissement des revenus en France, découlant de la croissance interne chez Look Voyages et de l'acquisition d'Amplitude Internationale en juillet 2007.

Au cours du trimestre, la société a réalisé une marge de 20,5 millions de dollars, ou 3,0 %, comparativement à 28,8 millions de dollars, ou 4,7 %, en 2006. Bien que les activités en France aient affiché un bon rendement, la pression sur les prix a été très forte sur les liaisons Canada-Royaume-Uni, à cause de l'augmentation de la capacité par d'autres joueurs et de l'augmentation des taxes imposées par le Royaume-Uni, le tout ayant un effet défavorable sur les marges du trimestre.

Les résultats du trimestre ont été touchés par plusieurs postes hors trésorerie, dont une réduction de valeur de 11,2 millions de dollars (8,0 millions de dollars après impôts) relativement aux titres de PCAA, une réduction de

Principales informations financières trimestrielles non vérifiées

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

	T1		T2		T3		T4	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Revenus	712 337	581 576	911 400	791 569	741 762	611 107	680 418	619 494
Marge	24 674	14 030	63 219	68 487	24 722	15 606	20 455	28 821
Bénéfice net	2 132	5 168	53 944	42 845	16 749	4 205	7 655	13 552
Bénéfice de base par action	0,06	0,14	1,59	1,27	0,50	0,12	0,23	0,40
Bénéfice dilué par action	0,06	0,13	1,58	1,24	0,49	0,12	0,23	0,39

valeur de 3,9 millions de dollars des écarts d'acquisition relativement au placement de la société dans Travel Superstore Inc., un groupe d'agences de voyages basé en Ontario, et un gain de 13,6 millions de dollars (9,1 millions de dollars après impôts) découlant de la variation de la juste valeur des instruments financiers liés au carburant.

Le bénéfice net du quatrième trimestre s'est élevé à 7,7 millions de dollars, ou 0,23 \$ par action sur une base diluée, par rapport à 13,6 millions de dollars, ou 0,39 \$ par action en 2006. Compte non tenu des postes hors trésorerie non liés à l'exploitation mentionnés ci-haut, le bénéfice net serait de 10,4 millions de dollars (0,31 \$ par action sur une base diluée) en regard de 13,6 millions de dollars (0,39 \$ par action sur une base diluée).

SITUATION DE TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Au 31 octobre 2007, la trésorerie et les équivalents de trésorerie s'établissaient à 166,8 millions de dollars, comparativement à 214,9 millions de dollars en 2006. La trésorerie et les équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés se chiffraient à 168,2 millions de dollars à la fin de l'exercice 2007 comparativement à 203,6 millions de dollars en 2006. Notre bilan témoigne d'un fonds de roulement de 71,5 millions de dollars, soit un ratio de 1,1, en regard d'un fonds de roulement de 97,6 millions de dollars en 2006, soit un ratio de 1,2.

La société dispose depuis le 16 novembre 2007 d'une entente avec une institution financière portant sur un crédit à terme rotatif, non garanti, au montant de 150,0 millions

de dollars et, aux fins d'émission de lettres de crédit, sur un crédit rotatif au montant de 60,0 millions de dollars, pour lequel la société doit céder en nantissement de la trésorerie égale à 105 % des lettres de crédit émises. Cette entente vient à échéance le 16 novembre 2012. Selon les conditions de cette entente, les tirages peuvent être effectués sous la forme d'acceptations bancaires ou d'emprunts bancaires, en dollars canadiens, en dollars américains, en euros ou en livres sterling. L'entente porte intérêt au taux des acceptations bancaires, au taux préférentiel de l'institution financière, ou au TIOL (taux interbancaire offert à Londres), majoré d'une prime, déterminée en fonction de certains ratios financiers calculés sur une base consolidée.

De plus, nous avons accès, pour nos opérations françaises, à des lignes de crédit non utilisées atteignant 11,3 millions d'euros (15,5 millions de dollars).

L'actif total a augmenté de 137,9 millions de dollars, soit 14,4 %, passant de 959,6 millions de dollars au 31 octobre 2006 à 1 097,5 millions de dollars. L'avoir des actionnaires a diminué de 13,1 millions de dollars, soit de 296,0 millions de dollars au 31 octobre 2006 à 282,9 millions de dollars au 31 octobre 2007. L'augmentation de l'actif et la diminution de l'avoir des actionnaires résultent principalement de l'application des nouvelles normes comptables sur les instruments financiers, lesquelles ont eu pour effet de comptabiliser la juste valeur des instruments financiers dérivés au bilan et, pour les instruments financiers dérivés désignés comme couverture aux fins de la comptabilité de couverture, de diminuer le cumul des autres éléments du résultat étendu présenté dans l'avoir des actionnaires. (Voir section *Comptabilité pour plus de détails.*)

Activités d'exploitation

Les activités d'exploitation ont généré des flux de trésorerie de 121,8 millions de dollars, soit 5,7 millions de dollars de plus qu'en 2006. Cette augmentation provient principalement de l'intensification de nos activités commerciales.

Sommaire des flux de trésorerie

Exercices terminés les 31 octobre (en milliers de dollars)

	2007 \$	2006 \$	2005 \$	Variation	
				2007 %	2006 %
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	121 828	116 160	70 434	4,9	64,9
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(160 757)	(45 054)	(39 468)	(256,8)	(14,2)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(14 830)	(152 046)	(44 091)	90,2	(244,8)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	5 640	2 332	(4 255)	141,9	154,8
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	(48 119)	(78 608)	(17 380)	38,8	(352,3)

Le tableau ci-dessus présente un résumé des flux de trésorerie et doit être lu avec les états consolidés des flux de trésorerie vérifiés.

Activités d'investissement

Nous nous attendons à continuer de tirer des flux de trésorerie positifs de nos activités d'exploitation en 2007.

Les flux de trésorerie utilisés à des fins d'investissement au cours de l'exercice ont augmenté de 115,7 millions de dollars pour se situer à 160,8 millions de dollars, comparativement à 45,1 millions de dollars en 2006. Outre la présentation de nos placements dans des PCAA à titre d'activité d'investissement, la variation provient principalement de l'augmentation de 17,7 millions de dollars de nos acquisitions d'immobilisations corporelles, constituées majoritairement d'investissements en équipement et logiciels informatiques ainsi qu'en améliorations effectuées à notre flotte d'aéronefs, compensée par la variation nette des flux de trésorerie et des équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés.

En 2008, les acquisitions d'immobilisations corporelles devraient se situer dans une fourchette de 40,0 millions de dollars à 50,0 millions de dollars.

Activités de financement

Les flux de trésorerie utilisés à même les activités de financement ont été de 14,8 millions de dollars pour l'exercice, en baisse de 137,2 millions de dollars par rapport à 2006. Cette baisse résulte principalement des rachats d'actions effectués au cours de l'exercice 2006 qui ont été plus importants qu'en 2007, soit 108,5 millions de dollars de plus. Au cours de l'exercice, nous avons effectué des remboursements de notre dette à long terme de 26,1 millions de dollars, principalement en remboursement de nos dettes relatives à certains aéronefs, et, au cours du quatrième trimestre, nous avons tiré un montant de 39,9 millions à partir de notre nouvelle entente de crédit à long terme. Nous avons finalement émis pour 6,8 millions de dollars d'actions au cours de l'exercice et versé 11,5 millions de dollars de dividendes, comparativement à 1,9 million de dollars et 4,7 millions de dollars respectivement, en 2006.

Ententes hors bilan et obligations contractuelles

Dans le cours normal de ses affaires, Transat conclut des ententes et contracte des obligations qui auront une incidence sur l'exploitation et les flux de trésorerie futurs de la société, dont certaines sont présentées au passif dans les états financiers consolidés de l'exercice. Ces obligations s'élevaient à 91,8 millions de dollars au 31 octobre 2007 (87,8 millions de dollars en 2006). Les obligations qui ne sont pas présentées au passif sont considérées comme des ententes hors bilan. Ces ententes contractuelles sont établies avec des entités dont les comptes ne sont pas consolidés avec ceux de la société et incluent ce qui suit :

- Garanties (voir les notes 11 et 23 afférentes aux états financiers consolidés vérifiés)
- Contrats de location-exploitation (voir la note 22 afférente aux états financiers consolidés vérifiés)
- Ententes avec des fournisseurs (voir la note 22 afférente aux états financiers consolidés vérifiés)

La dette hors bilan qui peut être estimée s'élevait à 504,9 millions de dollars au 31 octobre 2007 (550,8 millions de dollars en 2006).

Dettes hors bilan

(en milliers de dollars)

	2007 \$	2006 \$
Garanties		
Lettres de crédit irrévocables	10 751	5 751
Contrats de cautionnement	848	780
Contrats de location-exploitation		
Engagements en vertu de contrats de location-exploitation	267 710	313 806
Ententes avec des fournisseurs	225 603	230 418
Total	504 912	550 755

Paiements échus par période

Exercices terminés les 31 octobre (en milliers de dollars)

Obligations contractuelles	2008	2009	2010	2011	2012	2013 et plus	Total
Débeture	—	3 156	—	—	—	—	3 156
Dette à long terme	48 794	—	—	—	39 887	—	88 681
Contrats de location-exploitation (aéronefs)	44 933	39 446	23 253	12 548	3 138	379	123 697
Contrats de location-exploitation (divers)	20 492	17 276	15 165	13 440	12 839	64 801	144 013
Ententes avec des fournisseurs	162 145	37 991	14 634	7 063	3 770	—	225 603
Total	276 364	97 869	53 052	33 051	59 634	65 180	585 150

Le tableau ci-dessus présente un résumé des obligations et des engagements de la société liés aux paiements futurs en vertu de contrats, dont les dettes à long terme, les contrats de location, la débeture et les ententes avec des fournisseurs. Pour des renseignements supplémentaires, se reporter aux notes 11, 12, 13 et 22 afférentes aux états financiers consolidés vérifiés.

Dans le cours normal des affaires, des garanties sont requises dans l'industrie du voyage afin d'offrir des indemnités et des garanties aux contreparties à certaines opérations, comme des contrats de location-exploitation, des lettres de crédit irrévocables et des contrats de cautionnement. Jusqu'à maintenant, Transat n'a pas versé de paiements importants en vertu de telles garanties. Les contrats de location-exploitation sont établis afin de permettre à la société de louer certains éléments plutôt que de les acquérir. Les ententes avec des fournisseurs sont négociées afin de réserver des chambres d'hôtel, des blocs de sièges ainsi que des vols.

Nous croyons que la société sera en mesure de s'acquitter de ses obligations au moyen des fonds dont elle dispose, des flux de trésorerie provenant de l'exploitation et d'emprunts sur ses facilités de crédit existantes.

AUTRES

Offre publique de rachat dans le cours normal des affaires

La société a renouvelé le 15 juin 2007, pour une période de douze mois, l'offre publique de rachat dans le cours normal des affaires, qui prenait fin le 14 juin 2007. Ce renouvellement vise à racheter aux fins d'annulation, jusqu'à un maximum de 3 288 003 actions à droit de vote variable de catégorie A et à droit de vote de catégorie B de la société, lesquelles représentent moins de 10 % des actions à droit de vote variable de catégorie A et à droit de vote de catégorie B détenues dans le public à la date du dépôt du renouvellement de l'offre.

Ce programme vise à permettre à la société d'acheter des actions à droit de vote variable de catégorie A et à droit de vote de catégorie B dans le cours normal des affaires, au moment où la société estime que les actions à droit de vote variable de catégorie A et à droit de vote de catégorie B sont sous-évaluées par le marché.

Ces achats doivent être effectués par l'entremise de la Bourse de Toronto conformément à sa politique sur les offres publiques de rachat dans le cours normal des affaires. Le prix que la société paiera pour toute action à droit de vote variable de catégorie A ou à droit de vote de catégorie B sera le cours au moment de l'acquisition plus les frais de courtage. Les achats ont commencé le 15 juin 2004 et prendront fin au plus tard le 14 juin 2008.

Au cours de l'exercice, 736 100 actions à droit de vote, composées d'actions à droit de vote variable de catégorie A et à droit de vote de catégorie B, ont été achetées

à des fins d'annulation pour une contrepartie au comptant de 23,9 millions de dollars.

Dividendes

Au cours de l'exercice la société a déclaré et versé des dividendes totalisant 11,5 millions de dollars. Au cours du deuxième trimestre 2007, la société a augmenté son dividende trimestriel à 0,09 \$ par action, une augmentation de 0,02 \$ par action.

Actions émises et en circulation

Au 31 octobre 2007, le nombre d'actions de catégorie A et d'actions de catégorie B s'élevait respectivement à 1 978 743 et à 31 649 643.

Options d'achat d'actions

Au 31 octobre 2007, le nombre d'options d'achat d'actions en circulation s'élevait à 506 083, dont 250 993 pouvaient être exercés.

Événement postérieur

Le 10 décembre 2007, la société a complété l'acquisition d'une participation de 35 % dans Caribbean Investments B.V., une société qui exploite cinq hôtels situés au Mexique et en République dominicaine pour une contrepartie au comptant de 55,0 millions de dollars américains.

COMPTABILITÉ

Instruments financiers

Gestion du risque lié aux prix du carburant et du risque de change

Dans le cours normal de ses affaires, la société est exposée aux risques de variation des cours du change de certaines devises et à la variation des prix du carburant. Nous gérons ces risques en recourant à divers instruments financiers dérivés. La direction est responsable de l'établissement des niveaux de risques acceptables et elle n'utilise les instruments financiers dérivés qu'aux fins de couverture des engagements et non pour dégager un profit sur des opérations de négociation nonobstant que la comptabilité de couverture soit appliquée ou non sur ces instruments.

La société a conclu des contrats à terme d'achat de carburant dont l'échéance est de moins de deux ans, aux fins de gestion du risque lié à l'instabilité des prix du carburant. Elle a également conclu des contrats de change à terme pour l'achat et la vente de devises, dont l'échéance est de moins de deux ans, aux fins de gestion du risque de change.

La note 6 afférente aux états financiers consolidés vérifiés de l'exercice terminé le 31 octobre 2007, qu'on trouve dans le présent rapport annuel, contient davantage d'information sur les instruments financiers dérivés.

Risque de crédit

À l'exception des placements dans des PCAA, la société estime ne pas être soumise à une concentration importante du risque de crédit. Le risque auquel est exposée la société en ce qui concerne les instruments financiers dérivés se limite au coût de remplacement des contrats aux cours du marché, dans l'éventualité d'un défaut de contrepartie. La direction est d'avis que le risque de crédit lié aux instruments financiers est adéquatement contrôlé, puisqu'elle conclut des contrats uniquement avec des institutions financières de grande envergure ayant des cotes de crédit appropriées. La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont investis de façon diversifiée auprès de sociétés bénéficiant d'une cote de crédit de haute qualité. Plus de 90 % des placements dans des PCAA de la société sont investis dans des fonds dont les actifs sont cotés AAA par la plus récente évaluation de Dominion Bond Rating Service (DBRS) datée du 6 novembre 2007. Les débiteurs proviennent généralement de la vente de vacances à forfait à des particuliers par l'entremise d'agences de voyages et de la vente de sièges à des voyageurs géographiquement dispersés.

Juste valeur des instruments financiers présentés aux bilans

À la suite de l'adoption le 1^{er} novembre 2006 des nouvelles recommandations de l'Institut Canadien des Comptables Agréés («ICCA»), dont le chapitre 3855 «Instruments financiers – comptabilisation et évaluation», tout les instruments financiers dérivés de la société sont présentés à leur juste valeur au bilan. La trésorerie et les équivalents de trésorerie, la trésorerie et les équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés et les placements dans des PCAA sont également présentés à leur juste valeur au bilan.

Les valeurs comptables des actifs financiers classés comme prêts et créances composés essentiellement des débiteurs, et des passifs financiers à court terme classés comme autres passifs financiers se rapprochent de leur juste valeur compte tenu de leur réalisation prévue à court terme. Les valeurs comptables des autres passifs financiers à long terme se rapprochent de leur juste valeur compte tenu qu'ils sont assujettis à des conditions, y compris des taux d'intérêt, similaires à celles que la société pourrait obtenir pour des instruments ayant des termes similaires.

La juste valeur des instruments financiers dérivés correspond au montant de la contrepartie dont convien-

draient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleines concurrences. La société établit la juste valeur de ses instruments financiers dérivés en utilisant le cours acheteur ou le cours vendeur, selon ce qui est approprié, sur le marché actif le plus avantageux auquel la société a un accès immédiat. Si le marché d'un instrument financier dérivé n'est pas actif, la société établit la juste valeur par l'application de techniques d'évaluation, telles l'utilisation des informations disponibles sur des transactions portant sur des instruments identiques en substance, par l'analyse des flux de trésorerie actualisés ou autres techniques, le cas échéant. La société s'assure, dans la mesure du possible, d'intégrer les facteurs que des intervenants sur le marché prendraient en considération pour fixer un prix et que la technique d'évaluation est conforme aux méthodes économiques acceptées pour la fixation du prix d'instruments financiers.

Opérations et soldes entre apparentés

Dans le cours normal de ses affaires, la société conclut des opérations avec des sociétés apparentées. Ces opérations sont mesurées à la valeur d'échange, qui correspond à la contrepartie établie et acceptée par les apparentés. Les transactions et soldes avec des apparentés ne sont pas importants.

Estimations comptables critiques

La préparation des états financiers conformément aux PCGR exige que la direction fasse certaines estimations. Nous évaluons périodiquement ces estimations, qui sont fondées sur les expériences antérieures, les changements survenus dans le secteur commercial et d'autres facteurs que nous, la direction, croyons raisonnables dans les circonstances. Nos estimations font appel à notre jugement, lequel se fonde sur les informations qui nous sont accessibles. Les résultats réels peuvent donc différer grandement de ces estimations.

Nous abordons sous les rubriques suivantes les estimations comptables critiques pour lesquelles notre société a dû formuler des hypothèses sur des questions incertaines au moment où les estimations ont été faites. Nos résultats, notre situation financière et notre situation de trésorerie pourraient grandement varier si nous avions utilisé des estimations différentes pendant la période écoulée ou si ces estimations étaient susceptibles de changer dans l'avenir.

Ces rubriques ne portent que sur les estimations que nous jugeons importantes en fonction du degré d'incertitude et de la vraisemblance de l'incidence marquée qu'elles pourraient avoir par rapport à d'autres. Nous utilisons des estimations dans de nombreux autres domaines pour traiter les questions incertaines.

Juste valeur des placements dans des PCAA

(Voir section Activités consolidées :

Dévaluation des placements dans des PCAA.)

Provision pour remise en état des aéronefs

La société pourvoit aux coûts de remise en état des aéronefs, principalement pour les moteurs et cellules, au moyen d'une estimation de l'ensemble de ces coûts futurs jusqu'à l'échéance des baux relatifs à ses aéronefs, ou pour la durée restante d'utilisation prévue de ses aéronefs lorsque détenus. Ces coûts sont répartis sur le nombre total de cycles des moteurs et le nombre total d'heures de vol des cellules prévus au cours de ces mêmes périodes. Ces coûts sont imputés aux résultats selon le nombre de cycles utilisés ou le nombre de mois écoulés au cours de l'exercice, au moyen d'une provision pour coûts futurs ou par amortissement des coûts de remise en état capitalisés selon le cas. Toute modification de la demande de transport aérien de voyageurs, tout changement de conjoncture économique ou toute mesure additionnelle de la direction peuvent modifier les facteurs pris en compte dans le calcul de cette provision et entraîner des coûts pouvant changer grandement nos résultats, notre situation financière et notre situation de trésorerie. En général, il faudrait modifier défavorablement les principales hypothèses utilisées dans le calcul de cette provision dans une proportion d'environ 15 % pour entraîner des charges supplémentaires qui pourraient avoir un effet important sur nos résultats, notre situation financière et nos flux de trésorerie.

Écarts d'acquisition et actifs incorporels

Nous comptabilisons des sommes importantes sous le poste Écarts d'acquisition et autres actifs incorporels du bilan, calculées selon la méthode du coût d'origine. Nous devons évaluer les écarts d'acquisition et les actifs incorporels qui ont une durée de vie indéfinie, tels que les marques de commerce, à chaque exercice ou plus souvent si des événements ou des changements de circonstances indiquent qu'il est plus probable qu'improbable qu'ils pourraient avoir subi une baisse de valeur. L'évaluation se fonde sur la capacité de l'actif ou de l'unité d'exploitation de générer des flux de trésorerie futurs. Nous procédons à l'analyse en estimant les flux de trésorerie actualisés liés à chaque actif. Cette analyse fait appel à notre jugement, car nous devons nous prononcer sur divers aspects de l'exploitation future. Les prévisions de trésorerie qui sont utilisées pour déterminer la valeur des actifs peuvent varier avec le temps en raison des conditions du marché, de la concurrence et d'autres facteurs. Les variations peuvent entraîner des charges hors caisse qui pourraient modifier grandement nos résultats et notre situation financière. En général, nous estimons qu'il nous faudrait modifier défavo-

rament nos principales hypothèses dans une proportion de 30 % à 70 %, selon l'unité, pour entraîner une réduction de valeur importante de l'unité d'exploitation, telle qu'elle aurait une incidence importante sur nos résultats et notre situation financière. Une telle réduction, cependant, n'entraînerait qu'une charge non monétaire et ne toucherait pas nos flux de trésorerie.

Immobilisations corporelles

Des sommes importantes, établies au coût d'origine, figurent sous le poste Immobilisations corporelles du bilan. Ces actifs sont passés en revue, notamment pour déterminer s'ils ont subi une réduction de valeur quand des événements ou des modifications de circonstances indiquent que la valeur comptable pourrait ne pas être recouvrée. Cette révision se fonde sur la capacité de l'actif de générer des flux de trésorerie futurs. Nous procédons à l'analyse en estimant les flux de trésorerie nets non actualisés liés à chaque actif. Cette analyse fait appel à notre jugement, car nous devons nous prononcer sur divers aspects de l'exploitation future. Les prévisions de trésorerie utilisées pour déterminer la valeur des actifs peuvent varier avec le temps en raison des conditions du marché ou d'autres facteurs. Les variations peuvent entraîner des charges hors caisse qui pourraient modifier grandement nos résultats et notre situation financière. En général, il faudrait modifier défavorablement nos principales hypothèses dans une proportion de 60 % pour entraîner une réduction de valeur telle qu'elle aurait une incidence importante sur nos résultats et notre situation financière. Une telle réduction, cependant, n'entraînerait pas de sortie de fonds et ne toucherait pas nos flux de trésorerie.

Modifications comptables

Le 1^{er} novembre 2006, la société a adopté rétroactivement, sans redressement des périodes antérieures, les recommandations des chapitres suivants du Manuel de l'ICCA : le chapitre 1530 «Résultat étendu», le chapitre 3855 «Instruments financiers – comptabilisation et évaluation», et le chapitre 3865 «Couvertures».

Le chapitre 1530 exige de présenter le résultat étendu et ses composantes dans un nouvel état financier. Le résultat étendu correspond à la variation de l'actif net d'une entreprise découlant d'opérations, d'événements et de circonstances sans rapport avec les actionnaires.

Le chapitre 3855 établit les normes de comptabilisation et d'évaluation des actifs financiers, des passifs financiers et des dérivés. Ces normes stipulent à quel moment un instrument financier doit être comptabilisé dans le bilan, et à quel montant. Selon leur classification au bilan, il s'agit dans certains cas de la juste valeur, dans d'autres cas d'une valeur fondée sur le coût. Ces normes précisent également

le mode de présentation des gains et des pertes sur les instruments financiers. Selon leur classification, les gains et les pertes sur les instruments financiers sont comptabilisés en résultat net ou aux autres éléments du résultat étendu.

La société a effectué le classement suivant :

- La trésorerie et les équivalents de trésorerie, anciennement les espèces et quasi-espèces, la trésorerie et les équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés, les placements temporaires ainsi que les instruments financiers dérivés utilisés aux fins de gestion du risque lié à l'instabilité des prix du carburant sont classés à titre d'«Actifs détenus à des fins de transaction». Ils sont évalués à la juste valeur et les gains ou pertes résultant de la réévaluation à la fin de chaque période sont enregistrés en résultat net.
- Les débiteurs sont classés dans la catégorie «Prêts et créances». Ils sont enregistrés au coût, lequel lors de l'enregistrement initial correspond à leur juste valeur. Les évaluations subséquentes sont enregistrées au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif.
- Les emprunts bancaires, les créditeurs et charges à payer, la débeture et la dette à long terme sont classés dans les «Autres passifs financiers». Ils sont évalués initialement à leur juste valeur. Les évaluations subséquentes sont enregistrées au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Le chapitre 3865 établit des normes qui précisent quand et comment une entité peut utiliser la comptabilité de couverture. L'application de cette nouvelle norme est facultative. Elle offre aux entités la possibilité d'appliquer d'autres traitements que ceux prévus au chapitre 3855, aux opérations admissibles qu'elles choisissent de désigner, aux fins de la comptabilité, comme étant des éléments constitutifs d'une relation de couverture. La société continue d'appliquer la comptabilité de couverture pour ses contrats de change à terme à titre de couverture de flux de trésorerie et de couverture de juste valeur pour ses emprunts garantis par des aéronefs libellés en dollars américains. La société conclut également des contrats d'achat à terme de carburant aux fins de gestion du risque lié à l'instabilité des prix du carburant. Pour ces instruments dérivés, la société a décidé d'abandonner la comptabilité de couverture. Les gains ou pertes non réalisés à la date de transition ont été portés aux autres éléments du résultat étendu le 1^{er} novembre 2006 et sont constatés en résultat net à la rubrique Carburant d'aéronefs à l'échéance des contrats lorsque les achats de carburant afférents sont effectués.

L'application de ces nouvelles normes s'est traduite, au 1^{er} novembre 2006, par une diminution du cumul des autres éléments du résultat étendu de 12,4 millions de

dollars, par une augmentation des instruments financiers dérivés présentés à l'actif de 3,5 millions de dollars, par une augmentation des actifs d'impôts futurs de 6,1 millions de dollars, par une augmentation des instruments financiers dérivés présentés au passif de 21,6 millions de dollars et par une augmentation de la dette à long terme de 0,4 million de dollars.

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2007, la société a constaté une perte non réalisée de 59,0 millions de dollars (net d'impôts y afférent de 28,5 millions de dollars), à titre d'autres éléments du résultat étendu représentant la portion efficace de la variation de la juste valeur des dérivés désignés comme couverture des flux de trésorerie. Ce montant ainsi constaté est reclassé aux dépenses d'exploitation des périodes au cours desquelles les dépenses d'exploitation subissent l'incidence de la variabilité des flux de trésorerie de l'élément couvert. Un gain de 2,2 millions de dollars a été comptabilisé en résultat net au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2007. Une perte estimative de 81,4 millions de dollars, incluse aux Cumul des autres éléments du résultat étendu au 31 octobre 2007, devrait être reclassée en résultat net au cours du prochain exercice.

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2007, la société a constaté une perte de 12,1 millions de dollars (net d'impôts y afférent de 6,0 millions de dollars) à titre d'autres éléments du résultat étendu représentant la portion des pertes non réalisées relatives aux contrats d'achat de carburant à la date de transition qui se sont réalisées. Des pertes non réalisées de 0,5 million de dollars, incluses aux Cumul des autres éléments du résultat étendu au 31 octobre 2007, devraient être reclassées en résultat net au cours du prochain exercice.

L'application de ces nouvelles normes n'a aucune incidence sur les flux de trésorerie de la société mais a eu comme effet d'augmenter le bénéfice net et le bénéfice dilué par action de l'exercice terminé le 31 octobre 2007 de 17,8 millions de dollars et 0,52 \$.

Modifications comptables futures

Coûts pour remise en état des aéronefs

Le 1^{er} novembre 2007, la société a modifié sa méthode comptable relativement à la comptabilisation des coûts pour remise en état des aéronefs. Jusqu'au 31 octobre 2007, la société comptabilisait ses coûts selon la méthode d'établissement de courus «*Accrued-in-advance method*», tel que décrit à la note 2 des notes afférentes aux états financiers consolidés de l'exercice terminé le 31 octobre 2007, et ce, conformément aux méthodes comptables suggérées dans le guide américain *Audits of Airlines* publié par l'American Institute of Certified Public Accountants.

Le 8 septembre 2006, le Financial Accounting Standards Board («FASB») a publié le FASB Staff Position («FSP») AUG AIR-1, Accounting for Planned Major Maintenance Activities. Ce FSP a modifié le guide Audits of Airlines afin d'exclure l'utilisation de la méthode d'établissement de courus comme méthode acceptable. Ce FSP est applicable à toutes les sociétés pour les exercices ouverts à compter du 15 décembre 2006.

Par conséquent, à compter du 1^{er} novembre 2007, la société a abandonné la méthode de l'établissement de courus et comptabilise les coûts pour remise en état des aéronefs comme suit :

Aéronefs loués

En vertu des baux, la société est tenue de maintenir les aéronefs en bon état et de suivre le plan d'entretien. Cet engagement crée une obligation implicite vis-à-vis le bailleur dont les faits passés découlent de l'utilisation des aéronefs loués. La société comptabilise l'obligation d'entretien des aéronefs loués en fonction du degré d'utilisation jusqu'au prochain entretien. L'obligation est ajustée pour tout changement dans les coûts prévus de l'entretien afférent. Selon le type d'entretien, le degré d'utilisation est déterminé en fonction des cycles, des heures de vols ou du passage du temps entre chaque entretien. L'excédent de l'obligation pour entretien sur les dépôts d'entretien aux bailleurs effectués et non réclamés est présenté au passif sous la rubrique «Provision pour remise en état des aéronefs loués».

Aéronefs acquis

Lors de l'acquisition d'un aéronef, une portion du coût est allouée à la catégorie « entretiens majeurs », laquelle est afférente aux coûts de remise en état des cellules, des moteurs et des trains d'atterrissages. Les aéronefs et les entretiens majeurs sont amortis en tenant compte de leur valeur résiduelle estimative prévue. Les aéronefs sont amortis selon la méthode d'amortissement linéaire sur des périodes variant de 7 à 10 ans alors que les entretiens majeurs, selon le type d'entretien, sont amortis selon la méthode d'amortissement linéaire ou en fonction de l'utilisation de l'aéronef correspondant jusqu'au prochain entretien majeur afférent. Les coûts des entretiens majeurs subséquents sont capitalisés à titre d'entretiens majeurs et amortis selon leur type. Les coûts des autres entretiens, y compris les réparations imprévues, sont constatés au résultat net lorsque ceux-ci sont engagés.

Ce changement de convention comptable sera comptabilisé rétroactivement avec retraitement des exercices antérieurs. L'application de ces nouvelles normes se traduira, le 1^{er} novembre 2006 par une augmentation des bénéfices non répartis de 2,6 millions de dollars et, au 31

octobre 2007, par une diminution nette des immobilisations corporelles de 17,0 millions de dollars, une diminution de la provision pour remise en état des aéronefs de 17,8 millions de dollars, une augmentation du passif d'impôts futurs de 0,3 million de dollars et une augmentation des bénéfices non répartis de 0,6 million de dollar. Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2007, l'application de ces nouvelles normes se traduira par une diminution de la dépense d'entretien de 5,0 millions de dollars, une augmentation de l'amortissement des immobilisations corporelles de 8,0 millions de dollars et une diminution de la charge d'impôts futurs de 1,0 million de dollars, soit une diminution du bénéfice net de 2,0 millions de dollars et du bénéfice dilué par action de 0,06 \$. Également pour l'exercice terminé le 31 octobre 2007, l'application de ces nouvelles normes se traduira, par une augmentation des flux de trésorerie liés à l'exploitation et une diminution des flux de trésorerie liés à l'investissement de 12,6 millions de dollars.

La société aurait également pu choisir de comptabiliser au résultat net les coûts d'entretien de ses aéronefs acquis au fur et à mesure que ceux-ci sont engagés. La société est d'avis que les conventions adoptées fournissent une meilleure information aux utilisateurs des états financiers.

Autres normes

L'ICCA a publié les normes comptables suivantes qui entreront en vigueur le 1^{er} novembre 2007 pour la société, soit les chapitres 3862 «Instruments financiers – informations à fournir», 3863 «Instruments financiers – présentation», 1535 «Informations à fournir concernant le capital», 3031 «Stocks», et 1506 «Modifications comptables».

Les chapitres 3862 et 3863 remplaceront le chapitre 3861 «Instruments financiers – informations à fournir et présentation» et mettent l'accent sur la divulgation des risques associés aux instruments financiers, y compris les instruments de couverture et leur gestion.

Le chapitre 1535 exigera que la société donne des informations supplémentaires sur la gestion de son capital et de sa conformité aux exigences en matière de capital si elle est soumise à des obligations extérieures.

Le chapitre 3031 donne des lignes directrices sur la façon de déterminer le coût des stocks. La nouvelle norme comptable recommande l'évaluation des stocks au plus faible du coût et de la valeur de réalisation. La norme exige également la contre-passation des dépréciations comptabilisées antérieurement à la valeur de réalisation nette lorsqu'il est évident que celle-ci a augmenté. D'autres informations devront également être présentées en vertu de cette norme. L'adoption du chapitre 3031 ne devrait pas avoir d'incidence importante sur les états financiers de la société.

Le chapitre 1506 fournit notamment des directives pour justifier un changement de convention comptable, le traitement approprié selon les circonstances et la divulgation requise.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

L'application de l'instrument multilatéral 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières constitue un exercice d'amélioration continue qui amène la société à officialiser des processus et mesures de contrôle déjà en place et à en instaurer de nouveaux. Transat a choisi d'en faire un projet à l'échelle de la société conduisant à une amélioration opérationnelle et à une meilleure gestion.

Conformément à ce règlement, la société a produit des attestations signées par le Président et chef de la direction et le Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière qui, entre autres choses, font un rapport sur la conception et l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information ainsi que la conception des contrôles internes qui régissent la diffusion de l'information financière.

La direction a conçu les contrôles et procédures de communication de l'information afin de fournir l'assurance raisonnable que les renseignements importants la concernant sont portés à la connaissance du Président et chef de la direction et du Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière, en particulier dans la période au cours de laquelle la publication annuelle des informations doit être préparée.

Ces deux dirigeants signataires ont procédé en date du 31 octobre 2007 à une évaluation de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information de la société et ont conclu d'après leur évaluation que ces contrôles et procédures étaient efficaces. Cette évaluation a tenu compte, entre autres, de la politique de la société quant à la divulgation des renseignements, du processus de sous-attestation, et du fonctionnement du comité de divulgation de l'information de la société.

La direction a également conçu les contrôles internes à l'égard de l'information financière afin de fournir une assurance raisonnable quant à la fiabilité de l'information financière et la préparation des états financiers à des fins externes selon les PCGR du Canada. Le Président et chef de la direction et le Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière ont évalué la conception des contrôles internes de la société à l'égard de l'information financière à la fin de la période couverte par les documents

annuels, et ils sont d'avis que la conception est adéquate pour fournir ce degré d'assurance raisonnable.

Finalement, il n'y a eu aucun changement concernant le contrôle interne à l'égard de l'information financière qui soit survenu au cours du quatrième trimestre de 2007 et qui a eu, ou qui pourrait vraisemblablement avoir une incidence importante sur le contrôle interne à l'égard de l'information financière de la société.

RISQUES ET INCERTITUDES

Facteurs économiques et généraux

Des facteurs économiques, tels qu'un ralentissement important de l'économie, une récession ou une baisse du taux de l'emploi en Amérique du Nord, en Europe ou sur des marchés internationaux clés, pourraient avoir des conséquences défavorables sur nos activités et nos résultats d'exploitation, en portant atteinte à la demande de nos produits et services. Nos résultats d'exploitation pourraient également être influencés par des facteurs généraux, notamment des conditions météorologiques extrêmes, la guerre, l'instabilité politique, le terrorisme réel ou appréhendé, l'éclosion d'épidémies ou de maladies, les préférences des consommateurs et leurs habitudes de consommation, la perception des consommateurs à l'égard de la sécurité aérienne, les tendances démographiques, les perturbations du système de contrôle de la circulation aérienne et le coût des mesures portant sur la protection, la sécurité et l'environnement. De plus, nos revenus sont sensibles à tout événement touchant le transport aérien national et international, les locations d'automobiles et les réservations d'hôtel et de croisières.

Placements dans des PCAA

(Voir section Activités consolidées :

Dévaluation des placements dans des PCAA.)

Concurrence

La concurrence est forte au sein de l'industrie des voyages vacances. Certains concurrents sont de plus grande envergure, bénéficient de la notoriété d'un nom de marque et d'une présence dans des secteurs géographiques précis, disposent de ressources financières importantes et ont des relations privilégiées avec les fournisseurs de voyages. Nous rivalisons aussi avec les fournisseurs de voyages qui vendent directement aux voyageurs à des prix très compétitifs. Ces facteurs pourraient nuire à nos revenus et marges bénéficiaires, car nous devrions vraisemblablement égaler les prix de la concurrence.

Variation des taux de change et des taux d'intérêt

Transat est exposée, en raison de ses nombreuses ententes avec des fournisseurs étrangers, aux variations du taux de change en ce qui concerne principalement le dollar américain, l'euro et la livre sterling par rapport au dollar canadien et à l'euro. Ces variations pourraient faire augmenter nos coûts d'exploitation. Les variations des taux d'intérêt pourraient également avoir une incidence sur les revenus d'intérêts que nous tirons de notre trésorerie et équivalents de trésorerie, ainsi que sur les frais d'intérêts découlant des titres de créance à taux variable, ce qui aurait une incidence sur nos bénéfices. Nous achetons des instruments financiers dérivés pour nous couvrir contre les variations des taux de change à l'égard de notre dette à long terme libellée en dollar américain, de notre financement hors bilan obtenu pour les avions et pour les revenus et frais d'exploitation que la société règle en devises étrangères.

Coût du carburant et approvisionnement en carburant

Transat est tout particulièrement exposée aux fluctuations des prix du carburant. Étant donné les pressions concurrentielles au sein de l'industrie, rien ne garantit que nous serions en mesure de répercuter toute augmentation des prix du carburant sur nos clients en augmentant les tarifs et, le cas échéant, qu'une augmentation de tarifs suffirait à contrebalancer les coûts accrus de carburant, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable sur nos activités, sur notre situation financière ou sur nos résultats d'exploitation. Nous achetons des contrats à terme pour nous protéger contre le risque de fluctuations du coût du carburant. En outre, toute réduction éventuelle de l'approvisionnement en carburant pourrait causer préjudice à nos activités.

Évolution de la dynamique de l'industrie : nouvelles méthodes de distribution

L'engouement pour Internet permet aux voyageurs d'avoir accès à des renseignements sur les produits et services de voyage et d'acheter ceux-ci directement auprès des fournisseurs, contournant ainsi tant les voyagistes, comme Transat, que les agents de voyages détaillants par l'entremise desquels nous obtenons une grande partie de nos revenus. Pour le moment la vente directe sur Internet demeure limitée dans le domaine des voyages vacances, mais la dynamique de l'industrie, en matière de distribution, évolue rapidement et à cet égard présente des risques. Pour y faire face, Transat développe et implante un système de distribution multicanal qui vise à faire cohabiter harmonieusement une variété de stratégies de distribution

incluant les agences de voyages, la vente directe, y compris sur Internet, la vente par l'entremise de tiers et le recours aux systèmes de réservation électroniques.

En outre, le phénomène de l'érosion graduelle des commissions versées par les fournisseurs de voyages, particulièrement les transporteurs aériens, a affaibli la situation financière de nombreux agents de voyages. Comme nous comptons, dans une certaine mesure, sur les agents de voyages détaillants pour joindre des voyageurs et dégager des revenus, un changement dans les habitudes d'achat des consommateurs, qui délaisseraient les agences de voyages au profit de l'achat direct auprès des fournisseurs de voyages, pourrait avoir une incidence sur notre société.

Dépendance à l'égard des fournisseurs à contrat

Malgré le positionnement favorable que nous procure notre intégration verticale, nous dépendons en partie de tiers qui nous fournissent certains éléments constitutifs de nos forfaits. Nous dépendons par exemple de transporteurs aériens qui ne font pas partie de notre groupe et d'un grand nombre d'hôteliers. En général, ces fournisseurs peuvent résilier ou modifier des ententes qu'ils ont conclues avec nous moyennant un avis relativement court. Une éventuelle incapacité de remplacer ces ententes, ou de trouver des fournisseurs semblables, ou de renégocier les ententes à des tarifs réduits pourrait avoir une incidence défavorable sur nos résultats. De plus, toute baisse de qualité des produits ou services assurés par ces fournisseurs ou toute perception de la part des voyageurs d'une baisse de qualité pourrait nuire à notre réputation. La perte de contrats, les changements apportés aux ententes d'établissement des prix, un accès restreint aux produits et services des fournisseurs ou une opinion publique moins favorable envers certains fournisseurs faisant baisser la demande pour leurs produits et services pourraient avoir une incidence importante sur nos résultats.

Dépendance envers la technologie

Nos activités dépendent de notre capacité d'avoir accès à des renseignements, de gérer les systèmes de réservation, y compris le traitement quotidien d'un grand volume d'appels téléphoniques, de protéger ces renseignements, et de distribuer nos produits à des agents de voyages détaillants et autres intermédiaires du secteur des voyages. Pour ce faire, nous avons recours à diverses technologies de l'information et des télécommunications. L'évolution rapide de ces technologies peut nécessiter des dépenses en capital plus élevées que prévu en vue d'améliorer le service à la clientèle, ce qui pourrait avoir une incidence sur nos résultats d'exploitation. Par ailleurs, toute

panne ou défaillance de ces systèmes pourraient nuire à nos activités, à nos relations clients et à nos résultats d'exploitation.

Dépendance envers les dépôts et paiements anticipés des clients

Transat tire une grande partie de ses revenus d'intérêts des dépôts et des paiements anticipés des clients. Selon notre politique de placement, nous ne pouvons investir ces dépôts et paiements anticipés que dans des titres de bonne qualité. Si ces titres ne procurent pas un aussi bon rendement que par le passé, notre société pourrait voir ses revenus d'intérêts diminuer.

Fonds de roulement déficitaire

Dans le cadre de nos activités, nous recevons des dépôts et des paiements anticipés de nos clients. Si les fonds provenant de ces paiements anticipés devaient diminuer et que nous devions trouver une autre source de capital, rien ne garantit que nous trouvions une telle source selon des modalités qui conviennent à la société, ce qui pourrait avoir une incidence importante sur nos activités.

Fluctuation des résultats financiers

L'industrie du voyage en général et nos activités en particulier sont saisonnières. Par conséquent, nos résultats d'exploitation trimestriels peuvent varier. Nous croyons donc que les comparaisons de nos résultats d'exploitation d'un trimestre à l'autre ne sont pas nécessairement significatives et ne devraient pas servir d'indice d'un rendement futur. De plus, en raison de tous les facteurs économiques et généraux déjà mentionnés, nos résultats d'exploitation futurs pourraient être inférieurs aux attentes des analystes en valeurs mobilières et des investisseurs, ce qui aurait un effet défavorable sur le cours de nos actions.

Réglementation gouvernementale et fiscalité

Les résultats futurs de Transat peuvent varier en fonction des mesures prises par les organismes gouvernementaux ayant compétence sur les activités de la société, y compris l'octroi et les retards d'octroi de certaines autorisations ou de certains permis de la part de gouvernements, l'adoption de règlements qui ont une incidence sur les normes de service à la clientèle, notamment les nouvelles normes de sécurité des passagers, l'adoption de restrictions antibruit ou de règles de circulation nocturne plus sévères et la mise en vigueur de règlements provinciaux ayant une incidence sur les activités des agents de voyages détaillants et grossistes. De plus, des régimes de réglementation nouveaux ou différents ou des modifications apportées à la politique fiscale pourraient avoir un effet sur

nos activités en ce qui concerne les taxes sur les chambres d'hôtel, les taxes sur la location automobile, les taxes d'accise imposées aux transporteurs aériens et les taxes et frais d'aéroport.

Besoins futurs de capital

Transat pourrait avoir besoin de réunir des fonds supplémentaires dans l'avenir afin de tirer profit d'occasions de croissance ou pour réagir à des pressions concurrentielles. Rien ne garantit que du financement supplémentaire sera disponible selon des modalités qui nous conviennent, ce qui pourrait nuire à nos activités.

Interruption de l'exploitation

Si nous devons interrompre certaines activités pour quelque motif que ce soit, y compris l'indisponibilité d'un aéronef pour des raisons d'ennuis mécaniques, la perte de revenus liés à l'utilisation de nos aéronefs pourrait avoir une incidence sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Couverture d'assurance

Par suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001, le marché des assurances sur le transport aérien à l'égard des risques découlant d'une guerre et d'un acte terroriste a subi plusieurs changements. La limite de l'assurance responsabilité civile envers les tiers pour dommages corporels et matériels est maintenant établie à 150 millions de dollars américains par sinistre.

Il est toujours nécessaire que les gouvernements procurent aux transporteurs aériens une couverture au delà de 150 millions de dollars américains jusqu'à ce que les assureurs commerciaux le fassent. Le gouvernement canadien offre cette protection aux transporteurs aériens du pays. De plus, certains assureurs n'ont pas de permis pour exercer leurs activités au Canada.

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

Victimes d'accidents

Nous estimons que nos fournisseurs et la société disposent d'une assurance responsabilité civile adéquate pour les protéger contre les risques auxquels ils sont exposés dans le cours normal des affaires, tels que des réclamations pour blessures graves ou pour décès par suite d'un accident impliquant un aéronef ou d'autres véhicules trans-

portant nos clients. Quoique nous n'ayons jamais fait l'objet d'une réclamation d'assurance responsabilité civile pour laquelle nous n'avons pas de couverture suffisante, rien ne garantit que notre assurance suffirait à couvrir des réclamations d'envergure ou que l'assureur concerné serait solvable lorsque le sinistre surviendrait. Rien ne garantit non plus que nous serons en mesure d'obtenir une assurance adéquate à un coût acceptable dans l'avenir. Ces incertitudes pourraient avoir une incidence défavorable sur nos activités et nos résultats d'exploitation.

Accès aux créneaux et aux portes

L'accès à des créneaux d'utilisation des pistes pour les décollages et les atterrissages, aux portes d'aéroports et aux installations aéroportuaires est essentiel à nos activités et à notre stratégie de croissance. La disponibilité et le coût futurs de ces installations pourraient avoir une incidence défavorable sur nos activités.

Obligations en vertu de contrats de location d'aéronefs

Transat est tenu à des obligations considérables non résiliables en vertu de contrats de location à l'égard de sa flotte aérienne. Si les revenus tirés de l'exploitation des aéronefs devaient diminuer, les paiements en vertu de nos contrats de location pourraient avoir une incidence importante sur les activités de notre société.

Accès à des aéronefs à la fin des baux

Une éventuelle incapacité à renouveler les baux d'avions existants ou d'avoir accès à des baux à des conditions adéquates pour le type d'aéronef recherché à l'échéance des présents baux pourrait nuire à nos activités et à nos résultats d'exploitation.

Environnement

Transat est exposée, en raison de son activité aérienne, à une éventuelle réglementation à propos des émissions de gaz à effet de serre émis par ses aéronefs. Une fois la réglementation établie, Transat pourrait avoir de la difficulté à rencontrer les exigences réglementaires en fonction de la flotte d'aéronefs à ce moment et pourrait être exposée à des frais supplémentaires, ce qui pourrait affecter négativement ses résultats financiers.

Personnel clé

Notre réussite est tributaire de notre capacité d'attirer et de conserver des employés compétents. La perte d'employés importants pourrait nuire à nos activités et à nos résultats d'exploitation.

Incertitude à l'égard des prochaines conventions collectives

Une éventuelle incapacité de parvenir à une entente avec tout syndicat représentant nos employés, notamment les pilotes, pourrait porter atteinte à nos activités.

PERSPECTIVES

En Amérique du Nord, les réservations hivernales sont légèrement en avance sur l'an dernier à pareille date. L'offre excédentaire et les réservations tardives exercent une pression à la baisse supérieure à celle de l'an dernier sur les prix de vente et les marges du premier trimestre. Il est trop tôt pour se prononcer sur les volumes et les marges de l'ensemble de la saison.

En Europe, les réservations pour la saison d'hiver sont en hausse par rapport à l'exercice précédent et la société s'attend à améliorer légèrement ses marges.

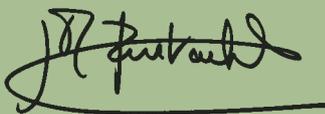
Rapport de la direction et rapport des vérificateurs

Les états financiers consolidés de Transat A.T. inc. sont la responsabilité de la direction et ont été approuvés par le conseil d'administration. La responsabilité de la direction à cet égard comprend la sélection de principes comptables appropriés ainsi que l'exercice d'un jugement éclairé dans l'établissement d'estimations raisonnables et justes, en accord avec les principes comptables généralement reconnus du Canada et adéquats dans les circonstances. L'information financière présentée ailleurs dans ce rapport annuel est conforme à celle des états financiers.

La société et ses sociétés apparentées se sont dotées de systèmes comptables et de contrôle interne conçus afin de fournir l'assurance raisonnable que l'actif est protégé contre une perte ou une utilisation non autorisée et qu'on puisse ainsi se fier aux registres comptables pour la préparation des états financiers.

Le conseil d'administration assume ses responsabilités à l'égard des états financiers consolidés, principalement par l'entremise de son comité de vérification. Le comité de vérification révisé les états financiers consolidés annuels et en recommande l'approbation au conseil d'administration. Le comité de vérification étudie également de façon suivie les résultats des vérifications effectuées par les vérificateurs externes sur les conventions et méthodes comptables ainsi que sur les systèmes de contrôle interne de la société. Les présents états financiers ont été vérifiés par Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L., comptables agréés, et le rapport qu'ils ont dressé sur les états financiers consolidés figure ci-contre.

Le président du conseil,
président et chef de la direction



Jean-Marc Eustache

Le vice-président, finances et administration
et chef de la direction financière



François Laurin

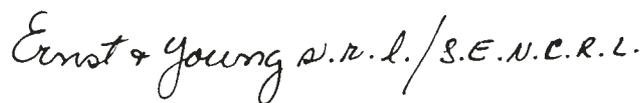
Aux actionnaires de Transat A.T. inc.

Nous avons vérifié les bilans consolidés de Transat A.T. inc. aux 31 octobre 2007 et 2006 et les états consolidés des résultats, du résultat étendu, des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie des exercices terminés à ces dates. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

Nos vérifications ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société aux 31 octobre 2007 et 2006 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour les exercices terminés à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Montréal, Canada
le 6 décembre 2007



Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.
Comptables agréés

Bilans consolidés

Aux 31 octobre
[en milliers de dollars]

	2007 \$	2006 \$
ACTIF		
Actif à court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	166 768	214 887
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés <i>[note 4]</i>	168 196	203 613
Placements dans des PCAA <i>[note 5]</i>	142 346	—
Débiteurs	109 128	87 996
Impôts sur les bénéfices à recevoir	13 037	—
Actifs d'impôts futurs <i>[note 19]</i>	25 250	1 357
Stocks	8 931	8 312
Frais payés d'avance	45 981	43 706
Instruments financiers dérivés <i>[notes 3 et 6]</i>	26 997	420
Tranche récupérable à moins d'un an des dépôts	31 077	29 849
Total de l'actif à court terme	737 711	590 140
Dépôts <i>[note 7]</i>	17 191	19 350
Actifs d'impôts futurs <i>[note 19]</i>	9 341	7 120
Immobilisations corporelles <i>[notes 8 et 12]</i>	180 000	181 349
Écarts d'acquisition et autres actifs incorporels <i>[note 9]</i>	148 515	153 681
Instruments financiers dérivés <i>[notes 3 et 6]</i>	316	—
Autres actifs <i>[note 10]</i>	4 431	7 975
	1 097 505	959 615
PASSIF ET AVOIR DES ACTIONNAIRES		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	281 985	236 282
Impôts sur les bénéfices à payer	8 757	10 122
Passifs d'impôts futurs <i>[note 19]</i>	298	—
Dépôts de clients et revenus reportés	237 898	218 875
Instruments financiers dérivés <i>[notes 3 et 6]</i>	88 469	—
Versements sur dette à long terme échéant à moins d'un an	48 794	27 305
Total du passif à court terme	666 201	492 584
Dette à long terme <i>[notes 11, 12 et 25]</i>	39 887	57 363
Débeture <i>[note 13]</i>	3 156	3 156
Provision pour remise en état des aéronefs	49 527	64 961
Autres passifs <i>[note 14]</i>	32 189	31 934
Instruments financiers dérivés <i>[notes 3 et 6]</i>	6 135	—
Passifs d'impôts futurs <i>[note 19]</i>	17 542	13 654
	814 637	663 652
Avoir des actionnaires		
Capital-actions <i>[note 15]</i>	156 964	151 430
Bénéfices non répartis	190 534	142 116
Surplus d'apport	1 871	1 379
Bons de souscription <i>[note 15]</i>	—	1 016
Cumul des autres éléments du résultat étendu <i>[notes 3, 6 et 16]</i>	(66 501)	22
	282 868	295 963
	1 097 505	959 615

Engagements et éventualités *[note 22]* et Événements postérieurs *[note 25]*

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

Au nom du conseil d'administration,
Jean-Marc Eustache, administrateur
André Bisson, O.C., administrateur

États consolidés des résultats

Exercices terminés les 31 octobre
[en milliers de dollars, sauf les montants par action]

	2007 \$	2006 \$
Revenus	3 045 917	2 603 746
Dépenses d'exploitation		
Coûts directs	1 601 652	1 307 732
Salaires et avantages sociaux	334 973	290 385
Carburant d'aéronefs	273 614	247 697
Commissions	186 686	171 116
Entretien d'aéronefs	81 146	81 150
Frais d'aéroports et de navigation	86 594	71 833
Loyer d'aéronefs	48 883	48 870
Autres	299 299	258 019
	2 912 847	2 476 802
	133 070	126 944
Amortissement <i>[note 17]</i>	42 973	39 360
Intérêts sur la dette à long terme et la débenture	6 229	7 264
Autres intérêts et frais financiers	1 929	1 484
Revenus d'intérêts	(19 745)	(15 706)
Gain non réalisé sur instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs	(26 577)	—
Gain de change sur les éléments monétaires à long terme	(3 023)	(4 162)
Radiation d'écarts d'acquisition <i>[note 9]</i>	3 900	—
Dévaluation des placements dans des PCAA <i>[note 5]</i>	11 200	—
Quote-part du bénéfice net des sociétés satellites	(651)	(375)
	16 235	27 865
Bénéfice avant les postes suivants	116 835	99 079
Impôts sur les bénéfices (récupération) <i>[note 19]</i>		
Exigibles	28 222	32 558
Futurs	7 396	(512)
	35 618	32 046
Bénéfice avant part des actionnaires sans contrôle dans les résultats de filiales	81 217	67 033
Part des actionnaires sans contrôle dans les résultats de filiales	(737)	(1 263)
Bénéfice net de l'exercice	80 480	65 770
Bénéfice de base par action <i>[note 15]</i>	2,38	1,88
Bénéfice dilué par action <i>[note 15]</i>	2,36	1,85

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

États consolidés du résultat étendu

Exercices terminés les 31 octobre
[en milliers de dollars]

	2007 \$	2006 \$
Bénéfice net de l'exercice	80 480	65 770
Autres éléments du résultat étendu		
Variation de la juste valeur des dérivés désignés comme couverture des flux de trésorerie (nette d'impôts de 28 546 \$)	(59 036)	—
Pertes sur dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie avant le 1 ^{er} novembre 2006 portées en résultat net au cours de la période (nette d'impôts de 5 950 \$)	12 080	—
Gains (pertes) de change sur conversion des états financiers des établissements étrangers autonomes dus à (l'appréciation) la dépréciation en date d'arrêt des comptes du dollar canadien face à l'euro et à la livre sterling	(7 132)	2 613
	(54 088)	2 613
Résultat étendu de l'exercice	26 392	68 383

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

États consolidés des bénéfices non répartis

Exercices terminés les 31 octobre
[en milliers de dollars]

	2007 \$	2006 \$
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	142 116	183 718
Bénéfice net de l'exercice	80 480	65 770
Prime versée au rachat d'actions <i>[note 15]</i>	(20 561)	(102 327)
Frais de rachat d'actions, déduction faite des impôts y afférents de 145 \$	—	(308)
Dividendes	(11 501)	(4 737)
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	190 534	142 116

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

États consolidés des flux de trésorerie

Exercices terminés les 31 octobre
[en milliers de dollars]

	2007 \$	2006 \$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net	80 480	65 770
Imputations à l'exploitation ne nécessitant pas de sorties (rentrées) de fonds		
Amortissement	42 973	39 360
Gain non réalisé sur instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs	(26 577)	—
Gain de change sur les éléments monétaires à long terme	(3 023)	(4 162)
Radiation d'écarts d'acquisition	3 900	—
Variation de la juste valeur des placements dans des PCAA	11 200	—
Quote-part du bénéfice net des sociétés satellites	(651)	(375)
Part des actionnaires sans contrôle dans les résultats de filiales	737	1 263
Impôts futurs	7 396	(512)
Charge de retraite	2 809	2 572
Charge de rémunération liée au régime d'options d'achat d'actions	1 577	886
	120 821	104 802
Variation nette des soldes hors caisse du fonds de roulement liée à l'exploitation	17 324	8 749
Variation nette de la provision pour remise en état des aéronefs	(15 434)	1 152
Variation nette des autres actifs et passifs liés à l'exploitation	(883)	1 457
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	121 828	116 160
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(40 073)	(22 366)
Trésorerie et équivalents de trésorerie de sociétés acquises	5 607	49 797
Contreparties versées pour des sociétés acquises	(8 162)	(56 780)
Acquisition de placements dans des PCAA	(153 546)	—
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés	35 417	(15 705)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(160 757)	(45 054)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation de la dette à long terme	39 887	—
Remboursement de la dette à long terme	(26 088)	(6 312)
Remboursement de débentures	—	(10 000)
Produit de l'émission d'actions	6 816	1 878
Rachat d'actions	(23 944)	(132 422)
Frais de rachat d'actions	—	(453)
Dividendes	(11 501)	(4 737)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(14 830)	(152 046)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	5 640	2 332
Variation nette de la trésorerie et équivalents de trésorerie	(48 119)	(78 608)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	214 887	293 495
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	166 768	214 887
Informations supplémentaires		
Impôts sur les bénéfices payés	43 391	26 348
Intérêts payés	6 774	6 895

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

31 octobre 2007 et 2006

[Les montants sont exprimés en milliers de dollars canadiens, à l'exception des montants par action ou autrement spécifié]

1

CONSTITUTION ET NATURE DES ACTIVITÉS

Transat A.T. inc. [la «société»], constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, est une société intégrée dans l'industrie du tourisme. La société se spécialise dans l'organisation, la commercialisation et la distribution de voyages vacances. Le cœur de son organisation est formé de voyagistes implantés au Canada et en Europe. La société est également active dans le transport aérien et les services à valeur ajoutée offerts à destination. Enfin, la société s'est assurée une présence dynamique dans la distribution grâce à des réseaux d'agences de voyages.

2

PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers consolidés de la société ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus nécessite que la direction fasse des estimations et formule des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers et les notes y afférentes. Les principales estimations comprennent l'évaluation de la juste valeur des instruments financiers y compris les dérivés et les placements dans des papiers commerciaux adossés à des actifs [PCAA], la provision pour remise en état des aéronefs, l'amortissement et la dépréciation des immobilisations et actifs intangibles y compris les écarts d'acquisition, les équations d'achat de participations et les soldes d'impôts futurs. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations et les différences peuvent être importantes. De l'avis de la direction, les états financiers consolidés ont été préparés adéquatement dans les limites raisonnables de l'importance relative et dans le cadre des conventions comptables résumées ci-après.

Principes de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de la société, de ses filiales ainsi que de ses entités à détenteurs de droits variables lorsque la société en est le principal bénéficiaire.

La société consolide les entités à détenteurs de droits variable conformément à la note d'orientation concernant la comptabilité no 15 [NOC-15], «Consolidation des entités à détenteurs de droits variables». Cette note d'orientation clarifie l'application des principes de consolidation à certaines entités sur lesquelles le contrôle s'exerce autrement que par l'exercice de droits de vote. La NOC-15 fournit des indications permettant de déterminer dans quels cas une entreprise doit inclure les actifs, les passifs et les résultats des activités d'une telle entité à détenteurs de droits variables dans ses états financiers consolidés. Cette NOC-15 établit qu'une entreprise doit consolider une entité à détenteurs de droits variables lorsqu'elle détient un droit variable ou une combinaison de tels droits qui l'amènera à assumer la majorité des pertes prévues de l'entité, à recevoir la majorité des rendements résiduels prévus de l'entité si ces pertes ou ces rendements se matérialisent, ou les deux [le «principal bénéficiaire»].

Les actifs constatés à la suite de la consolidation de certaines entités à détenteurs de droits variables ne représentent pas des actifs additionnels qui pourraient être utilisés pour se soustraire à des réclamations visant les actifs généraux de la société.

Équivalents de trésorerie

Les équivalents de trésorerie sont principalement composés de dépôts à terme, d'acceptations bancaires et de papier commercial facilement convertibles en un montant connu de trésorerie avec des échéances initiales de moins de trois mois.

Stocks

Les stocks sont évalués au moindre du coût, établi selon la méthode de l'épuisement successif, et de la valeur de remplacement.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût et sont amorties, compte tenu de la valeur résiduelle, selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée estimative de leur utilisation, comme suit :

Aéronefs [voir note 3]	7 à 10 ans
Améliorations – aéronefs loués en vertu de contrats de location-exploitation	Durée du bail
Équipement d'aéronefs	5 à 10 ans
Équipement et logiciels informatiques	3 à 7 ans
Moteurs d'aéronefs	Cycles utilisés
Équipement et mobilier de bureau	4 à 10 ans
Améliorations locatives	Durée du bail
Pièces de rechange durables	Utilisation
Hangar et édifices administratifs	35 ans

Écarts d'acquisition et autres actifs incorporels

Les écarts d'acquisition et les actifs incorporels ayant une durée de vie indéfinie ne sont pas amortis.

Les écarts d'acquisition représentent l'excédent du prix d'acquisition par rapport à la juste valeur des actifs nets identifiables acquis. Les écarts d'acquisition sont soumis à un test de dépréciation annuel, ou plus fréquemment si des événements ou des changements de situation indiquent qu'il est plus probable qu'improbable qu'ils pourraient avoir subi une baisse de valeur. Le test de dépréciation vise à comparer la juste valeur de l'unité d'exploitation à laquelle se rattache l'écart d'acquisition à sa valeur comptable. Toute dépréciation de la valeur comptable de l'écart d'acquisition par rapport à sa juste valeur est imputée aux résultats de la période au cours de laquelle la baisse de valeur s'est produite. Pour évaluer la juste valeur de ses unités d'exploitation, la société utilise la méthode de l'actualisation des flux monétaires.

Les actifs incorporels acquis qui ont une durée de vie indéfinie, tels que les marques de commerce, sont également soumis à un test de dépréciation annuel, ou plus fréquemment si des événements ou des changements de situation indiquent qu'il est plus probable qu'improbable qu'ils pourraient avoir subi une baisse de valeur. Le test de dépréciation vise à comparer la juste valeur des actifs incorporels avec leur valeur comptable. Toute dépréciation de la valeur comptable des actifs incorporels par rapport à leur juste valeur est imputée aux résultats de la période au cours de laquelle la baisse de valeur s'est produite. Pour évaluer la juste valeur de ses actifs incorporels, la société utilise la méthode de l'actualisation des flux monétaires.

Les actifs incorporels ayant une durée de vie définie, tels que les listes de clients, sont amortis selon la méthode d'amortissement linéaire sur des durées de 7 à 10 ans.

Dépréciation d'actifs à long terme

Les immobilisations corporelles et les actifs incorporels à durée de vie définie sont passés en revue pour déterminer s'ils ont subi une réduction de valeur quand des événements ou des changements de situation indiquent que la valeur comptable d'un actif pourrait ne pas être recouvrable. La dépréciation est évaluée en comparant la valeur comptable d'un actif avec les flux de trésorerie nets futurs non actualisés prévus à l'utilisation ainsi qu'avec sa valeur résiduelle [valeur recouvrable nette]. Si la société considère que la valeur des actifs a subi une dépréciation, le montant de la dépréciation à comptabiliser correspond à l'excédent de la valeur comptable des actifs sur la juste valeur.

Autres actifs

Les autres actifs incluent, entre autres, des frais de mise en exploitation et les placements dans des sociétés satellites sur lesquelles la société peut exercer une influence notable.

Les frais de mise en exploitation sont amortis sur des périodes ne dépassant pas cinq ans. Les placements dans des sociétés satellites sont comptabilisés à la valeur de consolidation.

Provision pour remise en état des aéronefs *[voir note 3]*

La société pourvoit aux coûts de remise en état des aéronefs, principalement pour les moteurs et cellules, selon la méthode d'établissement de courus au moyen d'une estimation de l'ensemble des coûts futurs prévus jusqu'à l'échéance des baux relatifs aux aéronefs loués en vertu de contrats de location-exploitations, ou de la durée restante de leur utilisation prévue par la société lorsque ceux-ci sont détenus, répartis sur le nombre total de cycles de moteurs et le nombre total de mois des cellules et autres composantes prévus au cours de ces mêmes périodes.

Ces coûts sont imputés aux résultats selon le nombre de cycles utilisés ou le nombre de mois écoulés au cours de l'exercice, au moyen d'une provision pour coûts futurs ou par amortissement des coûts de remise en état capitalisés, selon le cas.

La société verse à certains bailleurs de ses aéronefs des dépôts représentant une partie des coûts de remise en état des moteurs et cellules prévus. Ces dépôts sont généralement récupérables sur présentation de réclamations de coûts admissibles pour remise en état. Les montants ainsi réclamés sont présentés à l'actif sous la rubrique «Débiteurs». L'excédent de la provision pour coûts futurs de remise en état sur les dépôts effectués et non réclamés est présenté au passif sous la rubrique «Provision pour remise en état des aéronefs».

Conversion des devises

a) Établissements étrangers autonomes

La société convertit en dollars canadiens les états financiers des établissements étrangers autonomes selon la méthode du cours de clôture. Les actifs et passifs sont convertis aux taux de change en vigueur à la clôture de la période. Les revenus et les dépenses sont convertis aux taux de change moyens de la période. Les gains ou pertes de change résultant de la conversion sont inscrits sous un poste distinct des autres éléments du résultat étendu.

b) Comptes et opérations en devises

Les comptes et opérations en devises de la société y compris les comptes des établissements étrangers intégrés sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. À la date de l'opération, tout élément d'actif ou de passif et tout produit ou charge résultant d'une opération en devise est converti en dollars canadiens au taux du change en vigueur à cette date. À chaque date de clôture, les éléments monétaires libellés en devises sont ajustés en fonction des taux de change en vigueur à cette date. Les gains ou pertes résultant de la conversion sont pris en compte dans la détermination du résultat net de la période.

2

PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

[suite]

Rémunérations à base d'actions et aux autres régimes d'intéressement

La description des régimes d'intéressement au capital qu'offre la société est présentée à la note 15.

La société comptabilise son régime d'options d'achat d'actions à l'intention des dirigeants et employés, pour les attributions d'options d'achat d'actions octroyées après le 31 octobre 2003, selon la méthode de la juste valeur. La juste valeur des options d'achat d'actions à la date d'attribution est déterminée à l'aide d'un modèle d'évaluation du prix des options. Cette juste valeur des options à la date d'attribution est imputée au résultat net sur la période allant de la date d'attribution jusqu'à la date où les droits à l'attribution sont acquis. Toute contrepartie versée par des employés à l'exercice d'option des options sur actions ainsi que la tranche correspondante créditée antérieurement au surplus d'apport sont portées au crédit du capital-actions.

Les contributions de la société au régime d'incitation à l'actionariat et à l'accumulation de capital et au régime d'incitation à l'actionariat permanent correspondent aux actions acquises sur le marché par la société pour le bénéfice des participants aux régimes lorsque ceux-ci acquièrent des actions en vertu du régime d'actions. Ces contributions sont imputées aux résultats sur la période allant de la date d'acquisition jusqu'à la date où les droits à ces actions sont acquis par le participant. Toute contrepartie versée par le participant pour l'acquisition d'actions en vertu du régime d'achat d'actions est portée au crédit au capital-actions.

La société comptabilise une charge en vertu du régime d'unités d'actions différées lorsque les unités sont attribuées en fonction de la juste valeur des actions à la date d'attribution. Les fluctuations dans le cours de l'action après la date d'attribution sont imputées au résultat net de la période. Pour le régime d'unités d'actions avec restrictions, la juste valeur des actions à la date d'attribution des unités est imputée au résultat net sur la période allant de la date d'attribution jusqu'à la date où les droits aux unités sont acquis. Les fluctuations dans le cours de l'action après la date d'attribution sont imputées au résultat net sur la période d'acquisition des droits aux unités.

Constatation des revenus

La société constate ses revenus lorsque tous les risques et avantages importants inhérents au service ont été transférés au client. Par conséquent, les revenus provenant du transport des passagers sont constatés au retour de chaque vol. Les revenus provenant des voyageurs ainsi que les coûts y afférents sont constatés au départ des passagers. Les revenus de commissions des agences de voyages sont constatés au moment de la réservation. Les montants perçus des clients à l'égard desquels les services n'ont pas encore été rendus sont

inscrits dans le passif à court terme sous la rubrique «Dépôts de clients et revenus reportés».

Instruments financiers [voir note 3]

Classement des instruments financiers

La société a effectué les classements suivants en date du 1^{er} novembre 2006 :

La trésorerie et les équivalents de trésorerie, la trésorerie et les équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés, les placements dans des papiers commerciaux adossés à des actifs [PCAA] ainsi que les instruments financiers dérivés utilisés aux fins de gestion du risque lié à l'instabilité des prix du carburant sont classés à titre d'«Actifs détenus à des fins de transaction». Ils sont évalués à la juste valeur et les gains ou pertes résultant de la réévaluation à la fin de chaque période sont enregistrés au résultat net. La portion de la variation de la juste valeur attribuable aux intérêts implicites est présentée avec les revenus d'intérêts.

Les débiteurs sont classés dans la catégorie «Prêts et créances». Ils sont enregistrés au coût, lequel lors de l'enregistrement initial correspond à leur juste valeur. Les évaluations subséquentes sont enregistrées au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les emprunts bancaires, les créditeurs et charges à payer, la débenture et la dette à long terme sont classés dans les «Autres passifs financiers». Ils sont évalués initialement à leur juste valeur. Les évaluations subséquentes sont enregistrées au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Comptabilité de couverture et instruments financiers dérivés

La société a recours aux contrats de change à terme afin de pallier les risques futurs de variation des devises relativement à ses dettes à long terme et à ceux liés aux paiements de contrats de location-exploitation, aux encaissements de revenus de certains voyageurs et aux décaissements liés à certaines dépenses d'exploitation en devises. Aux fins de la comptabilité de couverture, la société désigne ses contrats de change à terme comme instruments de couverture. La société documente ainsi ses contrats de change à terme à titre d'instruments de couverture et, régulièrement, démontre que ces instruments sont suffisamment efficaces pour qu'elle puisse continuer d'utiliser la comptabilité de couverture. Ces contrats de change à terme sont désignés comme couverture de flux de trésorerie à l'exception des contrats afférents aux emprunts garantis par des aéronefs libellés en dollars américains qui sont désignés comme couverture de juste valeur.

Depuis le 1^{er} novembre 2006, tous les contrats de change à terme sont inscrits au bilan à leur juste valeur. Pour les contrats désignés comme couverture de flux de trésorerie, les variations de la valeur de la tranche efficace sont constatées au poste «Autres éléments du résultat étendu» à l'état consolidé du résultat étendu. Toute portion inefficace d'une couverture de flux

de trésorerie efficace est constatée au résultat net, au moment où elle se produit, au même poste de l'état des résultats que l'élément couvert au moment de la réalisation. Si la couverture d'une relation de couverture de flux de trésorerie perd son efficacité, les gains et les pertes non réalisés antérieurement demeureront inscrits au poste «Cumul des autres éléments du résultat étendu» jusqu'au moment du règlement de l'élément couvert, et les variations futures de la valeur de l'instrument dérivé seront constatées de manière prospective dans les résultats. Les variations de la valeur de la tranche efficace d'une couverture de flux de trésorerie demeurent inscrites au poste «Cumul des autres éléments du résultat étendu» jusqu'au moment du règlement de l'élément couvert connexe, auquel moment les montants constatés sous le poste «Cumul des autres éléments du résultat étendu» sont reclassés au même poste de l'état des résultats que l'élément couvert. En ce qui concerne les contrats désignés comme couverture de juste valeur, les variations périodiques de la juste valeur sont constatées au résultat net et les variations de la valeur des emprunts garantis par des aéronefs libellés en dollars américains sont également comptabilisées dans les mêmes postes au résultat net. Avant le 1^{er} novembre 2006, la juste valeur des contrats de change à terme liés à des opérations futures n'était pas comptabilisée mais était divulguée par voie de note aux états financiers.

La société conclut également, dans le cours normal de ses affaires, des contrats d'achat à terme de carburant aux fins de gestion du risque lié à l'instabilité des prix du carburant qui n'ont pas été désignés pour la comptabilité de couverture. Depuis le 1^{er} novembre 2006, ces dérivés sont évalués à la juste valeur à la fin de chaque période et les gains ou pertes non réalisés résultant de la réévaluation sont comptabilisés et présentés dans la rubrique «Gain non réalisé sur instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs» à l'état consolidé des résultats. Lorsque réalisés à l'échéance des contrats, ces gains ou pertes sont alors comptabilisés à la rubrique «Carburant d'aéronefs». Avant le 1^{er} novembre 2006, la société utilisait la comptabilité de couverture pour les dérivés de carburant et la juste valeur de ces dérivés liés à des opérations futures n'était pas comptabilisée mais était divulguée par voie de note aux états financiers.

La politique de la société consiste à ne pas spéculer sur les instruments dérivés; ainsi, ces instruments sont normalement acquis comme éléments de gestion des risques et maintenus jusqu'à leur échéance.

Impôts sur les bénéfices

La société comptabilise ses impôts sur les bénéfices d'après la méthode du passif fiscal. Selon cette méthode, les actifs et passifs d'impôts futurs sont calculés d'après les écarts entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et passifs et mesurés au moyen des taux des lois pratiquement en vigueur au cours des périodes pendant lesquelles il est prévu que les écarts se résorberont. Une provision pour moins-value est cons-

tatée dans la mesure où il est plus probable qu'improbable que les actifs d'impôts futurs ne se matérialiseront pas.

Avantages incitatifs reportés

Les avantages incitatifs reportés sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des baux et sont portés en diminution de la dépense d'amortissement.

Avantages sociaux futurs

La société offre des ententes de retraite de type à prestations déterminées à l'intention de certains membres de la haute direction. La société constate le coût des prestations de retraite de ces employés d'après des calculs actuariels qui font appel à la méthode de répartition au prorata des services et aux hypothèses les plus probables de la direction à l'égard de la croissance des gains admissibles et de l'âge de retraite des employés. Les coûts des services passés et des modifications aux ententes sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée résiduelle moyenne des membres actifs généralement touchés par celles-ci. L'excédent des gains et des pertes actuariels nets sur 10 % du montant des obligations au titre des prestations est amorti sur la durée résiduelle moyenne des membres actifs qui est de 7,7 ans au 1^{er} novembre 2006. Les obligations au titre des ententes de retraite sont actualisées d'après les taux d'intérêt courants du marché et sont présentées sous la rubrique «Autres passifs».

Résultat par action

Le bénéfice par action est calculé selon le nombre moyen pondéré d'actions à droit de vote variable de catégorie A et d'actions à droit de vote de catégorie B en circulation au cours de l'exercice. Le bénéfice dilué par action est calculé selon la méthode du rachat d'actions et tient compte de tous les éléments comportant un effet de dilution.

3

MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES

Normes en vigueur

le 1^{er} novembre 2006

Instruments financiers, couverture et résultat étendu

Le 1^{er} novembre 2006, la société a adopté rétroactivement, sans redressement des périodes antérieures, les recommandations des chapitres suivants du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés [«ICCA»]: le chapitre 1530 «Résultat étendu», le chapitre 3855 «Instruments financiers – comptabilisation et évaluation», et le chapitre 3865 «Couvertures».

Le chapitre 1530 exige de présenter le résultat étendu et ses composantes dans un nouvel état financier. Le résultat étendu correspond à la variation de l'actif net d'une entreprise découlant d'opérations, d'événements et de circonstances sans rapport avec les actionnaires.

3

MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES

[suite]

Le chapitre 3855 établit les normes de comptabilisation et d'évaluation des actifs financiers, des passifs financiers et des dérivés. Ces normes stipulent à quel moment un instrument financier doit être comptabilisé dans le bilan, et à quel montant. Selon leur classification au bilan, il s'agit dans certains cas de la juste valeur, dans d'autres cas d'une valeur fondée sur le coût. Ces normes précisent également le mode de présentation des gains et des pertes sur les instruments financiers. Selon leur classification, les gains et les pertes sur les instruments financiers sont comptabilisés en résultat net ou aux autres éléments du résultat étendu.

Le chapitre 3865 établit des normes qui précisent quand et comment une entité peut utiliser la comptabilité de couverture. L'application de cette nouvelle norme est facultative. Elle offre aux entités la possibilité d'appliquer d'autres traitements que ceux prévus au chapitre 3855, aux opérations admissibles qu'elles choisissent de désigner, aux fins de la comptabilité, comme étant des éléments constitutifs d'une relation de couverture. La société continue d'appliquer la comptabilité de couverture pour ses contrats de change à terme à titre de couverture de flux de trésorerie et de couverture de juste valeur pour ses emprunts garantis par des aéronefs libellés en dollars américains. La société conclut également des contrats d'achat à terme de carburant aux fins de gestion du risque lié à l'instabilité des prix du carburant. Pour ces instruments dérivés, la société a décidé d'abandonner la comptabilité de couverture. Les gains ou pertes non réalisés à la date de transition ont été portés aux autres éléments du résultat étendu le 1^{er} novembre 2006 et sont constatés en résultat net à la rubrique Carburant d'aéronefs à l'échéance des contrats lorsque les achats de carburant afférents sont effectués.

L'application de ces nouvelles normes s'est traduite, au 1^{er} novembre 2006, par une diminution du cumul des autres éléments du résultat étendu de 12 435 \$, par une augmentation des instruments financiers dérivés présentés à l'actif de 3 492 \$, par une augmentation des actifs d'impôts futurs de 6 125 \$, par une augmentation des instruments financiers dérivés présentés au passif de 21 632 \$ et par une augmentation de la dette à long terme de 420 \$.

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2007, la société a constaté une perte non réalisée de 59 036 \$ [net d'impôts y afférent de 28 546 \$], à titre d'autres éléments du résultat étendu représentant la portion efficace de la variation de la juste valeur des dérivés désignés comme couverture des flux de trésorerie. Ce montant ainsi constaté est reclassé aux dépenses d'exploitation des périodes au cours desquelles les dépenses d'exploitation subissent l'incidence de la variabilité des flux de trésorerie de l'élément couvert. Un gain de 2 159 \$ a été comptabilisé en résultat net au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2007. Une perte estimative de 81 423 \$, incluse aux Cumul des autres éléments du résultat étendu au 31 octobre 2007, devrait être reclassée en résultat net au cours du prochain exercice.

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2007, la société a constaté une perte de 12 080 \$ [net d'impôts y afférent de 5 950 \$] à titre d'autres éléments du résultat étendu représentant la portion des pertes non réalisées relatives aux contrats d'achat de carburant à la date de transition qui se sont réalisées. Des pertes non réalisées de 522 \$, incluses aux Cumul des autres éléments du résultat étendu au 31 octobre 2007, devraient être reclassées en résultat net au cours du prochain exercice.

L'application de ces nouvelles normes n'a aucune incidence sur les flux de trésorerie de la société mais a eu comme effet d'augmenter le bénéfice net et le bénéfice dilué par action de l'exercice terminé le 31 octobre 2007 de 17 807 \$ et 0,52 \$.

Normes en vigueur le 1^{er} novembre 2007

Coûts pour remise en état des aéronefs

Le 1^{er} novembre 2007, la société a modifié sa méthode comptable relativement à la comptabilisation des coûts pour remise en état des aéronefs. Jusqu'au 31 octobre 2007, la société comptabilisait ses coûts selon la méthode d'établissement de courus «*Accrued-in-advance method*», tel que décrit à la note 2, et ce, conformément aux méthodes comptables suggérées dans le guide américain *Audits of Airlines* publié par l'*American Institute of Certified Public Accountants*.

Le 8 septembre 2006, le *Financial Accounting Standards Board* [«FASB»] a publié le *FASB Staff Position* [«FSP»] *AUG AIR-1, Accounting for Planned Major Maintenance Activities*. Ce FSP a modifié le guide *Audits of Airlines* afin d'exclure l'utilisation de la méthode d'établissement de courus comme méthode acceptable. Ce FSP est applicable à toutes les sociétés pour les exercices ouverts à compter du 15 décembre 2006.

Par conséquent, à compter du 1^{er} novembre 2007, la société a abandonné la méthode de l'établissement de courus et comptabilise les coûts pour remise en état des aéronefs comme suit :

Aéronefs loués

En vertu des baux, la société est tenue de maintenir les aéronefs en bon état et suivre le plan d'entretien. Cet engagement crée une obligation implicite vis-à-vis le bailleur dont les faits passés découlent de l'utilisation des aéronefs loués. La société comptabilise l'obligation d'entretien des aéronefs loués en fonction du degré d'utilisation jusqu'au prochain entretien. L'obligation est ajustée pour tout changement dans les coûts prévus de l'entretien afférent. Selon le type d'entretien, le degré d'utilisation est déterminé en fonction des cycles, des heures de vols ou du passage du temps entre chaque entretien. L'excédent de l'obligation pour entretien sur les dépôts d'entretien aux bailleurs effectués et non réclamés est présenté au passif sous la rubrique «Provision pour remise en état des aéronefs loués».

Aéronefs acquis

Lors de l'acquisition d'un aéronef, une portion du coût est allouée à la catégorie «entretiens majeurs», laquelle est afférente aux coûts de remise en état des cellules, des moteurs

et des trains d'atterrissages. Les aéronefs et les entretiens majeurs sont amortis en tenant compte de leur valeur résiduelle estimative prévue. Les aéronefs sont amortis selon la méthode d'amortissement linéaire sur des périodes variant de 7 à 10 ans alors que les entretiens majeurs, selon le type d'entretien, sont amortis selon la méthode d'amortissement linéaire ou en fonction de l'utilisation de l'aéronef correspondant jusqu'au prochain entretien majeur afférent. Les coûts des entretiens majeurs subséquents sont capitalisés à titre d'entretiens majeurs et amortis selon leur type. Les coûts des autres entretiens, y compris les réparations imprévues, sont constatés au résultat net lorsque ceux-ci sont engagés.

Ce changement de convention comptable sera comptabilisé rétroactivement avec retraitement des exercices antérieurs. L'application de ces nouvelles normes se traduira, le 1^{er} novembre 2006 par une augmentation des bénéfices non répartis de 2 561 \$ et, au 31 octobre 2007, par une diminution nette des immobilisations corporelles de 16 982 \$, une diminution de la provision pour remise en état des aéronefs de 17 826 \$, une augmentation du passif d'impôts futurs de 260 \$ et une augmentation des bénéfices non répartis de 584 \$. Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2007, l'application de ces nouvelles normes se traduira par une diminution de la dépense d'entretien de 5 048 \$, une augmentation de l'amortissement des immobilisations corporelles de 8 017 \$ et une diminution de la charge d'impôts futurs de 992 \$, soit une diminution du bénéfice net de 1 977 \$ et du bénéfice dilué par action de 0,06 \$. Également pour l'exercice terminé le 31 octobre 2007, l'application de ces nouvelles normes se traduira, par une augmentation des flux de trésorerie liés à l'exploitation et une diminution des flux de trésorerie liés à l'investissement de 12 629 \$.

La société aurait également pu choisir de comptabiliser au résultat net les coûts d'entretien de ses aéronefs acquis, au fur et à mesure que ceux-ci sont engagés. La société est d'avis que les conventions adoptées fournissent une meilleure information aux utilisateurs des états financiers.

Autres normes

L'ICCA a publié les normes comptables suivantes qui entreront en vigueur le 1^{er} novembre 2007 pour la société, soit les chapitres 3862 «Instruments financiers – informations à fournir», 3863 «Instruments financiers – présentation», 1535 «Informations à fournir concernant le capital», 3031 «Stocks», et 1506 «Modifications comptables».

Les chapitres 3862 et 3863 remplaceront le chapitre 3861 «Instruments financiers – informations à fournir et présentation» et mettent l'accent sur la divulgation des risques associés aux instruments financiers, y compris les instruments de couverture et leur gestion.

Le chapitre 1535 exigera que la société donne des informations supplémentaires sur la gestion de son capital et de sa conformité aux exigences en matière de capital si elle est soumise à des obligations extérieures.

Le chapitre 3031 donne des lignes directrices sur la façon de déterminer le coût des stocks. La nouvelle norme comptable recommande l'évaluation des stocks au plus faible du coût et de la valeur de réalisation. La norme exige également la contre-passation des dépréciations comptabilisées antérieurement à la valeur de réalisation nette lorsqu'il est évident que celle-ci a augmenté. D'autres informations devront également être présentées en vertu de cette norme. L'adoption du chapitre 3031 ne devrait pas avoir d'incidence importante sur les états financiers de la société.

Le chapitre 1506 fournit notamment des directives pour justifier un changement de convention comptable, le traitement approprié selon les circonstances et la divulgation requise.

4

TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE EN FIDUCIE OU AUTREMENT RÉSERVÉS

Au 31 octobre 2007, la trésorerie et les équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés incluent 168 196 \$ [168 164 \$ au 31 octobre 2006] de fonds reçus de clients pour lesquels les services n'avaient pas été rendus et aucun montant [35 449 \$ au 31 octobre 2006] qui était cédé en nantissement de lettres de crédit et de contrats de change [note 23].

5

PLACEMENTS DANS DES PCAA

Le 22 août 2007, par suite de la perturbation des marchés du crédit, la société a annoncé qu'une tranche de 154 500 \$ de ses fonds disponibles était investie dans du papier commercial adossé à des actifs [PCAA] non bancaire auprès de dix fonds de PCAA différents. Les résultats de l'exercice comprennent une dévaluation de 11 200 \$ relativement aux titres détenus dans des PCAA.

Le marché canadien du PCAA émis par des tiers a souffert d'une crise des liquidités au milieu du mois d'août 2007, après quoi un groupe d'institutions financières et d'autres parties ont convenu, en vertu de l'accord de Montréal [l'«accord»], d'une période de moratoire relativement au PCAA vendu par 23 émetteurs de conduits. Les participants à l'accord ont également conclu une entente de principe au sujet de la conversion des placements en PCAA en instruments financiers à long terme assortis d'échéances correspondant aux actifs sous-jacents. Un comité d'investisseurs pancanadien a été par la suite mis sur pied pour restructurer avec succès le marché canadien des PCAA, de ramener la liquidité et créer de la transparence ainsi que d'optimiser la valeur pour les porteurs de billets et d'accomplir tout cela le plus rapidement possible. Les signataires de l'accord de Montréal ont récemment convenu de prolonger la période de moratoire jusqu'au 14 décembre 2007. La société n'est pas signataire de l'accord.

5

PLACEMENTS DANS DES PCAA

[suite]

Faute de marché actif pour les titres de PCAA, la direction de la société a estimé la juste valeur de ces actifs à l'aide d'un modèle d'évaluation qui prend en compte les meilleures estimations par la direction du risque de crédit attribuable aux actifs sous-jacents, le taux d'intérêt en vigueur sur le marché en cause, les montants à recevoir, les dates d'échéance et les hypothèses sur la probabilité que le processus de restructuration se déroule comme l'a prévu le comité d'investisseurs. Par suite de l'évaluation, la société a constaté une dévaluation de 11 200 \$ qui tient compte de la réduction estimative de la juste valeur de ces placements au 31 octobre 2007, dont une provision pour sa part estimative des coûts de restructuration associés à l'accord de Montréal.

L'estimation de la juste valeur des investissements en PCAA effectuée par la société au 31 octobre 2007 est entourée d'une grande incertitude. Bien que la direction juge sa technique d'évaluation appropriée dans les circonstances, des modifications aux principales hypothèses pourraient avoir une incidence importante sur la valeur des titres de PCAA au cours des prochains trimestres. La résolution de ces incertitudes pourrait faire en sorte que la valeur définitive de ces placements s'écarte considérablement des meilleures estimations actuelles de la direction, et l'ampleur de cet écart pourrait influencer grandement sur nos résultats financiers.

La crise des liquidités qui frappe le marché canadien des PCAA émis par des tiers n'a pas eu d'incidence notable sur l'exploitation de la société ni sur sa situation financière. La société détient ou à accès aux fonds nécessaires pour remplir toutes ses obligations financières, d'exploitation ou réglementaires. Les fonds en fiducie, qui représentent les dépôts des clients, ainsi que les fonds disponibles, sont détenus à titre d'encaisse ou investis dans des instruments liquides [surtout de l'encaisse et des dépôts à terme] auprès d'un large éventail d'institutions financières importantes et ne sont nullement exposés à la crise du marché des PCAA.

6

INSTRUMENTS FINANCIERS

Juste valeur

Au 31 octobre 2007, les valeurs comptables des actifs financiers classés comme prêts et créances composés essentiellement des débiteurs, et des passifs financiers à court terme classés comme autres passifs financiers se rapprochent de leur juste valeur compte tenu de leur réalisation prévue à court terme. Les valeurs comptables des autres passifs financiers à long terme se rapprochent de leur juste valeur compte tenu qu'ils sont assujettis à des conditions, y compris des taux d'intérêt, similaires à celles que la société pourrait obtenir pour des instruments ayant des termes similaires.

La juste valeur des instruments financiers dérivés correspond au montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleines concurrences. La société établit la juste valeur de ses instruments financiers dérivés en utilisant le cours acheteur ou le cours vendeur, selon ce qui est approprié, sur le marché actif le plus avantageux auquel la société a un accès immédiat. Si le marché d'un instrument financier dérivé n'est pas actif, la société établit la juste valeur par l'application de techniques d'évaluation, telles l'utilisation des informations disponibles sur des transactions portant sur des instruments identiques en substance, par l'analyse des flux de trésorerie actualisés ou autres techniques, le cas échéant. La société s'assure, dans la mesure du possible, d'intégrer les facteurs que des intervenants sur le marché prendraient en considération pour fixer un prix et que la technique d'évaluation est conforme aux méthodes économiques acceptées pour la fixation du prix d'instruments financiers.

La valeur comptable des instruments financiers dérivés au 31 octobre 2007 se détaille comme suit :

	Actif \$	Passif \$
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie		
Contrats de change à terme	1 258	90 969
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de juste valeur		
Contrats de change à terme	—	3 629
Instruments financiers dérivés classés comme détenus à des fins de transaction		
Contrats d'achat à terme de carburant	26 055	6
	27 313	94 604

Gestion du risque de change et du risque lié au prix du carburant

Dans le cours normal de ses affaires, la société est exposée aux risques de variation des cours du change de certaines devises et à la variation des prix du carburant. La société gère ces risques en recourant à l'utilisation de divers instruments financiers. La direction de la société est responsable de l'établissement des niveaux de risques acceptables et elle n'utilise les instruments financiers qu'aux fins de gestion de ses risques des engagements ou obligations existants ou prévues.

La société a conclu des contrats de change à terme pour l'achat et la vente de devises dont l'échéance est de moins de deux ans, aux fins de gestion du risque de change. Au 31 octobre 2007, la valeur nominale des contrats de change à terme s'élevait à 799 615 \$ [645 878 \$ au 31 octobre 2006].

La société a conclu des contrats d'achat de carburant aux fins de gestion du risque lié à l'instabilité des prix du carburant. Au 31 octobre 2007, 50 % des besoins estimatifs de l'exercice 2008 et 2 % des besoins estimatifs de l'exercice 2009 étaient couverts par des contrats d'achat de carburant [53 % des besoins estimatifs de l'exercice 2007 et 12 % des besoins estimatifs de l'exercice 2008 étaient couverts au 31 octobre 2006].

Risque de crédit

À l'exception des placements dans des PCAA, la société estime ne pas être soumise à une concentration importante du risque de crédit. Le risque auquel est exposée la société en ce qui concerne les instruments financiers dérivés se limite au coût de remplacement des contrats aux cours du marché, dans l'éventualité d'un défaut de contrepartie. La direction est d'avis que le risque de crédit lié aux instruments financiers est adéquatement contrôlé, puisqu'elle conclut des contrats uniquement avec des institutions financières de grande envergure ayant des cotes de crédit appropriées. La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont investis de façon diversifiée auprès de sociétés bénéficiant d'une cote de crédit de haute qualité. Plus de 90 % des placements dans des PCAA de la société sont investis dans des fonds dont les actifs sont cotés AAA par la plus récente évaluation de Dominion Bond Rating Service (DBRS) datée du 6 novembre 2007. Les débiteurs proviennent généralement de la vente de vacances à forfait à des particuliers par l'entremise d'agences de voyages et de la vente de sièges à des voyageurs géographiquement dispersés.

7

DÉPÔTS	2007	2006
	\$	\$
Dépôts relatifs aux aéronefs et moteurs loués	8 946	10 036
Dépôts auprès de fournisseurs	39 322	39 163
	48 268	49 199
Moins tranche récupérable à moins d'un an	31 077	29 849
	17 191	19 350

8

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2007		2006	
	Coût	Amortissement cumulé	Coût	Amortissement cumulé
	\$	\$	\$	\$
Aéronefs	150 937	72 879	150 937	60 230
Améliorations – aéronefs loués en vertu de contrats de location-exploitation	33 698	21 155	26 525	15 054
Équipement d'aéronefs	38 172	32 986	36 603	31 133
Équipement et logiciels informatiques	115 444	82 897	98 789	73 161
Moteurs d'aéronefs	20 358	9 094	20 358	7 768
Équipement et mobilier de bureau	31 900	20 667	28 853	21 681
Améliorations locatives	31 008	16 909	27 328	15 295
Pièces de rechange durables	26 301	11 657	25 234	9 426
Hangar et édifices administratifs	832	406	850	380
	448 650	268 650	415 477	234 128
Amortissement cumulé	268 650		234 128	
Valeur nette	180 000		181 349	

9

ÉCARTS D'ACQUISITION ET AUTRES ACTIFS INCORPORELS		
	2007	2006
	\$	\$
Écarts d'acquisition	119 614	121 138
Marques de commerce, non amortissables	17 203	18 454
Listes de clients, net de l'amortissement cumulé de 1 139 \$ [590 \$ en 2006]	11 698	14 089
	148 515	153 681

La variation des écarts d'acquisition se présente comme suit :

	2007	2006
	\$	\$
Solde au début de l'exercice	121 138	93 741
Acquisitions [note 18]	5 624	26 866
Radiation d'écarts d'acquisition	(3 900)	—
Écart de conversion	(3 248)	531
	119 614	121 138

Au cours du trimestre terminé le 31 octobre 2007, la société a effectué son test annuel de dépréciation de ses écarts d'acquisition et marques de commerce en actualisant les flux de trésorerie futurs issus des prévisions financières les plus récentes. La juste valeur d'une unité d'exploitation, Travel Superstore Inc., est inférieure à la valeur nette comptable, ce qui s'est traduit par une dépréciation de l'écart d'acquisition rattachée à cette unité d'exploitation au montant de 3 900 \$ qui a été comptabilisée aux résultats de l'exercice terminé le 31 octobre 2007.

10

AUTRES ACTIFS		
	2007	2006
	\$	\$
Frais reportés, solde non amorti	2 701	3 387
Placements dans des sociétés satellites et autres placements	628	874
Divers	1 102	3 714
	4 431	7 975

11

EMPRUNTS BANCAIRES

Pour ses opérations au Canada, la société dispose d'un crédit à terme rotatif renouvelable annuellement au montant de 60 000 \$. Selon les conditions de cette entente, les tirages peuvent être effectués sous forme d'émission de lettres de crédit. Au 31 octobre 2007, des lettres de crédit étaient émises pour un total de 30 008 \$ [33 166 \$ au 31 octobre 2006], réduisant ainsi du même montant le solde disponible du crédit à terme rotatif. Cette entente est venue à échéance le 16 novembre 2007 à la suite de la négociation de sa nouvelle entente bancaire [note 25].

Au 31 octobre 2007, la société dispose d'un crédit à terme rotatif au montant de 40 000 \$. Selon les termes de cette entente, les tirages peuvent être effectués sous forme d'acceptations bancaires et d'emprunts bancaires en dollars canadiens et portent intérêt au taux des acceptations bancaires ou au taux préférentiel de l'institution financière. Le crédit à terme rotatif a porté intérêt au taux moyen de 4,7 % au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2007. Au 31 octobre 2007, un montant de 39 887 \$ était utilisé. Le 16 novembre 2007, la société a refinancé la totalité du crédit à terme rotatif à la suite de la négociation de sa nouvelle entente bancaire [note 25].

Des crédits d'exploitation totalisant 11 300 € [15 529 \$] [11 800 € [16 921 \$] en 2006] ont été accordés à certaines filiales françaises. Ces crédits d'exploitation sont renouvelables annuellement et étaient inutilisés aux 31 octobre 2007 et 2006.

Pour ses opérations en Europe, la société dispose de facilités de cautionnement renouvelables annuellement au montant de 13 100 € [18 002 \$] [17 893 € [25 660 \$] en 2006]. Au 31 octobre 2007, des lettres de cautionnement étaient émises pour un total de 7 525 € [10 341 \$] [3 747 € [5 373 \$] en 2006].

12

DETTE À LONG TERME

	2007	2006
	\$	\$
Emprunts garantis par des aéronefs au montant de 49 500 \$ US [54 000 \$ US au 31 octobre 2006], portant intérêt aux TIOL [taux interbancaire offert à Londres] majorés de 2,15 % et 3,25 % et échéant en 2008.	46 763	60 626
Crédit à terme rotatif échéant en novembre 2012 [notes 11 et 25]	39 887	—
Emprunts garantis par un aéronef au montant de 18 905 \$ US au 31 octobre 2006, portant intérêt aux TIOL majorés de 2,95 % et 3,64 %. Les emprunts ont été remboursés au cours de l'exercice.	—	21 224
Autres	2 031	2 818
	88 681	84 668
Moins versements échéant à moins d'un an	48 794	27 305
	39 887	57 363

13

DÉBENTURE

Le 6 avril 2004, une filiale de la société a émis une débenture au montant de 3 156 \$ portant intérêt au taux de 6 %. La débenture est remboursable en un seul versement en septembre 2009 en espèces ou en actions de la société au gré de cette dernière.

14

AUTRES PASSIFS

	2007	2006
	\$	\$
Avantages incitatifs reportés	13 832	15 260
Part des actionnaires sans contrôle	7 148	8 264
Passif au titre des prestations constituées [note 21]	11 209	8 410
	32 189	31 934

15

CAPITAL-ACTIONS

Autorisé

Actions à droit de vote variable de catégorie A

Un nombre illimité d'actions à droit de vote variable de catégorie A [«actions de catégorie A»], participantes, ne pouvant être détenues ou contrôlées que par des personnes autres que des Canadiens au sens de la *Loi sur les transports au Canada* [«LTC»], lesquelles se voient conférer une voix par action de catégorie A, sauf i) si le nombre d'actions de catégorie A émises et en circulation excède 25 % du total des actions votantes émises et en circulation [ou tout pourcentage supérieur que le gouverneur en conseil peut fixer aux termes de la LTC], ou ii) si l'ensemble des voix exprimées par les détenteurs d'actions de catégorie A ou pour leur compte à une assemblée excède 25 % [ou tout pourcentage supérieur que le gouverneur en conseil peut fixer aux termes de la LTC] de l'ensemble des voix qui peuvent être exprimées à cette assemblée.

Si l'un ou l'autre de ces seuils est dépassé, le droit de vote rattaché à chaque action de catégorie A diminuera automatiquement, sans autre formalité. Pour la circonstance décrite en i) ci-dessus, les actions de catégorie A prises comme une catégorie ne peuvent pas donner plus de 25 % [ou tout pourcentage supérieur que le gouverneur en conseil peut fixer aux termes de la LTC] du total des droits de vote rattachés au total des actions votantes émises et en circulation de la société. Pour la circonstance décrite en ii) ci-dessus, les actions de catégorie A prises comme une catégorie pour une assemblée ne peuvent pas donner plus de 25 % [ou tout pourcentage supérieur que le gouverneur en conseil peut fixer aux termes de la LTC] du nombre total des voix qui peuvent être exprimées à cette assemblée.

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

Actions à droit de vote de catégorie B

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

15

CAPITAL-ACTIONS

[suite]

Actions privilégiées

Un nombre illimité d'actions privilégiées, sans droit de vote, pouvant être émises en séries, chaque série comportant le nombre d'actions, la désignation, les droits, privilèges, restrictions et conditions qui sont fixés par le conseil d'administration.

Émis et en circulation

Les modifications touchant les actions de catégorie A et les actions de catégorie B ont été les suivantes :

	Nombre d'actions	\$
Solde au 31 octobre 2005	40 156 450	179 438
Émission de la trésorerie	38 392	768
Exercice d'options	123 904	748
Conversion de bons de souscription	59 150	571
Rachat et annulation d'actions	(6 730 299)	(30 095)
Solde au 31 octobre 2006	33 647 597	151 430
Émission de la trésorerie	35 307	1 042
Exercice d'options	331 257	4 494
Conversion de bons de souscription	350 325	3 381
Rachat et annulation d'actions	(736 100)	(3 383)
Solde au 31 octobre 2007	33 628 386	156 964

Au 31 octobre 2007, le nombre d'actions de catégorie A et d'actions de catégorie B s'élevait respectivement à 1 978 743 et à 31 649 643 [2 794 011 et 30 853 586 au 31 octobre 2006].

Rachats d'actions

Conformément à une offre publique de rachat, la société a racheté et annulé le 3 janvier 2006 un total de 6 443 299 actions à droit de vote, composé de 1 780 797 actions de catégorie A et de 4 662 502 actions de catégorie B, pour une contrepartie au comptant de 125 000 \$.

Le 15 juin 2007, la société a renouvelé, pour une période de douze mois, son offre publique de rachat dans le cours normal de ses affaires qui a débuté le 13 juin 2006. Ce renouvellement vise à racheter aux fins d'annulation jusqu'à un maximum de 3 288 003 actions de catégorie A et actions de catégorie B de la société, représentant moins de 10 % des actions de catégorie A et des actions de catégorie B détenues dans le public à la date du dépôt du renouvellement de l'offre [3 270 939 actions de catégorie A et actions de catégorie B représentant 10 % des actions de catégorie A et actions de catégorie B émises et en circulation le 13 juin 2006]. Les actions sont rachetables au cours du marché plus les frais de courtage.

Conformément à ses offres publiques de rachat dans le cours normal de ses affaires, la société a racheté, au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2007, un total de 736 100 actions à droit de vote, composé d'actions de catégorie A et d'actions de catégorie B, pour une contrepartie au comptant de 23 944 \$

[287 000 actions à droit de vote, composé d'actions de catégorie A et actions de catégorie B, pour une contrepartie au comptant de 7 422 \$ en 2006].

L'excédent des valeurs de rachats sur la valeur comptable des actions a été débité aux bénéficiaires non répartis comme primes aux rachats d'actions

Régime de droits de souscription

À l'assemblée annuelle tenue le 27 avril 2005, les actionnaires ont ratifié le renouvellement, par la société, 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 de catégorie A et à ceux d'actions de catégorie B le droit d'acquiescer, dans certaines circonstances, des actions additionnelles à un prix équivalant à 50 % de la valeur au marché au moment de l'exercice desdits droits. Le régime de droits est conçu de manière à donner au conseil d'administration le temps d'examiner des offres, permettant ainsi aux actionnaires de recevoir la pleine et juste valeur pour leurs actions. Le régime de droits prendra fin à l'assemblée générale annuelle des actionnaires qui se tiendra en 2008, à moins qu'il n'y soit mis fin au préalable par le conseil d'administration de la société.

Régime d'options d'achat d'actions

Des options sont attribuées dans le cadre d'un régime d'options d'achat d'actions à l'intention des dirigeants et employés. En vertu de ce régime, au 31 octobre 2007, la société pouvait accorder aux personnes admissibles 869 121 actions de catégorie A ou actions de catégorie B additionnelles à un prix par action correspondant au cours moyen pondéré des actions pendant les cinq jours de négociation précédant l'attribution des options. Les options attribuées peuvent être exercées au cours d'une période de dix ans, mais sous réserve d'un maximum de un tiers durant les deux premières années suivant l'attribution, pour les attributions antérieures au 1^{er} novembre 2006, et d'un maximum de un tiers dans la deuxième année suivant l'attribution, pour les attributions subséquentes au 1^{er} novembre 2006, d'un maximum de deux tiers dans la troisième année et la totalité après le début de la quatrième année. Les tableaux suivants résument l'ensemble des options en circulation :

	2007		2006	
	Nombre d'options	Prix moyen pondéré \$	Nombre d'options	Prix moyen pondéré \$
Au début de l'exercice	710 462	14,07	796 069	10,69
Attribuées	145 099	37,12	129 927	22,84
Exercées	(331 257)	10,29	(123 904)	5,73
Annulées	(18 221)	26,80	(91 630)	8,42
À la fin de l'exercice	506 083	22,70	710 462	14,07
Options pouvant être exercées à la fin de l'exercice	250 993	14,73	480 027	10,89

Fourchettes des prix d'exercice \$	Options en circulation			Options pouvant être exercées	
	Nombre d'options en circulation au 31 octobre 2007	Durée de vie moyenne pondérée	Prix moyen pondéré \$	Nombre d'options pouvant être exercées au 31 octobre 2007	Prix moyen pondéré \$
3,00 à 4,50	30 228	5,5 ans	3,80	30 228	3,80
6,01 à 7,50	39 589	3,7 ans	6,85	39 589	6,85
7,51 à 9,00	8 160	2,4 ans	7,86	8 160	7,86
9,01 à 11,50	18 122	3,4 ans	9,90	18 122	9,90
15,01 à 17,00	62 239	6,6 ans	15,68	62 239	15,68
21,01 à 29,00	210 523	8,1 ans	22,67	92 655	22,57
37,00 à 37,50	137 222	9,6 ans	37,24	—	—
	506 083		22,70	250 993	14,73

Charge de rémunération liée au régime d'options d'achat d'actions

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2007, la société a attribué 145 099 [129 927 en 2006] options d'achat d'actions à certains de ses employés clés. Le modèle d'évaluation Black-Scholes a été utilisé pour estimer la juste valeur moyenne des options à la date de leur attribution. Les hypothèses utilisées et la juste valeur moyenne pondérée des options à la date d'attribution se présentent comme suit :

	2007	2006
Taux d'intérêt sans risque	4,18 %	4,48 %
Durée de vie prévue	6 ans	6 ans
Volatilité prévue	40,0 %	55,6 %
Rendement de l'action	0,97 %	—
Juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution	15,05 \$	12,70 \$

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2007, la société a comptabilisé une charge de rémunération de 1 577 \$ [886 \$ en 2006] relativement à son régime d'options d'achat d'actions. Un montant de 1 085 \$ [38 \$ en 2006] a été comptabilisé au capital-actions à la suite de l'exercice d'options.

Régime d'achat d'actions

Un régime d'achat d'actions est offert aux employés admissibles de la société et de ses filiales. En vertu du régime, au 31 octobre 2007, la société était autorisée à émettre un maximum de 576 176 actions de catégorie B. Le régime permet à chaque employé admissible de souscrire un nombre d'actions dont la souscription globale n'excède pas 10 % de son salaire annuel en vigueur à la date d'adhésion. Le prix d'achat des actions dans le cadre du régime correspond au cours moyen pondéré des actions de catégorie B pendant les cinq jours de négociation précédant l'émission des actions moins une décote de 10 %.

Au cours de l'exercice, la société a émis 35 307 actions de catégorie B [38 392 actions de catégorie B en 2006] pour un montant de 1 042 \$ [768 \$ en 2006] en vertu du régime d'achat d'actions.

Régime d'incitation à l'actionnariat et à l'accumulation de capital

Sous réserve de participer au régime d'achat d'actions offert aux employés admissibles de la société, la société attribue annuellement à chaque employé admissible un nombre d'actions de catégorie B dont le prix de souscription global correspond à un montant entre 20 % à 60 % du pourcentage maximum du salaire contribué, celui-ci n'excédant pas 5 %. Les actions ainsi attribuées par la société sont dévolues graduellement au cadre admissible, sous réserve de la rétention par celui-ci durant les six premiers mois de la période de dévolution de la totalité des actions souscrites en vertu du régime d'achat d'actions de la société. Les actions attribuées en vertu de ce régime sont acquises par la société sur le marché et déposées au compte du participant au fur et à mesure de l'achat d'actions par l'employé en vertu du régime d'achat d'actions.

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2007, la société a comptabilisé une charge de rémunération de 117 \$ [79 \$ en 2006] relativement à son régime d'incitation à l'actionnariat et à l'accumulation de capital.

Régime d'incitation à l'actionnariat permanent

Sous réserve de participer au régime d'achat d'actions offert aux employés admissibles de la société, la société attribue annuellement à chaque haut dirigeant admissible un nombre d'actions de catégorie B dont le prix de souscription global est égal au pourcentage maximum du salaire contribué, celui-ci n'excédant pas 10 %. Les actions ainsi attribuées par la société sont dévolues graduellement au haut dirigeant admissible, sous réserve de la rétention par celui-ci durant la période de dévolution de la totalité des actions souscrites en vertu du régime d'achat d'actions de la société. Les actions attribuées en vertu de ce régime sont acquises par la société sur le marché et déposées au compte du participant au fur et à mesure de l'achat d'actions par le participant en vertu du régime d'achat d'actions.

15

CAPITAL-ACTIONS

[suite]

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2007, la société a comptabilisé une charge de rémunération de 208 \$ [207 \$ en 2006] relativement à son régime d'incitation à l'actionariat permanent.

Régime d'unités d'actions différées

Des unités d'actions différées [«UAD»] sont attribuées dans le cadre du régime d'unités d'actions différées à l'intention des hauts dirigeants et dans le cadres du régime d'unités d'actions différées à l'intention des administrateurs indépendants. En vertu des ces régimes, chaque haut dirigeant admissible ou administrateur indépendant reçoit une partie de sa rémunération sous forme d'UAD. La valeur d'une UAD est déterminée en fonction du cours moyen pondéré des actions de catégorie B pendant les cinq jours de négociation précédents l'attribution des UAD. Les UAD sont rachetées par la société lorsqu'un haut dirigeant ou un administrateur cesse d'être un participant du régime. Aux fins du rachat d'UAD, la valeur d'une UAD est déterminée en fonction du cours moyen pondéré des actions de catégorie B pendant les cinq jours de négociation précédant le rachat d'UAD.

Au 31 octobre 2007, le nombre d'UAD attribué s'élevait à 35 732 [31 653 au 31 octobre 2006]. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2007, la société a comptabilisé une charge de rémunération de 595 \$ [501 \$ en 2006] relativement à son régime d'unités d'actions différées.

Régime d'unités d'actions avec restrictions

Des unités d'actions avec restrictions [«UAR»] sont attribuées annuellement dans le cadre du nouveau régime d'unités d'actions avec restrictions aux employés admissibles. En vertu de ce régime, chaque employé admissible reçoit une partie de sa rémunération sous forme d'UAR. La valeur d'une UAR est déterminée en fonction du cours moyen pondéré des actions de catégorie B pendant les cinq jours de négociation précédents l'attribution des UAR. Les droits rattachés aux UAR sont acquis sur une période de trois ans. Lorsqu'acquises, les UAR sont immédiatement rachetées par la société, sous réserve de certaines conditions et certaines clauses de performances financières de la société. Aux fins du rachat d'UAR, la valeur d'une UAR est déterminée en fonction du cours moyen pondéré des actions de catégorie B pendant les cinq jours de négociation précédant le rachat d'UAR.

Au 31 octobre 2007, le nombre d'UAR attribué s'élevait à 66 784 [nil au 31 octobre 2006]. Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2007, la société a comptabilisé une charge de rémunération de 887 \$ [nil en 2006] relativement à son régime d'unités d'actions avec restrictions.

Bons de souscription

Le 10 janvier 2002, la société a octroyé 1 421 225 bons de souscription permettant de souscrire un même nombre d'actions à droit de vote de catégorie B de la société au prix d'exercice de 6,75 \$ chacun. Ces bons de souscription viennent à échéance le 10 janvier 2007. Au 31 octobre 2006, le solde des bons de souscription s'élevait à 350 325, et ces derniers ont été exercés au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2007.

Résultat par action

Le bénéfice de base par action et le bénéfice dilué par action ont été calculés comme suit :

	2007 \$	2006 \$
NUMÉRATEUR		
Bénéfice attribuable aux porteurs d'actions à droit de vote	80 480	65 770
Intérêts sur la débenture pouvant être réglées en actions à droit de vote	129	129
Bénéfice servant au calcul du bénéfice dilué par action	80 609	65 899
DÉNOMINATEUR		
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation	33 763	34 907
Effet des titres dilutifs		
Débenture pouvant être réglée en actions à droit de vote	94	141
Options d'achat d'actions	304	330
Bons de souscription	51	282
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation rajusté servant au calcul du bénéfice dilué par action	34 212	35 660
Bénéfice de base par action	2,38	1,88
Bénéfice dilué par action	2,36	1,85

Aux fins du calcul du bénéfice dilué par action pour l'exercice terminé le 31 octobre 2007, 137 222 options d'achat d'actions [129 927 options d'achat d'actions au 31 octobre 2006] ont été exclues du calcul puisque le prix d'exercice de ces options était supérieur au cours moyen des actions de la société.

16

CUMUL DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT ÉTENDU		
	2007	2006
	\$	\$
Cumul des autres éléments du résultat étendu		
Solde au début de la période	22	(2 591)
Effet cumulatif des modifications comptables relatives aux instruments financiers [note 3]	(12 435)	—
Solde au début de l'exercice redressé	(12 413)	(2 591)
Autres éléments du résultat étendu de l'exercice	(54 088)	2 613
Solde à la fin de l'exercice	(66 501)	22

Le solde de 2006 représente le reclassement des écarts de conversion reportés au cumul des autres éléments du résultat étendu.

17

AMORTISSEMENT		
	2007	2006
	\$	\$
Immobilisations corporelles	41 218	38 301
Actifs incorporels amortissables	1 600	590
Autres actifs	1 815	2 226
Avantages incitatifs reportés	(1 660)	(1 757)
	42 973	39 360

18

ACQUISITIONS D'ENTREPRISES

Au cours des exercices terminés les 31 octobre 2007 et 2006, la société a procédé à des acquisitions d'entreprises. Ces acquisitions ont été comptabilisées selon la méthode de l'acquisition, et les résultats des entreprises acquises ont été consolidés à compter de leur date d'acquisition respective, sauf mention contraire.

Acquisitions 2007

Le 1^{er} mai 2007, la société a acquis, pour une contrepartie au comptant de 1 264 € [1 921 \$], le solde des actions qui ne lui appartenait pas [30 %] de Air Consultants Europe [«ACE»]. Un écart d'acquisition de 2 108 \$ a été constaté à la suite de cette opération. Depuis cette date, ACE est maintenant une filiale détenue en propriété exclusive.

Le 11 juillet 2007, la société a acquis la totalité des actions émises et en circulation du voyageur expéditif français L'Européenne de Tourisme (Amplitude Internationale) pour une contrepartie totale de 6 044 € [8 631 \$]. Un montant de 4 644 €

[6 241 \$] a été versé au comptant à la date d'acquisition et le solde de 1 400 € [1 923 \$] est payable avant le 31 juillet 2008. La répartition du prix d'achat relatif à cette acquisition est préliminaire et devrait être finalisée dès que la direction de la société aura recueilli toutes les informations importantes jugées nécessaires. Un écart d'acquisition provisoire de 3 516 \$ a été constaté à la suite de cette opération.

Acquisitions 2006

Le 1^{er} décembre 2005, la société a acquis les actifs de vingt agences de voyages du réseau de Carlson Wagonlit Travel en France pour une contrepartie au comptant de 3 102 € [4 314 \$]. Un écart d'acquisition de 3 920 \$ a été constaté à la suite de cette opération. Les résultats de ces agences ont été consolidés à compter du 1^{er} janvier 2006.

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2006, la société a acquis, par l'intermédiaire de Travel Superstore Inc. les actifs de six agences de voyages pour une contrepartie totale de 1 096 \$. Un montant de 338 \$ a été versé au comptant aux dates d'acquisition, et le solde de 619 \$ est payable en versements répartis sur des périodes variant de trois à cinq ans. Un écart d'acquisition de 925 \$ a été constaté à la suite de ces opérations. Les résultats de ces agences ont été consolidés à compter de leur date d'acquisition respective.

Le 1^{er} mai 2006, la société a acquis la totalité des actions émises et en circulation du réseau d'agences de voyages Thomas Cook Travel Limited [«TCT»], situé au Canada, pour une contrepartie au comptant de 8 297 \$. TCT exploite un réseau de 67 agences détenues en propre et 124 agences franchisées, exploitées sous les bannières Thomas Cook et Marlin Travel. TCT exploite également 22 bureaux de change. À la suite de cette transaction, la société a entamé un programme de restructuration qu'elle a complété avant la fin de l'exercice terminé le 31 octobre 2006. Un montant de 1 651 \$, principalement constitué d'indemnités de cessation d'emploi, a été considéré dans la répartition du prix d'achat concernant cette restructuration. La société ne prévoit pas effectuer d'autres déboursés relativement à cette intégration. Un écart d'acquisition de 732 \$ a été constaté à la suite de cette opération.

Le 1^{er} août 2006, la société a acquis la totalité des actions émises et en circulation du voyageur britannique The Airline Seat Company, qui opère sous la marque Canadian Affair, pour une contrepartie au comptant de 20 670 £ [43 692 \$]. Un écart d'acquisition de 21 289 \$ a été constaté à la suite de cette opération.

18

ACQUISITIONS D'ENTREPRISES

[suite]

Les acquisitions d'entreprises se résument comme suit :

	2007			2006			
	Air Consultants Europe \$	L'Européenne de Tourisme \$	Total \$	Thomas Cook Travel Ltd. \$	The Airline Seat Company Ltd. \$	Autres \$	Total \$
Éléments d'actif acquis							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 363	5 607	7 970	3 478	46 319	—	49 797
Trésorerie et équivalents de trésorerie en fiducie ou autrement réservés	—	—	—	779	4 861	—	5 640
Autres actifs à court terme	381	12 117	12 498	3 710	7 229	156	11 095
Immobilisations corporelles	46	79	125	1 284	420	409	2 113
Actifs incorporels							
Marques de commerce	—	—	—	2 600	15 642	—	18 242
Listes de clients	—	—	—	2 900	11 626	—	14 526
Actifs d'impôts futurs	—	—	—	1 736	—	—	1 736
Écarts d'acquisition	2 108	3 516	5 624	732	21 289	4 845	26 866
	4 898	21 319	26 217	17 219	107 386	5 410	130 015
Éléments de passif pris en charge							
Passifs à court terme	2 977	12 688	15 665	7 907	56 712	—	64 619
Passifs d'impôts futurs	—	—	—	—	6 982	—	6 982
Dette à long terme	—	—	—	1 015	—	—	1 015
	2 977	12 688	15 665	8 922	63 694	—	72 616
Actif net acquis à la juste valeur	1 921	8 631	10 552	8 297	43 692	5 410	57 399

19

IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Les impôts sur les bénéfices présentés diffèrent du montant calculé en appliquant les taux d'impôts prévus par la loi au bénéfice avant impôts sur les bénéfices et part des actionnaires sans contrôle dans les résultats de filiales.

Les raisons de cette différence et l'effet sur les impôts sur les bénéfices se détaillent comme suit :

	2007		2006	
	\$	%	\$	%
Impôts sur les bénéfices au taux prévu par la loi	37 411	32,0	32 662	33,0
Variation des impôts sur les bénéfices découlant des éléments suivants :				
Effet des écarts de taux d'imposition nationaux et étrangers	(1 781)	(1,5)	(390)	(0,4)
Éléments non déductibles	4 858	4,2	2 701	2,7
Constatation d'économies fiscales non comptabilisées antérieurement	(7 350)	(6,3)	(2 545)	(2,6)
Incidences découlant de changements de taux	(397)	(0,3)	516	0,5
Provision pour moins-value	2 557	2,1	—	—
Autres	320	0,3	(898)	(0,9)
	35 618	30,5	32 046	32,3

Les principales composantes des actifs et des passifs d'impôts futurs se présentent comme suit :

	2007	2006
	\$	\$
Impôts futurs		
Pertes nettes d'exploitation reportées et autres déductions fiscales	20 628	24 937
Valeur comptable des immobilisations en sus de la valeur fiscale	(33 765)	(35 935)
Réserves et provisions non déductibles	28 802	27 910
Impôts afférents au cumul des autres éléments du résultat étendu	21 115	—
Autres	52	354
Total des impôts futurs	36 832	17 266
Provision pour moins-value	(20 081)	(22 443)
Actifs (passifs) d'impôts futurs nets	16 751	(5 177)
Actifs d'impôts futurs à court terme	25 250	1 357
Actifs d'impôts futurs à long terme	9 341	7 120
Passifs d'impôts futurs à court terme	(298)	—
Passifs d'impôts futurs à long terme	(17 542)	(13 654)
Actifs (passifs) d'impôts futurs nets	16 751	(5 177)

Les pertes reportées prospectivement, autres qu'en capital, et les autres écarts temporaires pour lesquels aucune économie fiscale correspondante n'a été comptabilisée, et qui serviront à réduire les bénéfices imposables futurs de certaines filiales en Europe, totalisaient 31 266 € [42 966 \$] au 31 octobre 2007 [43 836 € [62 862 \$] au 31 octobre 2006]. De ces pertes et déductions, un montant de 19 056 € [27 326 \$] vient à échéance dans trois ans, le solde n'ayant aucune date d'échéance.

Les bénéfices non répartis des filiales étrangères de la société sont considérés comme étant réinvestis indéfiniment. Par conséquent, aucune provision pour impôts sur les bénéfices n'a été constituée à leur égard. Si ces bénéfices sont distribués sous forme de dividendes ou autrement, la société pourrait être assujettie à des retenues d'impôts.

20

OPÉRATIONS ET SOLDES ENTRE APPARENTÉS

Dans le cours normal de ses affaires, la société a conclu des opérations avec des sociétés apparentées. Ces opérations sont mesurées à la valeur d'échange, qui correspond à la contrepartie établie et acceptée par les apparentés.

Les opérations importantes entre sociétés apparentées se détaillent comme suit :

	2007	2006
	\$	\$
Revenus provenant de sociétés satellites	262	220
Dépenses d'exploitation effectuées auprès de sociétés satellites	1 365	1 340

Les soldes à recevoir de sociétés apparentées et à payer à ces sociétés inclus dans les débiteurs et les créditeurs et charges à payer sont les suivants :

	2007	2006
	\$	\$
Débiteurs de sociétés satellites	239	32
Créditeurs et charges à payer à des sociétés satellites	69	54

21

AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La société offre des ententes de retraite de type à prestations déterminées à l'intention de certains membres de la haute direction. Ces ententes prévoient le versement de prestations basées sur le nombre d'années de service admissibles et la moyenne des gains admissibles des cinq années pour lesquelles les gains admissibles du participant étaient les plus élevés. Ces ententes de retraite ne sont pas capitalisées, cependant, afin de garantir ses obligations, la société a émis une lettre de crédit au fiduciaire au montant de 15 284 \$ [note 11]. La société mesure l'obligation au titre des prestations constituées au 31 octobre de chaque exercice à l'aide d'une estimation actuarielle.

Le tableau suivant présente un rapprochement des variations de l'obligation au titre des prestations constituées :

	2007	2006
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées au début de l'exercice	14 349	11 739
Coût des services rendus	786	682
Intérêts débiteurs	840	756
Prestations versées	(9)	—
Perte actuarielle sur l'obligation	729	1 172
Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice	16 695	14 349

21

AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

[suite]

Le tableau suivant présente la situation de capitalisation du régime de retraite et des montants inscrits au bilan sous la rubrique «autres passifs» :

	2007	2006
	\$	\$
Actifs du régime à la juste valeur	—	—
Obligation au titre des prestations constituées	16 695	14 349
Déficit du régime	16 695	14 349
Coût non amorti des services passés	2 620	3 680
Perte actuarielle nette non amortie	2 866	2 259
Passif au titre des prestations constituées	11 209	8 410

Le tableau suivant présente les composantes du coût du régime de retraite :

	2007	2006
	\$	\$
Coût des services rendus	786	682
Intérêts débiteurs	840	756
Amortissement du coût des services passés	1 060	1 060
Amortissement de la perte actuarielle nette	123	74
Charge de retraite	2 809	2 572

Les principales hypothèses actuarielles ayant servi à déterminer l'obligation de la société au titre des prestations constituées et la charge de retraite de la société étaient comme suit :

	2007	2006
	\$	\$
Obligation au titre des prestations constituées		
Taux d'actualisation	5,50	5,50
Taux de croissance des gains admissibles	3,00	3,00
Charge de retraite		
Taux d'actualisation	5,50	5,75
Taux de croissance des gains admissibles	3,00	3,00

22

ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

a) Les engagements de la société, en vertu d'ententes avec des fournisseurs et de contrats de location-exploitation relatifs à des aéronefs, à des immeubles, à du matériel roulant, à des systèmes téléphoniques, à des contrats d'entretien et à des locaux s'élèvent à 493 313 \$ et se répartissent comme suit : 130 356 \$, 151 659 \$ US, 104 531€ et 38 132 £.

Les versements annuels à effectuer en vertu de ces engagements au cours des cinq prochains exercices sont comme suit :

	\$
2008	227 570
2009	94 713
2010	53 052
2011	33 051
2012	19 747

b) En 2009, l'actionnaire minoritaire dans la société mère de Jonview Canada Inc. pourra exiger que la société achète les actions de la société mère de Jonview Canada Inc. qu'il détient, à un prix égal à la juste valeur marchande. Le prix payé pourra être réglé, au gré de la société, en espèces ou par voie d'émission d'actions.

c) Les actionnaires minoritaires de Travel Superstore Inc. pourraient exiger, entre 2011 et 2015, que la société achète les actions de Travel Superstore Inc. qu'ils détiennent à un prix égal à leur juste valeur marchande et payable en espèces.

d) Dans le cours normal de ses affaires, la société est exposée à diverses réclamations et actions. Ces litiges sont souvent entourés de nombreuses incertitudes, et l'issue de causes individuelles est imprévisible. Selon la direction, les réclamations et actions sont suffisamment provisionnées ou couvertes par des polices d'assurance, et leur règlement ne devrait pas avoir d'effet défavorable notable sur la situation financière de la société.

23

GARANTIES

Dans le cours normal de ses affaires, la société a conclu des ententes, dont certaines dispositions répondent à la définition de garantie. Ces ententes prévoient des indemnités et des garanties pour la contrepartie dans des opérations, telles que des contrats de location-exploitation, des lettres de crédit irrévocables et des contrats de cautionnement.

Ces ententes peuvent obliger la société à indemniser une contrepartie pour les coûts ou pertes attribuables à divers événements, tels que non-conformité à des déclarations antérieures ou à la garantie, perte ou endommagement de biens, réclamations pouvant survenir pendant la prestation de services et passif environnemental.

Les notes 4, 11, 12, 13 et 21 des états financiers fournissent des informations au sujet de certaines de ces ententes. Les paragraphes qui suivent présentent des informations supplémentaires.

Contrats de location-exploitation

La plupart des contrats de location d'espaces dans les aéroports et d'autres biens immobiliers signés par les filiales de la société comportent des clauses générales d'indemnisation les engageant, en tant que preneur, à indemniser le bailleur en cas de passif lié à l'utilisation des biens loués. Ces baux viennent à échéance à diverses dates jusqu'en 2034. La nature de ces ententes varie selon les contrats de telle sorte que la société ne peut estimer le montant total que ses filiales pourraient être appelées à verser à ses bailleurs. Il ne s'est jamais produit qu'une filiale de la société doive verser un montant appréciable en vertu de ce genre d'entente; par ailleurs, la société et ses filiales sont protégées par une assurance-responsabilité pour ce genre de situation.

Lettres de crédit irrévocables

La société a signé des lettres de crédit irrévocables avec certains de ses fournisseurs. En vertu de ces lettres de crédit, la société garantit le paiement de certains services touristiques, tels que chambres d'hôtel, qu'elle s'est engagée à payer, peu importe qu'elle les vende ou non. Ces ententes, qui portent sur des blocs de services touristiques considérables, sont généralement émises pour un an et sont renouvelables. La société a également remis aux organismes provinciaux de réglementation de l'Ontario et de la Colombie-Britannique des lettres de crédit garantissant certaines sommes à ses clients pour l'exécution de ses obligations. Outre les lettres de crédit et de cautionnement mentionnées aux notes 4, 11 et 21, les autres garanties données par la société en vertu de lettres de crédit s'élevaient à 410 \$ au 31 octobre 2007. Il ne s'est jamais produit que la société doive verser un montant appréciable en vertu de ces lettres de crédit.

Contrats de cautionnement

La société a signé des contrats de cautionnement par lesquels elle garantit un montant prescrit à ses clients, à la demande des organismes de réglementation, au sujet de l'exécution des obligations comprises dans les mandats de ses clients pendant la durée des permis accordés à la société pour ses activités de grossiste et d'agences de voyages dans la province de Québec. Ces ententes sont généralement émises pour un an et sont renouvelables chaque année. Au 31 octobre 2007, le montant total de ces garanties s'élevait à 848 \$. Il ne s'est jamais produit que la société doive verser un montant appréciable en vertu de ces ententes.

Au 31 octobre 2007, aucune somme n'était comptabilisée en vertu des ententes mentionnées ci-dessus.

24

INFORMATIONS SECTORIELLES

La société a déterminé qu'elle exerce ses activités dans un seul secteur d'exploitation, à savoir les voyages vacances. Ainsi, les états des résultats incluent toutes les informations requises. En ce qui a trait aux secteurs géographiques, la société exerce ses activités principalement en Amérique du Nord et en Europe. Les cessions entre zones géographiques sont comptabilisées à des prix eu égard aux conditions du marché et à d'autres considérations.

	Amérique du Nord \$	Europe \$	Total \$
2007			
Revenus provenant de tiers	2 278 116	767 801	3 045 917
Dépenses d'exploitation	2 162 085	750 762	2 912 847
	116 031	17 039	133 070
	Amérique du Nord \$	Europe \$	Total \$
2006			
Revenus provenant de tiers	2 059 611	544 135	2 603 746
Dépenses d'exploitation	1 940 816	535 986	2 476 802
	118 795	8 149	126 944

24

INFORMATIONS SECTORIELLES

[suite]

	Revenus ⁽¹⁾		Immobilisations corporelles, écarts d'acquisition et autres actifs incorporels	
	2007 \$	2006 \$	2007 \$	2006 \$
Canada	2 257 040	2 038 594	209 618	215 899
France	602 058	465 728	63 413	60 374
Royaume-Uni	146 108	62 055	44 384	49 266
Autres	40 711	37 369	11 100	9 491
	3 045 917	2 603 746	328 515	335 030

(1) Les revenus sont attribués selon le pays de domiciliation de la filiale.

25

ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS

Le 16 novembre 2007, la société a conclu une entente avec une institution financière portant sur un crédit à terme rotatif, non garanti, au montant de 150 000 \$ et, aux fins d'émission de lettres de crédit, sur un crédit rotatif au montant de 60 000 \$, pour lequel la société doit céder en nantissement de la trésorerie égale à 105 % des lettres de crédit émises. Cette entente vient à échéance le 16 novembre 2012. Selon les conditions de cette entente, les tirages peuvent être effectués sous la forme d'acceptations bancaires ou d'emprunts bancaires, en dollars canadiens, en dollars américains, en euros ou en livres sterling. L'entente porte intérêt au taux des acceptations bancaires, au taux préférentiel de l'institution financière, ou au TIOL, majoré d'une prime déterminée en fonction de certains ratios financiers calculés sur une base consolidée. Une portion du crédit disponible par cette entente a été utilisée pour rembourser le solde en vertu de l'entente existante avant cette date [note 11].

Le 10 décembre 2007, la société a complété l'acquisition d'une participation de 35 % dans Caribbean Investments B.V., une société qui exploitera cinq hôtels situés au Mexique et en République Dominicaine pour une contrepartie au comptant de 55 000 \$ US.

Données financières complémentaires

(En milliers de dollars, sauf les données par action)

	2007	2006	2005	2004	2003
États consolidés des résultats					
Revenus	3 045 917	2 603 746	2 364 481	2 199 822	2 096 649
Dépenses d'exploitation	2 912 847	2 476 802	2 243 850	2 036 067	2 021 687
	133 070	126 944	120 631	163 755	74 962
Dépenses et autres revenus					
Amortissement	42 973	39 360	37 558	33 027	42 138
Coûts de restructuration	—	—	(934)	11 350	47 972
Intérêts sur la dette à long terme et débetures	6 229	7 264	10 815	7 712	9 839
Autres frais d'intérêts et frais financiers	1 929	1 484	1 708	1 907	3 071
Revenus d'intérêts	(19 745)	(15 706)	(12 963)	(11 307)	(9 530)
Gain non réalisé sur instruments financiers dérivés liés aux achats de carburant d'aéronefs	(26 577)	—	—	—	—
(Gain) perte de change sur les éléments monétaires à long terme	(3 023)	(4 162)	(2 309)	1 474	(3 873)
Radiation d'écarts d'acquisition	3 900	—	—	—	—
Dévaluation des placements dans des PCAA	11 200	—	—	—	—
Gain sur disposition de placement	—	—	(5 747)	—	—
Quote-part (du bénéfice net) de la perte nette des sociétés satellites	(651)	(375)	(461)	1 509	(673)
	16 235	27 865	27 667	45 672	88 944
Bénéfice (perte) avant les éléments suivants					
Impôts sur les bénéfices (recouvrement)	35 618	32 046	36 302	45 010	(5 533)
Part des actionnaires sans contrôle dans les résultats des filiales	(737)	(1 263)	(1 246)	(753)	(766)
Bénéfice (perte) des activités poursuivies de l'exercice	80 480	65 770	55 416	72 320	(9 215)
Bénéfice (perte) des activités abandonnées de l'exercice	—	—	—	—	54 083
Bénéfice net de l'exercice	80 480	65 770	55 416	72 320	44 868
Bénéfice (perte) de base par action					
Activités poursuivies	2,38	1,88	1,43	2,07	(0,38)
Activités abandonnées	—	—	—	—	1,65
	2,38	1,88	1,43	2,07	1,27
Bénéfice (perte) dilué(e) par action²					
Activités poursuivies	2,36	1,85	1,33	1,76	(0,38)
Activités abandonnées	—	—	—	—	1,65
	2,36	1,85	1,33	1,76	1,27
Flux de trésorerie liés aux :					
Activités d'exploitation (activités poursuivies)	121 828	116 160	70 434	179 008	85 495
Activités d'investissement (activités poursuivies)	(160 757)	(45 054)	(39 468)	(79 162)	(17 388)
Activités de financement (activités poursuivies)	(14 830)	(152 046)	(44 091)	(35 359)	(61 368)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et équivalents de trésorerie	5 640	2 332	(4 255)	3 436	(470)
Variation nette des flux de trésorerie et équivalents de trésorerie provenant des activités poursuivies	(48 119)	(78 608)	(17 380)	67 923	6 269
Variation nette des flux de trésorerie et équivalents de trésorerie provenant des activités abandonnées	—	—	—	—	77 858
Variation nette des flux de trésorerie et équivalents de trésorerie	(48 119)	(78 608)	(17 380)	67 923	84 127
Flux de trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice					
	166 768	214 887	293 495	310 875	242 952
Marge brute d'autofinancement	120 821	104 802	78 014	124 039	52 795
Total de l'actif	1 097 505	959 195	949 537	838 389	714 757
Dette à long terme (y compris la tranche à court terme)	88 681	84 668	93 613	—	35 350
Débetures	3 156	3 156	13 156	33 214	31 731
Avoir des actionnaires	282 868	295 963	362 383	311 106	239 596
Ratio d'endettement ¹	0,74	0,69	0,62	0,63	0,66
Valeur comptable par action	8,41	8,80	9,02	9,16	7,29
Rendement de la moyenne pondérée de l'avoir des actionnaires	27,81 %	19,98 %	16,03 %	25,11 %	19,32 %
Statistiques – avoir des actionnaires (en milliers)					
Actions en circulation à la fin de l'exercice	33 628	33 648	40 156	33 955	32 864
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation (avant dilution)	33 763	34 907	37 863	33 374	32 796
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation (après dilution) ²	34 212	35 660	41 684	41 156	32 796

¹ Représente le total du passif sur le total du passif plus l'avoir des actionnaires.

² Voir la note 15 afférente aux états financiers consolidés vérifiés.

Jean-Marc Eustache

Président du conseil d'administration,
président et chef de la direction, Transat A.T. inc.

André Bisson, O.C.

Président du conseil d'administration, CIRANO
Chancelier émérite, Université de Montréal

John P. Cashman

Président, Humphrey Management Limited

Lina De Cesare

Présidente, voyagistes, Transat A.T. inc.

Jean Pierre Delisle

Administrateur

Benoît Deschamps

Président, Champre Capital inc.

Jean Guertin

Conseiller et administrateur de sociétés,
Professeur honoraire, HEC Montréal

H. Clifford Hatch Jr.

Président et chef de la direction,
Cliffco Investments Limited

Jacques Simoneau

Vice-président exécutif, Investissement,
Banque de développement du Canada

Philippe Sureau

Président, distribution, Transat A.T. inc.

John D. Thompson

Président délégué du conseil,
Compagnie Montréal Trust du Canada

Dennis Wood, O.C.

Président et chef de la direction, DWH Inc.

Comité exécutif

Jean-Marc Eustache (président)
André Bisson, O.C.
H. Clifford Hatch Jr.
Jean Guertin

**Comité des ressources humaines
et de la rémunération**

Jean Guertin (président)
H. Clifford Hatch Jr.
John D. Thompson
Dennis Wood, O.C.

Comité de vérification

André Bisson, O.C. (président)
Benoît Deschamps
Jean Guertin
John D. Thompson

**Comité de régie de l'entreprise
et des nominations**

H. Clifford Hatch Jr. (président)
André Bisson, O.C.
Benoît Deschamps
Jacques Simoneau

Jean-Marc Eustache

Président et chef de la direction

Philippe Sureau

Président, distribution

Lina De Cesare

Présidente, voyagistes

Bernard Bussiès

Vice-président, affaires juridiques
et secrétaire de la société

Corinne Charette

Vice-présidente et chef de la direction
des systèmes d'information

André De Montigny

Vice-président, développement des affaires

François Laurin

Vice-président, finances et administration
et chef de la direction financière

Michel Lemay

Vice-président, affaires publiques
et communication

Jean-Luk Pellerin

Vice-président corporatif,
ressources humaines

Air Consultants Europe

Marc Koenis
Directeur général

Air Transat

Allen B. Graham
Président-directeur général

Canadian Affair

Anette Rayner
Présidente-directrice générale

Club Voyages (France)

Patricia Chastel
Directrice générale

Handlex

Jean-Luc Paiement
Président-directeur général

Jonview Canada

Nelson Gentiletti
Président

Look Voyages

Olivier Kervella
Directeur général

Rêvateurs

Amina Hafez
Directrice générale

Tougreece

Vassilis P. Sakellaris
Président

Transat Distribution Canada

Philippe Sureau
Président

Transat Tours Canada

Nelson Gentiletti
Président

Trip Central

Richard Vanderlubbe
Président

Vacances Transat (France)

Patrice Caradec
Directeur général



AMPLITUDE



exitnow.ca



Siège social

Transat A.T. inc.
Place du Parc
300, rue Léo-Pariseau, bureau 600
Montréal (Québec) H2X 4C2
Téléphone : 514.987.1660
Télécopieur : 514.987.8035
www.transat.com

Renseignements

Nos communiqués de presse sont affichés sur notre site www.transat.com
Pour tout renseignement, nous prions les investisseurs et les analystes d'adresser leur demande par écrit au vice-président, finances et administration et chef de la direction financière.

*This annual report is available in English:
Please write to the Vice-President, Finance
and Administration and Chief Financial Officer.*

Bourse

Toronto Stock Exchange (TSX) TRZ.B; TRZ.A.

Agent des transferts et agent comptable des registres

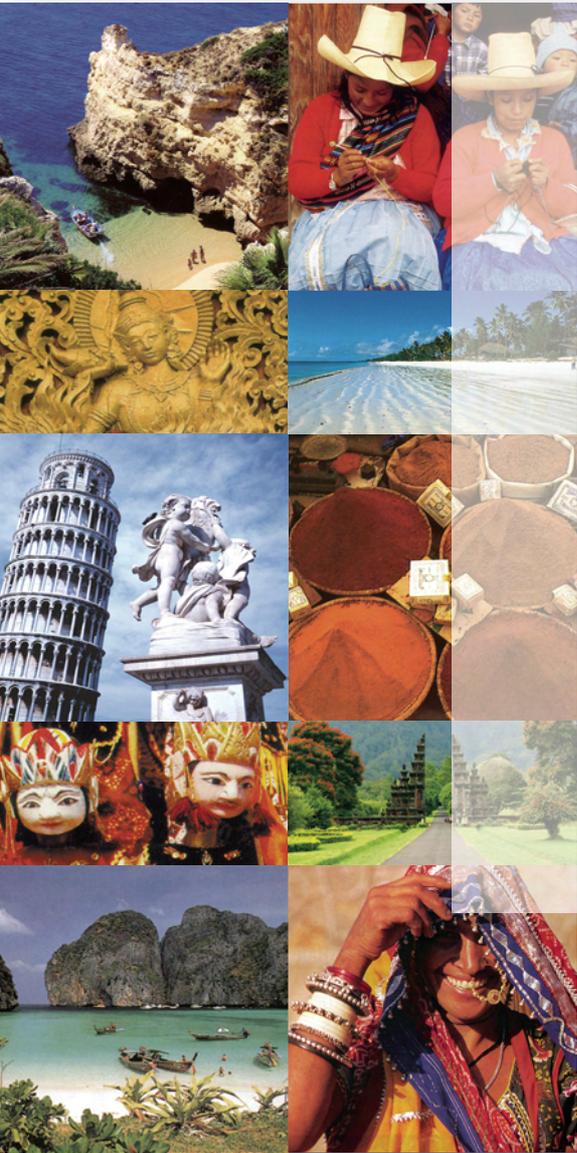
Compagnie Trust CIBC Mellon
2001, rue University, bureau 1600
Montréal (Québec) H3A 2A6
Sans frais : 1.800.387.0825
inquiries@cibcmellon.com
www.cibcmellon.com

Vérificateurs

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.
Montréal (Québec)

Assemblée générale annuelle des actionnaires

*Le 12 mars 2008 à 10h00
Fairmont Le Reine Elizabeth
Salon Marquette / Joliette
900, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal, Québec*



transat