



NOTICE ANNUELLE

Exercice terminé le 31 octobre 1997

Le 13 mars 1998

TRANSAT A.T. INC.

TABLE DES MATIÈRES

RUBRIQUE 1 CONSTITUTION DE LA SOCIÉTÉ	1
1.1 TRANSAT A.T. INC.	1
1.2 STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ AU 31 OCTOBRE 1997	1
RUBRIQUE 2 ÉVOLUTION GÉNÉRALE DES ACTIVITÉS	3
2.1 ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ	3
2.1.1 Aperçu	3
2.1.2 Stratégie d'affaires	3
2.1.3 Évolution générale des activités	3
2.2 ACQUISITIONS RÉCENTES	5
2.2.1 Look	5
2.2.2 World of Vacations Ltd.	5
2.2.3 Regent	6
2.2.4 Brok' Air	6
2.3 VUE D'ENSEMBLE DE L'INDUSTRIE	6
2.3.1 Les voyagistes	6
2.3.2 Les agences de voyages	7
2.3.3 Les transporteurs aériens nolisés	7
2.3.4 Les facteurs influençant la demande	7
2.3.5 Les tendances	7
RUBRIQUE 3 DESCRIPTION DES ACTIVITÉS	7
3.1 ACTIVITÉS DE VOYAGISTE	8
3.1.1 Produits de Vacances Air Transat	8
3.1.2 Produits de Nolitour	8
3.1.3 Produits de VAT France	8
3.1.4 Produits de Regent	9
3.1.5 Produits de World of Vacations Ltd.	9
3.1.6 Produits de Look	9
3.1.7 Produits de DMC	9
3.1.8 Part de marché et concurrence	9
3.2 ACTIVITÉS D'AGENT DE VOYAGES	10
3.2.1 Part de marché et concurrence	10
3.3 ACTIVITÉS DE TRANSPORTEUR AÉRIEN NOLISÉ	10
3.3.1 Distribution et marketing	11
3.3.2 Entretien	11
3.3.3 Assurances	11
3.3.4 Approvisionnement en carburant	11
3.3.5 Les services de manutention et les services d'aéroport	12
3.3.6 Part de marché et concurrence	12
3.4 CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE	13
3.4.1 Voyagistes et agents de voyages	13
3.4.2 Transporteurs aériens nolisés	13
3.5 EMPLOYÉS	15
3.6 RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES ACTIVITÉS	16
3.7 LIEUX D'EXPLOITATION	16
3.8 ENVIRONNEMENT	17
RUBRIQUE 4 PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES CONSOLIDÉES	18
4.1 ANNUELLES	18

4.1.1	Exercice 1997 par rapport à l'exercice 1996	18
4.1.2	Exercice 1996 par rapport à l'exercice 1995	21
4.1.3	Exercice 1995 par rapport à l'exercice 1994	23
4.2	STATISTIQUES DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES	26
4.3	DIVIDENDES	26
4.4	VÉRIFICATEURS	26
RUBRIQUE 5 CAPITAL SOCIAL DE LA SOCIÉTÉ, MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES ET PLACEMENTS ANTÉRIEURS		27
5.1	STRUCTURE DU CAPITAL	27
5.2	MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	28
5.3	PLACEMENTS ANTÉRIEURS	28
RUBRIQUE 6 ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS		28
6.1	ADMINISTRATEURS	28
6.2	DIRIGEANTS	30
6.3	COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	31
6.4	RAPPORT DU COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES	31
6.5	RENDEMENT DES ACTIONS	33
6.6	RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS	34
6.6.1	Rémunération des dirigeants	34
6.6.2	Régime d'options d'achat d'actions	35
6.7	RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS	37
6.8	ÉVÉNEMENTS SUBSÉQUENTS	37
6.8.1	Restructuration et souscription au capital de Look	37
6.8.2	Location Airbus	37
6.8.3	Garantie de STAR	37
RUBRIQUE 7 RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES		37

RUBRIQUE 1 CONSTITUTION DE LA SOCIÉTÉ

1.1 TRANSAT A.T. INC.

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

Depuis sa constitution, plusieurs modifications ont été apportées aux statuts de la société :

- le 27 avril 1987, un certificat de modification a été émis à la société pour modifier sa dénomination sociale pour celle de Groupe Transat A.T. inc. et permettre la création d'un nombre illimité d'actions privilégiées pouvant être émises en série;
- le 19 novembre 1990, un certificat de modification a été émis afin de permettre la création de 2 400 000 actions privilégiées de premier rang, série 1;
- le 24 avril 1991, un certificat de modification a été émis afin que le nombre de personnes devant composer le conseil d'administration soit fixé à un minimum de 9 et un maximum de 15;
- le 22 juillet 1992, un certificat de modification a été émis pour permettre la création de 250 000 actions privilégiées de second rang, série 2;
- le 22 avril 1993, un certificat de modification a été émis afin de modifier certaines dispositions relatives aux actions privilégiées de premier rang, série 1 et modifier sa dénomination sociale pour celle de Transat A.T. inc.;
- le 25 novembre 1993, un certificat de modification a été émis afin de permettre la création de 250 000 actions privilégiées, série 3;
- le 18 décembre 1996, un certificat de modification a été émis afin de subdiviser chaque action ordinaire sur la base de trois actions ordinaires pour chaque action ordinaire émise et en circulation.

Le siège social de la société est situé au 300, rue Léo-Pariseau, bureau 400, Montréal, Québec, H2W 2P6.

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

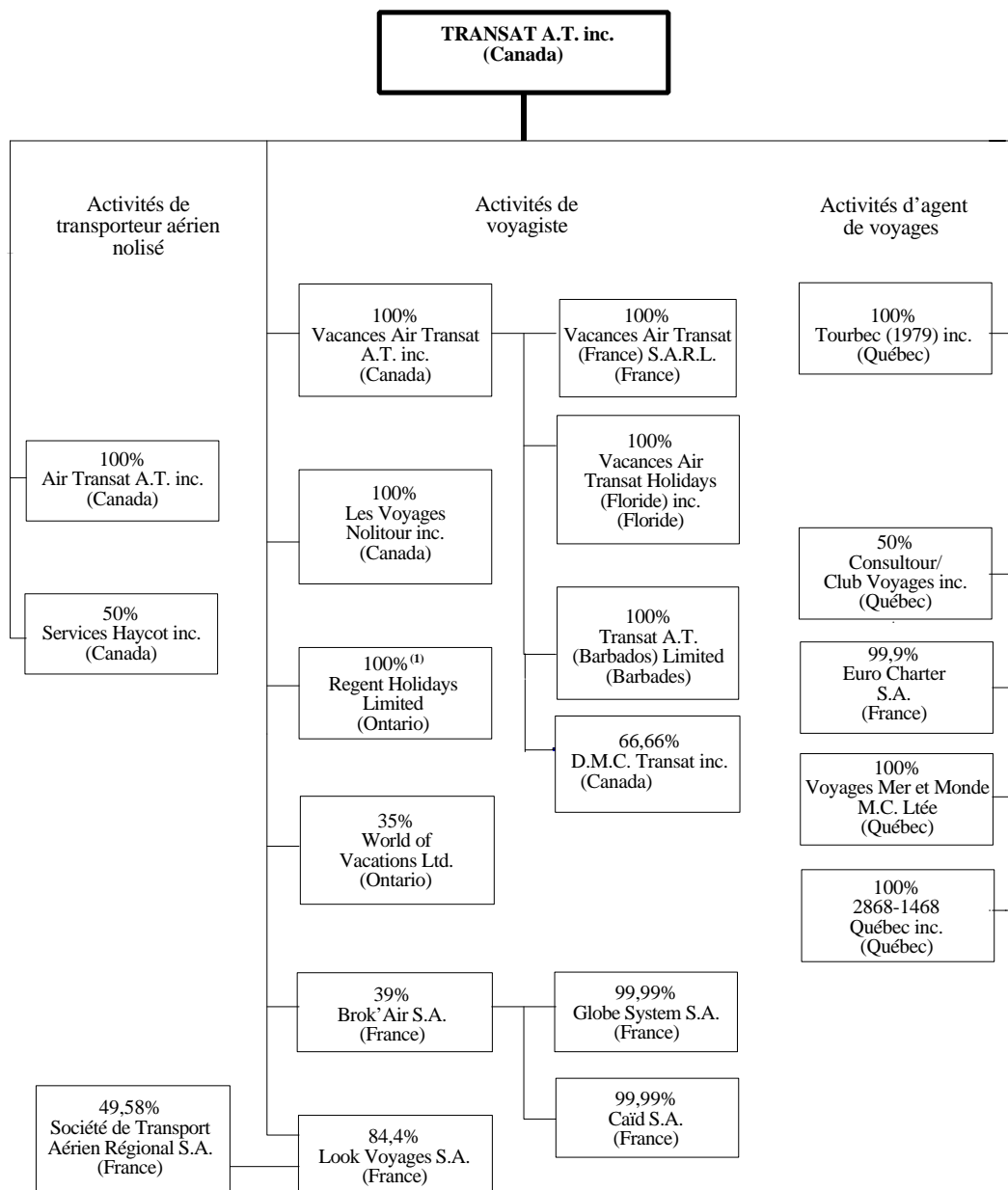
1.2 STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ AU 31 OCTOBRE 1997

Transat compte cinq principales filiales détenues en propriété exclusive, soit Air Transat A.T. inc. («Air Transat»), Vacances Air Transat A.T. inc. («Vacances Air Transat»), Tourbec (1979) inc. («Tourbec»), Les Voyages Nolitour inc. («Nolitour») et Regent Holidays Limited («Regent»).

Vacances Air Transat détient la totalité du capital social de Vacances Air Transat (France) S.A.R.L. («VAT France»), Transat A.T. (Barbados) Limited et Vacances Air Transat Holidays (Floride) inc. («ATH Floride») ainsi qu'une participation de 66 2/3 % dans D.M.C. Transat inc. («DMC»).

Transat détient également une participation de 84,4 % dans Look Voyages S.A. («Look»), une participation de 50 % dans Consultour/Club Voyages inc. («Consultour»), une participation de 50 % dans Services Haycot inc. («Haycot»), une participation de 35 % dans World of Vacations Ltd. et une participation de 39 % dans Brok'Air S.A. («Brok'Air»). Enfin, Consultour détient une participation de 100 % dans Voyages Mer et Monde M.C. Ltée, de 100% dans 2868-1468 Québec inc. et de 99,9 % dans Euro Charter S.A. («Euro Charter») alors que Look détient une participation de 49,58 % dans STAR Airlines («STAR»), et Brok'Air détient une participation de 99,99 % dans Globe System S.A., Caïd S.A. et Daily Planet Multimédia S.A.R.L.

L'organigramme suivant illustre la structure de la société au 31 octobre 1997, le territoire de constitution de chaque société et le pourcentage des actions votantes et participantes détenues dans chacune des sociétés présentées :



(1) Transat détient 100% des actions participantes et 50% des actions votantes émises et en circulation de Regent.

RUBRIQUE 2 ÉVOLUTION GÉNÉRALE DES ACTIVITÉS

2.1 ACTIVITÉS DE LA SOCIÉTÉ

2.1.1 Aperçu

Transat est une société de portefeuille qui, par l'entremise de filiales et de sociétés liées, exerce des activités touchant tous les aspects de l'organisation et de la distribution de voyages vacances. Elle agit à titre de voyageur, d'agent de voyages et de franchiseur d'agences de voyages. En outre, elle exploite un service aérien nolisé commercial pour le transport de passagers et fournit des services de manutention et de représentation aéroportuaire. Elle exerce ses activités dans deux régions géographiques, soit le Canada et l'Europe.

2.1.2 Stratégie d'affaires

La société a pour objectif de devenir un chef de file dans le secteur des voyages vacances au Canada et en Europe. Sa stratégie d'expansion est axée sur l'intégration verticale des réseaux de distribution des voyages vacances. Les activités de voyageur et d'agent de voyages de la société bénéficient de l'accès aux sièges de son propre transporteur aérien. Cette stratégie favorise la synergie entre les activités, assure une grande coopération entre les trois niveaux d'exploitation et permet un meilleur contrôle de la qualité des produits et services de la société. De cette manière, la société a plus de souplesse pour ajuster les prix, produits et services offerts par les trois niveaux d'exploitation, ce qui lui permet d'accroître sa rentabilité.

Cette stratégie a conduit la société à faire l'acquisition ou à investir dans des voyageurs et des agences de voyages, au Canada et en Europe, tout en poursuivant l'expansion de ses services de transport aérien.

2.1.3 Évolution générale des activités

Vacances Air Transat a été constituée en 1983 sous la dénomination sociale Trafic Voyages Ltée («Trafic Voyages»). Jusqu'en 1987, étant l'année où Air Transat a été fondée dans le cadre d'une stratégie axée sur l'intégration verticale, elle agissait à titre de voyageur et desservait principalement le marché de la liaison Montréal - Paris. L'année 1987 fut une année charnière pour Air Transat; elle a été financée par un premier appel public à l'épargne réalisé en juin, elle a signé son premier contrat de location-exploitation d'un Lockheed L-1011 en septembre, et son premier vol commercial a eu lieu le 14 novembre de cette même année.

La société a créé Trafic Tours France S.A.R.L. en février 1987 pour augmenter le nombre de passagers sur la liaison Montréal-Paris, réduire sa dépendance envers les voyageurs indépendants de France et accroître ses ventes de sièges sur le marché français. Initialement, la plupart des passagers de Trafic Voyages voyageaient principalement entre les mois d'avril et d'octobre. Afin d'intensifier ses activités de novembre à avril, la société a acquis, en juillet 1987, Les Vacances Multitour International inc. («Multitour») qui se spécialisait dans les destinations soleil.

Tout en ayant pour objectif d'étendre la portée de ses activités de voyageur, la société cherchait également à acquérir une part du marché de détail des voyages dans l'optique d'accentuer son intégration verticale. Ainsi, en août 1988, la société a acquis une participation de 50 % dans Consultour, un franchiseur d'agences de voyages qui regroupe maintenant 206 agences de voyages exerçant leurs activités sous les bannières Club Voyages, Voyages en Liberté, Inter Voyage et Tourbec.

De plus, la société a fait l'acquisition, en octobre 1988, de 50 % des actions de Haycot, un fournisseur de services de manutention aéroportuaire à Montréal, pour ensuite acquérir, en février 1989, toutes les actions en circulation de Tourbec, qui exploitait alors 11 agences de voyages situées principalement dans la région du Grand Montréal.

En novembre 1989, Trafic Voyages et Multitour ont fusionné et, en février 1991, ont adopté la dénomination sociale Vacances Air Transat A.T. inc. dans le but de bénéficier de l'image de qualité qu'Air Transat avait acquise sur le marché des voyages.

En décembre 1989, la société a décidé de pénétrer le marché de Toronto en faisant l'acquisition du voyageur British Airways Holidays (Canada) Limited. Cette dernière a adopté la marque de commerce Air Transat Holidays en février 1992 pour ensuite fusionner avec cette dernière en mai 1992.

En août 1990, la société a acquis la totalité du capital de Placements Venaco inc., société de portefeuille détenant deux voyageurs établis et reconnus, faisant affaires dans les régions de Montréal et de Québec sous la dénomination sociale Vacances Fantasia. Le 31 octobre 1992, Vacances Fantasia a fusionné avec Vacances Air Transat et, en mai 1996, les opérations de la ville de Québec ont été fusionnées avec celles de Vacances Air Transat de Montréal.

En juillet 1992, afin de consolider davantage sa position sur le marché de Toronto, la société a acquis une participation de 50 % dans le voyageur Regent. Au cours de l'exercice 1997, la société a acquis le solde des actions participantes émises et en circulation du capital de Regent, ce qui a porté sa participation à 100 %.

En 1993, afin de mieux contrôler la distribution de ses produits sur le marché entre Toronto et le Royaume-Uni, Air Transat a conclu un contrat de distribution pour une durée de cinq ans avec The Globespan Group plc («Globespan»), l'un des voyageurs les plus en vue de la Grande-Bretagne pour les voyages au Canada. Ce contrat a été renouvelé au cours de l'exercice 1997 pour une période additionnelle de trois ans.

Dans le but de poursuivre sa croissance au Québec, la société a pris le contrôle de Nolitour par des acquisitions d'actions effectuées en juillet 1993 et en juillet 1994. En avril 1994, Nolitour a abandonné ses activités de vente directe, transféré ses agences de voyages à Tourbec et offert toute la gamme de ses produits à l'ensemble des agences de voyages. Nolitour a acquis, au cours de l'exercice 1997, certains éléments d'actif d'Auratours, un voyageur spécialisé dans les produits vers l'Italie.

En juillet 1993, afin d'étendre encore plus ses activités canadiennes, Vacances Air Transat a ouvert une nouvelle division à Vancouver.

ATH Floride a été formée en décembre 1993 dans le but d'offrir les services de représentation aux clients de Vacances Air Transat à destination, en Floride.

En 1995, Vacances Air Transat a transféré ses activités de voyageur réceptif à DMC, une société nouvellement constituée. Le 13 juin 1995, le Fonds de solidarité des travailleurs du Québec (FTQ) a acquis un tiers des actions ordinaires émises et en circulation de DMC pour une considération de 2 500 000 \$. La mission de DMC consiste à développer les services de tourisme réceptifs au Canada et, plus spécifiquement au Québec. Le 1^{er} novembre 1996, DMC a fusionné avec Club Kilomètre inc., un petit voyageur situé dans la ville de Québec, acquis en avril 1996.

Le 19 octobre 1995, une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec (la «Caisse») a acheté 25 % des actions ordinaires de Vacances Air Transat, lesquelles ont été rachetées le 1^{er} novembre 1995. Dans le cadre d'une opération connexe, Vacances Air Transat a émis à la Caisse une débenture d'un montant en capital de 10 millions de dollars. Cette débenture porte intérêt au taux de 17,5 % par année et vient à échéance le 1^{er} novembre 2005. Elle est rachetable au gré de Vacances Air Transat en tout temps à compter du 1^{er} novembre 2000 et convertible en 25 % des actions ordinaires de Vacances Air Transat, au gré de la Caisse, en tout temps à compter du 1^{er} novembre 2000. Si la débenture est rachetée, le prix de rachat sera égal au capital versé, auquel doit être ajoutée une prime suffisante pour procurer au porteur un taux de rendement annuel composé de 20,5 % sur le capital investi, calculé depuis le 1^{er} novembre 1995, en tenant compte des intérêts payés sur la débenture durant cette période. La débenture peut aussi être rachetée aux mêmes conditions par Vacances Air Transat, dans le cas où la Caisse exerce l'option de convertir la débenture en actions de Vacances Air Transat. Enfin, dans le cas où Transat ferait l'objet d'une tentative de prise de contrôle, la Caisse a l'option d'acheter toutes les actions de Vacances Air Transat à un prix déterminé selon les termes de la débenture. Cette débenture comporte également plusieurs engagements de Vacances Air Transat et Transat envers la Caisse.

La débenture est garantie entre autres par le cautionnement de Transat et Air Transat, par une hypothèque mobilière de second rang sur les actions de certaines sociétés du groupe et par une hypothèque mobilière sans dépossession sur l'universalité des biens meubles de Vacances Air Transat et d'Air Transat.

En 1996, la société a d'abord acquis une participation de 33,7 % dans Look, augmentée à 68 % en octobre 1996. Le 2 juin 1997, à la suite d'une offre publique d'achat à un prix de 8 FF l'action (environ 2 \$), la société a porté cette participation à 84,4 %.

La société a également acquis, en 1996, une participation de 35 % dans World of Vacations Ltd. et de 34,4 % dans la société Brok' Air.

En décembre 1996, la société a augmenté sa participation dans la société Brok' Air S.A. de 34,4 % à 39 %.

En septembre 1997, la société, Air Transat et Vacances Air Transat ont conclu une entente avec un syndicat bancaire portant sur un crédit à terme rotatif au montant de 55 000 000 \$ et un crédit spécial rotatif au montant de 27 000 000 \$. En vertu de l'entente bancaire, Transat ainsi que ses filiales Air Transat et Vacances Air Transat ont consenti à leurs banquiers des hypothèques mobilières sur l'universalité de leurs biens meubles. De plus, Transat a consenti une hypothèque mobilière sur les actions des filiales qu'elle détient et Air Transat a, quant à elle, consenti une hypothèque immobilière sur le hangar et l'édifice administratif situé à l'Aéroport international de Montréal à Mirabel (Québec).

Le crédit à terme rotatif vient à échéance le 29 février 2000, mais son échéance peut être prorogée pour deux périodes consécutives de 12 mois. Selon les conditions de cette entente, les tirages peuvent être effectués sous la forme d'acceptations bancaires ou d'emprunts bancaires en dollars canadiens ou américains. Le taux d'intérêt est déterminé à partir d'une grille de taux qui varie en fonction du niveau de certains ratios financiers calculés sur une base consolidée.

2.2 ACQUISITIONS RÉCENTES

2.2.1 Look

Le 19 avril 1996, Transat a acquis 33,7 % du capital de Look pour un montant de 12,1 millions de dollars qu'elle a payé comptant. Le 15 octobre 1996, cette participation a été augmentée à 68 % du capital de Look par l'acquisition des actions d'un important actionnaire au prix de 1,1 millions de dollars payable le 31 janvier 1998. Le 2 juin 1997, à la suite d'une offre publique d'achat à un prix de 8 FF l'action (environ 2 \$), la société a porté cette participation à 84,4 %. De plus, dans le but d'absorber certaines pertes, de payer certains frais de restructuration et de développer les opérations de Look, Transat lui a prêté, par l'entremise de ses filiales, une somme approximative de 27,2 millions de dollars. Cette somme a été financée en partie par le fonds de roulement et en partie par un emprunt bancaire portant intérêt au taux des acceptations bancaires plus 1 % par année. Ce prêt a été remboursé le 24 septembre 1997 à même le produit du financement obtenu aux termes d'une nouvelle entente bancaire conclue au cours du même mois.

Look est un des plus importants voyagistes français avec des ventes annuelles dépassant les 1,4 milliards FF pour l'année fiscale terminée le 31 octobre 1997. Look, avec ses 314 employés au 31 octobre 1997, a comme principales activités le nolisement de vols, la mise en marché de billets d'avion et agit en tant que voyagiste. En mai 1997, les agences de voyages appartenant à Look ont été vendues à Consultour. Les principales destinations desservies par Look sont les Antilles françaises, le Bassin Méditerranéen ainsi que l'Amérique du Nord.

En décembre 1995, Look participa à la création de la nouvelle compagnie aérienne STAR; elle détient 49,58 % de son capital. STAR opère présentement quatre avions et dessert principalement le Bassin Méditerranéen.

2.2.2 World of Vacations Ltd.

Le 9 août 1996, la société a acquis 35 % des actions du capital de Canadian Holidays, un voyagiste de Toronto pour le prix de 2 millions de dollars payable comptant. Le 6 septembre 1996, Canadian Holidays a modifié sa dénomination sociale pour World of Vacations Ltd. De plus, un prêt de 4 millions de dollars avec intérêt au taux de 12 % par année et remboursable en 12 versements trimestriels se terminant le 31 juillet 1999 a été conclu entre Canadian Holidays et Transat. La société a également l'option d'augmenter à 100 % sa participation dans le capital de World of Vacations Ltd. Cette option peut être levée entre le 1^{er} mai 1999 et le 30 avril 2001 à un prix déterminé selon les résultats financiers de World of Vacations Ltd. La société est à renégocier les termes de ces ententes.

2.2.3 Regent

Le 19 mars 1997, la société a acquis d'un actionnaire de Regent la totalité des actions qu'il détenait dans le capital de cette société, portant ainsi sa participation dans Regent de 50 % à 69 %. En contrepartie, la société a libéré de l'entiercement 43 579 actions privilégiées, série 3 au bénéfice de l'actionnaire vendeur, et le solde des actions privilégiées, série 3 détenues par cet actionnaire a été transféré à Regent.

Le 30 avril 1997, la société a acquis le solde des actions participantes émises et en circulation de Regent, à un prix devant être établi en fonction du bénéfice net des exercices 1994 à 1999, portant ainsi sa participation dans cette société à 100 % des actions participantes et 50 % des actions votantes émises et en circulation.

2.2.4 Brok'Air

Le 19 juillet 1996, la société a acquis une participation de 34,4 % dans la société Brok'Air S.A. pour une contrepartie au comptant de 751 000 \$. En décembre 1996, la société a augmenté sa participation à 39 % pour une contrepartie au comptant de 86 000 \$.

2.3 VUE D'ENSEMBLE DE L'INDUSTRIE

Le secteur des voyages vacances comprend des voyagistes, des agences de voyages et des transporteurs aériens nolisés.

2.3.1 Les voyagistes

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

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

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

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

2.3.2 Les agences de voyages

Les agents de voyages sont les intermédiaires entre le voyageur et le consommateur; ils rencontrent le consommateur, le conseillent et lui vendent des produits. Ils sont rémunérés à la commission, laquelle est payée par les voyageurs et autres fournisseurs. En plus de vendre les forfaits et les billets d'avion offerts par les voyageurs, les agents de voyages vendent aussi des billets d'avion offerts directement par les transporteurs aériens réguliers ainsi que divers produits et services connexes.

Les agents de voyages exercent leurs activités de façon indépendante en tant que membres de groupes corporatifs importants, à titre de franchisés ou au sein d'associations.

2.3.3 Les transporteurs aériens nolisés

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

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

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

2.3.4 Les facteurs influençant la demande

La croissance qu'ont connue au cours des dernières années les secteurs des forfaits vacances et des vols nolisés tient à divers facteurs, dont le vieillissement d'une population qui a maintenant plus de temps libre et des moyens financiers; l'efficacité accrue des avions qui réduit le coût des voyages aériens; l'ajout de nouvelles destinations; la popularité croissante des forfaits tout compris ainsi que la sensibilisation aux besoins distincts des vacanciers et des voyageurs d'affaires. Cependant, le principal facteur influençant la demande reste toujours la conjoncture économique générale des divers pays où les voyageurs sont actifs.

2.3.5 Les tendances

Au cours des dernières années au Canada, le secteur des voyages d'agrément a connu un regroupement des activités favorisant l'intégration verticale. Ce secteur a également subi les effets de la mondialisation des marchés. Bien qu'il y ait toujours un nombre important de voyageurs de moindre envergure, trois principaux voyageurs, dont deux sont détenus par des entreprises étrangères, dominent maintenant l'industrie canadienne.

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

RUBRIQUE 3 DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Certaines données sur la part du marché ainsi que le positionnement concurrentiel du groupe ont été estimés par la direction, à partir de sa connaissance du secteur.

3.1 ACTIVITÉS DE VOYAGISTE

La société agit à titre de voyageur par l'entremise de ses filiales, Vacances Air Transat (Montréal, Toronto, Vancouver et des bureaux régionaux à Québec, Halifax et Calgary) et VAT France (Paris), Nolitour (Montréal), Regent (Toronto), ainsi que par l'entremise de sa filiale Look (France) et des autres sociétés de son groupe, soit World of Vacations Ltd. (principalement Toronto et Vancouver) et Brok' Air (Paris). DMC et ATH Floride exploitent des activités de voyageurs réceptifs respectivement au Québec et en Floride. Chacune de ces filiales et sociétés développe et commercialise ses lignes de produits de façon indépendante sur son propre marché, tout en bénéficiant du pouvoir d'achat important et des autres avantages qu'offre la stratégie d'intégration verticale de la société.

3.1.1 Produits de Vacances Air Transat

Vacances Air Transat offre à sa clientèle des voyages de qualité à bons prix. Elle a développé deux principaux types de produits, soit des forfaits voyages pour les destinations soleil au cours de la saison hivernale et des vols nolisés assortis de produits et de services complémentaires pour les voyages en Europe au cours de la saison estivale.

Dans le cas des voyages en Europe, les voyageurs peuvent également réserver des séjours dans des hôtels, louer une automobile ou acheter des billets de train. En France, Air Transat offre des vols principalement sur Paris, Nice, Bordeaux, Marseille, Lyon, Bâle, Mulhouse, Toulouse et Nantes, et au Royaume-Uni et en Irlande, principalement sur Londres, Manchester, Glasgow, Newcastle, Birmingham, Edimbourg, Belfast et Dublin. Air Transat offre aussi des vols sur Bruxelles, Francfort, Amsterdam, Rome et Athènes. Les vols sur Londres et Paris sont offerts toute l'année mais à une moindre fréquence entre les mois de novembre et mars. Les destinations françaises sont vendues principalement à partir des bureaux de Montréal et de Québec, tandis que les destinations au Royaume-Uni et en Irlande le sont principalement à partir des bureaux de Toronto et de Vancouver. Vacances Air Transat offre également des circuits d'autocar partout en Europe.

Quant aux destinations soleil, elles sont offertes par les bureaux de Montréal, Québec, Toronto, Vancouver, Halifax et Calgary et visent particulièrement la République dominicaine, les Antilles françaises, Cuba, le Venezuela, le Mexique, le Costa Rica, la Colombie et les États-Unis. Vacances Air Transat offre également des croisières dans les Antilles.

En plus des destinations européennes et soleil, Vacances Air Transat offre aussi des vols nolisés au Canada ainsi que des forfaits voyages canadiens.

Pour la période de douze mois terminée le 31 octobre 1997, environ 632 000 voyageurs ont voyagé avec Vacances Air Transat.

3.1.2 Produits de Nolitour

Nolitour offre aux clients de la région de Montréal des produits similaires à ceux de Vacances Air Transat. Elle se spécialise dans les destinations soleil et les forfaits à prix moindre. Pour la période de douze mois terminée le 31 octobre 1997, quelque 75 000 voyageurs ont voyagé avec Nolitour. Au cours de l'exercice 1997, Nolitour a entrepris de développer de nouveaux produits afin d'équilibrer ses revenus d'une saison à l'autre. Ainsi, au printemps 1997, elle s'est portée acquéreur d'Auratours, un spécialiste des produits vers l'Italie. De plus, au cours de la saison estivale 1998, Nolitour commercialisera des vols d'Air Transat à destination de la Grèce.

3.1.3 Produits de VAT France

Le principal objectif de VAT France consiste à distribuer des forfaits vacances complets à destination du Canada par l'entremise d'agences de voyages en France. VAT France offre également à sa clientèle française diverses destinations de Vacances Air Transat dans les Antilles, comme la Martinique, la Guadeloupe et la République dominicaine ainsi que sur la côte Est des États-Unis. Pour la période de douze mois terminée le 31 octobre 1997, quelque 90 000 voyageurs ont voyagé avec VAT France.

3.1.4 Produits de Regent

Le voyageur de Toronto Regent offre des produits quasi similaires à ceux de Vacances Air Transat. Ce voyageur s'est bâti une réputation enviable pour les croisières dans les Antilles l'hiver et en Grèce l'été. Pour la période de douze mois terminée le 31 octobre 1997, quelque 121 000 voyageurs ont voyagé avec Regent.

3.1.5 Produits de World of Vacations Ltd.

Le voyageur Canadian Holidays, maintenant connu sous la dénomination sociale World of Vacations Ltd., offre des produits quasi similaires à ceux de Vacances Air Transat. De Toronto et de Vancouver principalement, il propose des départs vers l'Europe, Las Vegas et la Floride l'été et des forfaits pour des destinations soleil l'hiver. Il s'est taillé une solide réputation pour les forfaits en Floride, y ayant transporté quelque 48 000 voyageurs l'hiver dernier seulement. Pour la période de douze mois terminée le 31 octobre 1997, environ 300 000 voyageurs ont voyagé avec World of Vacations Ltd.

3.1.6 Produits de Look

Look est l'un des plus importants voyageurs français, reconnu comme un chef de file sur le marché des vols secs. Il offre également des produits exclusifs à valeur ajoutée sous la forme de forfaits vacances dans les hôtels «Club». Sous la marque de commerce «Lookéa», utilisée pour ces hôtels, Look propose une formule «tout inclus» avec animation, pour une clientèle familiale et jeune. Les produits de Look sont vendus toute l'année, mais la saison estivale qui s'échelonne, en France, d'avril à octobre, constitue de loin sa période la plus active. Ses destinations les plus populaires sont situées dans la région du bassin méditerranéen. La stratégie de Look à moyen terme est de développer les produits à valeur ajoutée, visant un volume d'activités accru pour ce qui est des forfaits vacances, tout en demeurant un leader dans la distribution de vols secs.

Pour la période de douze mois terminée le 31 octobre 1997, quelque 1 275 000 passagers ont voyagé avec Look.

3.1.7 Produits de DMC

DMC fournit à VAT France une gamme complète de produits touristiques canadiens à prix compétitifs pour les personnes voyageant seules ou en groupe. En outre, DMC offre deux grands types de produits, soit l'organisation de voyages d'agrément (tourisme traditionnel, de découverte et d'aventure) et de voyages d'affaires (voyages de motivation, réunions, congrès) qu'elle commercialise surtout en Europe. DMC, qui a servi 55 000 clients au cours de la période de douze mois terminée le 31 octobre 1997, est l'un des plus importants voyageurs réceptifs au Canada.

3.1.8 Part de marché et concurrence

La direction estime que la société est le plus important voyageur du Québec avec environ 65 % du marché. Elle est en concurrence avec un certain nombre de voyageurs de moindre envergure.

Le marché de l'Ontario est le plus important du Canada avec un nombre de passagers sur les vols nolisés internationaux approximativement deux fois plus élevé qu'au Québec. Quelques voyageurs importants dominent le marché de l'Ontario, dont Canadian Leisure Group (qui inclut Sunquest et Alba Tours), Signature Vacations inc. et la société. Regent et Vacances Air Transat ont réussi à s'approprier une importante part du marché des voyages entre Toronto et le Royaume-Uni au cours de la saison estivale ainsi que du marché des Antilles (particulièrement la République dominicaine) au cours de la saison hivernale. Elles ont également obtenu du succès en offrant des voyages à Las Vegas au cours de toute l'année. La société estime que Vacances Air Transat, Regent et World of Vacations Ltd. détiennent ensemble environ 33 % du marché de l'Ontario.

Le marché français est composé d'environ 350 voyageurs ayant des revenus totaux estimés à quelque 8 milliards de dollars, dont les plus importants sont Club Med, Nouvelles Frontières, Voyages FRAM, Jet Tours et Look. La consolidation qui a marqué le secteur des voyageurs au Canada vient tout juste de s'amorcer en France.

Bien que la qualité soit un facteur important, la concurrence entre les voyageurs s'exerce surtout au niveau des prix, car les consommateurs veulent voyager au meilleur coût. La réduction des marges bénéficiaires au cours des dernières

années a amené les voyagistes à tenter d'obtenir des volumes et des parts de marché plus élevés. Un autre facteur important en matière de concurrence est l'accès exclusif à certains hôtels des destinations soleil, ce qui peut permettre à quelques voyagistes importants de contrôler les meilleurs hôtels.

3.2 ACTIVITÉS D'AGENT DE VOYAGES

La société dispose d'un réseau de 206 agences de voyages au Québec, dont quatre sont des établissements corporatifs de Tourbec ou de sa société affiliée, Consultour, et 202 sont des franchises; ces agences de voyages vendent une vaste gamme de produits, y compris ceux de la société. En vertu de leur contrat de franchise, les agences de voyages sont tenues de verser des droits calculés selon leurs revenus et de concentrer un certain pourcentage de leurs ventes auprès de la société. Consultour, par l'entremise d'Euro Charter, détient et exploite 48 agences de voyages à l'échelle de la France. Pour l'exercice terminé le 31 octobre 1997, les revenus de ces agences ont totalisé 560 millions de francs.

Les agents de voyages effectuent les réservations des produits, y compris ceux de la société, soit par l'intermédiaire de systèmes de réservation informatisés, soit par téléphone.

3.2.1 Part de marché et concurrence

D'après des sources de l'industrie, on compte plus de 5 000 agents de voyages au Canada (dont environ 1 100 au Québec), 5 000 en France et 7 000 au Royaume-Uni. Pour l'exercice terminé le 31 octobre 1997, les agences de voyages reliées à Consultour ont enregistré des revenus de 426 millions de dollars, ce qui représente environ 30 % du marché québécois.

Les agences de voyages se livrent concurrence principalement au chapitre des prix. Comme dans le cas des voyagistes, les faibles marges bénéficiaires obligent les agents de voyages à rechercher des volumes plus élevés et de plus grandes parts de marché.

3.3 ACTIVITÉS DE TRANSPORTEUR AÉRIEN NOLISÉ

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

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

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

Le parc d'avions d'Air Transat se compose actuellement de 10 Lockheed L-1011-150 de 362 sièges chacun, de trois Lockheed L-1011-500 de 309 sièges chacun, de cinq Boeing 757-200 ER de 228 sièges chacun et de deux Boeing 737-400 de 170 sièges chacun loués pour trois saisons hivernales, à compter de 1997-1998. Aux termes des contrats de location des cinq Boeing 757, Air Transat a versé un dépôt totalisant 5 610 000 \$ qui sera appliqué en réduction du paiement du dernier loyer de location à l'échéance des contrats. En vertu de la majorité des contrats de location, la société doit déposer auprès de ses locataires certains montants calculés selon le nombre d'heures de vol afin de provisionner les frais de remise en état des moteurs et des cellules.

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

Le 17 décembre 1997, Air Transat annonçait une entente de location-exploitation de deux appareils Airbus A-330-200. La livraison du premier est prévue pour février 1999 et celle du deuxième pour avril de la même année. Ces appareils gros porteurs et long courrier amorcent le programme de renouvellement de la flotte qui s'échelonne sur quelques années.

La société détient une participation de 84,4 % dans le capital de Look. Look est le co-fondateur de STAR, une société de transport aérien nolisé française, et détient une participation de 49,58 % dans cette société. STAR exploite quatre Airbus A-320 de 180 sièges chacun. Ces aéronefs desservent les destinations de Look dans le bassin méditerranéen et d'autres destinations selon les besoins.

Air Transat a affiché un taux de remplissage de 91 % pour l'été 1997 et de 87 % pour l'hiver précédent. En 1997, la société a enregistré un taux de ponctualité (soit le pourcentage des départs à l'heure avec une tolérance de 15 minutes; les retards dûs à des cas de force majeure étant exclus) de 98,9 % pour ses B-757 et de 98,3 % pour ses L-1011.

3.3.1 Distribution et marketing

Le marketing des services de transport aérien nolisé de passagers est effectué sur une base saisonnière, dans une large mesure par les voyagistes de la société qui organisent des forfaits. En hiver, les sièges vendus visent surtout les destinations soleil, tandis que durant l'été ils visent surtout l'Europe. La sélection des destinations est faite en étroite collaboration avec les voyagistes, lesquels concluent des ententes de nolisement avec le transporteur de six mois à huit mois avant le début de chaque saison et s'engagent à assurer les paiements à cet égard. Les ententes de nolisement sont généralement des ententes à court terme visant une saison, quoique Air Transat ait réussi à conclure des contrats à court et à moyen terme avec certains voyagistes qui ne sont pas des filiales, dont en particulier avec des sociétés affiliées.

Les voyagistes qui sont détenus par la société ou qui lui sont affiliés ont représenté 65 % des revenus d'Air Transat pour la période de douze mois terminée le 31 octobre 1997.

3.3.2 Entretien

Le 3 février 1994, Air Transat a fait l'acquisition d'un hangar comprenant deux baies d'environ 5 100 mètres carrés chacune, de même que des bureaux administratifs à l'Aéroport international de Montréal à Mirabel (Québec). La société effectue elle-même les travaux d'entretien normal et majeur de ses L-1011-150 et L-1011-500 et confie à des sous-traitants les travaux d'entretien majeur de ses B-757. Air Transat s'occupe également de certains travaux d'entretien pour le compte d'autres transporteurs aériens.

Air Transat maintient un important inventaire de pièces de rechange pour ses Lockheed L-1011 provenant des aéronefs qu'elle a achetés et démontés à cette fin.

Les procédés et normes de maintenance des aéronefs d'Air Transat dépassent ceux exigés par Transport Canada et sont aussi rigoureux que ceux établis par des transporteurs aériens réguliers reconnus qui ont la réputation de suivre des normes élevées à cet égard.

3.3.3 Assurances

Air Transat détient des polices d'assurances dont les montants sont conformes aux normes de l'industrie et respectent les exigences applicables prescrites par la loi et les engagements qu'elle a pris aux termes des contrats de location de ses aéronefs. L'assurance responsabilité de la société relativement à ses activités de transport aérien couvre la responsabilité liée aux dommages découlant des blessures subies par des passagers ou du décès de ceux-ci, de même que les dommages subis par des tiers. La couverture maximale est de 850 000 000 \$ par sinistre.

3.3.4 Approvisionnement en carburant

Les coûts du carburant constituent une part considérable des dépenses d'exploitation d'Air Transat. La société a négocié avec des sociétés pétrolières à l'échelle nationale et internationale pour s'assurer que ses aéronefs soient approvisionnés en carburant à tous les aéroports où elle exerce ses activités. Les prix du carburant sont déterminés pour chaque saison selon des marges fixes par rapport à la fluctuation des prix mondiaux. Au besoin, la société a recours à des opérations de couverture pour une partie de ses besoins en carburant. Les tarifs déposés par Air Transat auprès de l'Office

des transports du Canada précisent que les ententes de transport aérien nolisé conclues avec les voyageurs peuvent être modifiées si le prix payé pour le carburant varie de manière importante.

3.3.5 Les services de manutention et les services d'aéroport

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

3.3.6 Part de marché et concurrence

La distribution des produits des transporteurs aériens nolisés est assurée par les voyageurs, qui réservent des blocs de sièges auprès des transporteurs, négocient des tarifs de groupe pour les chambres d'hôtel et concluent d'autres arrangements visant à rendre le prix des forfaits vacances plus intéressant pour le consommateur que s'il s'était occupé lui-même de ses réservations.

Au cours des dernières années, les transporteurs aériens réguliers ont dû faire face à une forte concurrence sur les marchés internationaux du nolisement. Par suite de la libéralisation de 1984 et de la déréglementation au Canada de 1988, plusieurs transporteurs spécialisés dans les services de transport nolisé des passagers ont fait leur apparition en 1988 et 1989. Le tableau suivant démontre qu'au cours des dernières années la disponibilité de sièges auprès des transporteurs aériens nolisés canadiens a fluctué de façon importante :

Augmentation (diminution) du nombre de sièges offerts – Sociétés canadiennes de transport aérien nolisé

<u>1989</u>	<u>1990</u>	<u>1991</u>	<u>1992</u>	<u>1993</u>	<u>1994</u>	<u>1995</u>	<u>1996</u>
18 %	(11 %)	(14 %)	7,2 %	(0,9 %)	9,5 %	3 %	(21 %) ⁽¹⁾

(1) La forte diminution découle du transfert d'activités transfrontalières de nolisement à des activités transfrontalières d'affrètement régulières.

Source : Statistique Canada

Le tableau suivant présente les parts de marché détenues au cours des six dernières années par les transporteurs aériens nolisés du Canada, et ce, pour les vols nolisés internationaux, incluant les vols sur les États-Unis.

Parts de marché – Vols nolisés internationaux (y compris les États-Unis)

	<u>1991</u>	<u>1992</u>	<u>1993¹⁾</u>	<u>1994</u>	<u>1995</u>	<u>1996</u>
Air Canada	13,4 %	13,6 %	11,8 %	8,6 %	4,2 %	0,5 % ²⁾
Air Club	—	—	—	2,2 %	6,1 %	7,7 %
Air Transat	18,0 %	20,1 %	30,1 %	27,8 %	26,9 %	39,2 %
Canada 3000	17,7 %	19,9 %	21,4 %	25,4 %	28,7 %	20,4 % ²⁾
Canadien	20,4 %	18,3 %	18,0 %	17,3 %	10,9 %	3,6 % ²⁾
Nationair	23,1 %	23,1 %	8,3 %	—	—	—
Royal	—	1,6 %	8,6 %	16,7 %	18,4 %	21,9 %
Autres	7,4 %	3,4 %	1,8 %	2,0 %	4,8 %	6,7 %
	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>

Source : Statistique Canada

1) En avril 1993, Nationair a été mise en faillite et la majorité des voyageurs qui faisaient alors affaire avec elle ont demandé à Air Transat de remplacer Nationair pendant l'été 1993.

2) Les fortes diminutions du nombre de passagers pour les transporteurs Air Canada, Canadien et Canada 3000 découlent du transfert de leurs activités transfrontalières de nolisement à leurs activités transfrontalières d'affrètement régulières.

Le tableau suivant présente les parts de marché détenues au cours des six dernières années par les transporteurs aériens nolisés du Canada, et ce, pour les vols nolisés internationaux, excluant les États-Unis.

Parts de marché – Vols nolisés internationaux (excluant les États-Unis)

	<u>1991</u>	<u>1992</u>	<u>1993¹⁾</u>	<u>1994</u>	<u>1995</u>	<u>1996</u>
Air Canada	4,7 %	2,5 %	2,9 %	1,3 %	0,7 %	0,3 %
Air Club	—	—	—	3,6 %	8,1 %	5,7 %
Air Transat	29,3 %	32,5 %	43,5 %	39,9 %	35,3 %	40,7 %
Canada 3000	17,9 %	18,5 %	20,0 %	23,0 %	21,5 %	23,2 %
Canadien	7,8 %	7,6 %	9,2 %	8,0 %	6,4 %	4,0 %
Nationair	37,2 %	36,0 %	12,6 %	—	—	—
Royal	—	1,1 %	10,7 %	22,2 %	21,9 %	19,8 %
Autres	3,1 %	1,8 %	1,1 %	2,0 %	6,1 %	6,3 %
	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>

1) Voir note 1 ci-dessus

La concurrence que se livrent les transporteurs aériens nolisés est fondée essentiellement sur le prix, qui reflète surtout la disponibilité de sièges dans le secteur. Par conséquent, les prix varient de façon considérable selon la demande saisonnière et une guerre des prix se déclare souvent lorsque la capacité d'un transporteur dépasse la demande ou qu'un concurrent cherche à accroître sa part de marché. Le grand nombre de transporteurs aériens nolisés et de transporteurs aériens réguliers offrant des vols sur les États-Unis a entraîné une vive concurrence et de faibles marges bénéficiaires pour les vols sur ce pays.

3.4 CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

3.4.1 Voyagistes et agents de voyages

Dans tous les territoires où la société exerce ses activités, les voyagistes et les agents de voyages sont régis par des lois offrant diverses protections aux voyageurs et notamment au point de vue financier. Habituellement, en vertu de ces lois, une licence est nécessaire pour agir en qualité d'agent de voyages et de voyageur. Ces licences sont délivrées si certaines conditions sont respectées et, à l'occasion, si des droits sont acquittés. Dans certains territoires, comme le Québec, l'Ontario et la Colombie-Britannique, l'argent reçu des clients doit être déposé dans un compte en fidéicommis et ne peut être retiré que pour effectuer les paiements au bénéfice des clients. L'argent restant peut être retiré par le voyageur seulement lorsque les services ont été fournis.

Certains règlements et lois exigent aussi qu'un cautionnement soit versé pour obtenir une licence d'agent de voyages. Pour assurer le respect des lois et règlements applicables, des mécanismes de contrôle et d'inspection ont été mis en place. En outre, dans certains territoires, les agents de voyages doivent contribuer à un fonds d'indemnisation à titre de protection contre les fraudes et les faillites.

La société détient toutes les licences requises et estime respecter les exigences de la législation à laquelle elle est assujettie.

3.4.2 Transporteurs aériens nolisés

Réglementation internationale

L'aspect commercial du transport aérien international est réglementé par des conventions internationales, dont la principale est la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago en 1944 («Convention de Chicago»), par les lois et règlements en vigueur dans le pays où le transport aérien est effectué et par de nombreuses ententes bilatérales. Si le vol nolisé n'est exploité qu'entre deux destinations situées au Canada, seule la législation canadienne s'applique.

La Convention de Chicago représente le fondement de la réglementation des activités des transporteurs aériens. Certains principes touchant l'exploitation de vols nolisés internationaux ont été convenus entre chacun des états signataires, dont le Canada. En vertu de ces principes, le transport visé doit respecter les règlements de tous les pays entre lesquels il s'effectue et doit être approuvé en vertu de ces lois et règlements.

La Convention de Chicago a aussi mis sur pied l'Organisation de l'aviation civile internationale («OACI»), agence spécialisée des Nations Unies, dont l'objectif est de favoriser la planification et le développement du transport aérien international. Sous les auspices de l'OACI, les règles établissant les normes minimales d'exploitation sont généralement convenues de façon multilatérale. Généralement, l'exploitation de vols nolisés entre la plupart des pays ne nécessite pas d'autre entente, sauf pour ce qui est de certaines exceptions relatives à des quotas en matière de capacité. La France attribue chaque année aux transporteurs aériens nolisés étrangers un quota de sièges, déterminé en fonction du nombre de passagers transportés l'année précédente.

Réglementation canadienne

Au Canada, l'exploitation d'un transporteur aérien commercial est régie par la *Loi sur l'aéronautique* et la *Loi sur les transports au Canada*. Cette exploitation est assujettie à la délivrance d'un certificat d'exploitation, confirmant que le parc d'aéronefs respecte les normes canadiennes, et d'une licence appropriée aux activités visées. Dans le cas des vols nolisés, un permis est requis pour chaque vol ou série de vols proposés. Les licences et les permis de nolisement sont délivrés par l'Office des transports du Canada (l'«Office»), alors que le certificat d'exploitation est émis par Transport Canada. Ce certificat confirme que le transporteur aérien a l'équipement nécessaire et est en mesure d'exercer ses activités conformément au Règlement de l'aviation canadien et au Règlement sur les transports aériens. Air Transat a reçu le 13 novembre 1987 un tel certificat, qui a par la suite été modifié pour refléter les conditions d'exploitation changeantes de la société. La dernière modification du certificat remonte au 24 décembre 1997.

Par ailleurs, Air Transat est tenue d'obtenir un permis de l'Office pour chaque vol nolisé international ou pour chaque série de vols nolisés internationaux. L'autorisation est assujettie aux détails fournis à l'Office relativement au vol, à l'admissibilité et à la responsabilité financière du nolisier ainsi qu'aux modalités des contrats de nolisement. De plus, la délivrance de toute autorisation pour un vol nolisé ou une série de vols nolisés internationaux dépend du dépôt par Air Transat de documents prouvant de façon satisfaisante que les paiements anticipés versés par le nolisier sont protégés par un cautionnement ou une lettre de crédit irrévocable qui garantit un montant équivalant aux paiements reçus du nolisier à titre d'avance pour tous les vols faisant l'objet d'un contrat et non réalisés. L'Office détermine aussi les conditions régissant la relation entre les transporteurs aériens et le nolisier et les conditions en vertu desquelles le public peut acheter des places auprès de ces derniers.

Le transporteur aérien doit demander au nolisier le prix fixé en fonction des tarifs déposés préalablement auprès de l'Office. En contrepartie, le nolisier offre les places au public à un prix qui ne peut être inférieur à celui déterminé en vertu des tarifs, sous réserve d'ajustements dans certains cas.

D'autres conditions s'appliquent à la vente de places à bord de vols nolisés internationaux si le nolisier accepte les réservations anticipées ou organise des vols nolisés à forfait. Ces conditions comprennent généralement des restrictions relativement aux réservations et paiements anticipés, aux frais d'annulation, au prix minimum, à la durée du séjour, au caractère transférable ainsi qu'à l'exigence que toutes les ventes visent des allers-retours. En vertu de la réglementation canadienne actuelle, un transporteur aérien n'a pas le droit de vendre directement au public des sièges pour des services de transport aérien nolisé international, mais doit nolisier un aéronef auprès d'un ou de plusieurs nolisiers compétents.

Air Transat détient tous les certificats et permis nécessaires et estime se conformer aux exigences de toute la législation canadienne qui s'applique. De plus, tous les aéronefs d'Air Transat respectent les exigences du «Chapitre 3» de Transport Canada en matière de bruit.

De plus, en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, pas plus de 25 % des actions assorties de droit de vote peuvent être détenues, directement ou indirectement, par des non-Canadiens au sens de cette loi.

Les conditions et restrictions mentionnées précédemment ne s'appliquent pas aux vols domestiques canadiens puisque la législation ne fait plus de distinction entre les services de vols réguliers et les services de vols nolisés et, dans les faits, dérègle le marché domestique. De plus, les services de vols réguliers de Transat à destination de Cuba et de la France sont sujets aux règles établies aux termes des ententes bilatérales conclues entre le Canada et ces pays.

Réglementation étrangère

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

3.5 EMPLOYÉS

Au 31 octobre 1997, la société et ses filiales employaient 2 425 personnes à temps plein et ses sociétés liées, 1 272 personnes à temps plein, pour un total de 3 697 employés répartis comme suit :

Air Transat	1 322	Haycot	490	Transat	15
Vacances Air Transat	446	Look	314	VAT France	105
Brok'Air	55	Nolitour	65	World of Vacations Ltd.	300
Consultour	86	Regent	99	ATH Floride	13
DMC	30	STAR	166		
Euro Charter	175	Tourbec	16		

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

Certains des employés d'Air Transat appartiennent à l'une des quatre associations d'employés avec lesquelles Air Transat a négocié une série de conditions de travail. Les pilotes, les agents de bord, le personnel de bureau de l'affectation des équipages et, récemment, les mécaniciens ont été regroupés en unités de négociation accréditées. Les agents de bord sont représentés par le Syndicat canadien de la fonction publique et le personnel de bureau de l'affectation des équipages et les mécaniciens, par l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale. Les pilotes sont représentés par l'Association des PNT d'Air Transat. Une convention collective a été conclue avec les mécaniciens pour la période comprise entre le 1^{er} novembre 1995 et le 31 octobre 1999. Toutes les autres conventions ont une durée de trois ans se terminant le 31 octobre 1998.

La société estime entretenir de bonnes relations avec ses employés.

3.6 RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES ACTIVITÉS

La société est active dans deux principaux secteurs géographiques, soit le Canada et la France.

	<u>Canada</u>		<u>France</u>		<u>Total</u>	
	1997	1996	1997	1996	1997	1996
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Revenus provenant de tiers	816 955	576 619	499 785	202 538	1 316 740	779 157
Cessions entre zones géographiques	68 242	53 216	—	—	—	—
Revenus totaux	885 197	629 835	499 785	202 538	1 316 740	779 157
Amortissement	22 524	16 890	2 991	463	25 515	17 353
Éléments d'actif sectoriels	359 862	213 434	107 614	95 493	467 476	308 927
Dépenses en immobilisations	45 356	22 612	996	674	46 352	23 286

3.7 LIEUX D'EXPLOITATION

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

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

<u>Nom</u>	<u>Adresse</u>	<u>Description</u>	<u>Superficie</u>
Transat	300, rue Léo-Pariseau Bureau 400 Montréal (Québec)	Siège social	724 m ²
Air Transat	12 655, Commerce A-4 Aéroport international de Montréal Mirabel (Québec)	Bureaux	1 200 m ²
	19 555, Cargo A-6 Édifice D Aéroport international de Montréal Mirabel (Québec)	Entrepôt	4 638 m ²
Vacances Air Transat	300, rue Léo-Pariseau Bureau 400 Montréal (Québec)	Siège social	4 082 m ²
	5 915, Airport Road Bureau 1000 Mississauga, Ontario	Bureaux	1 100 m ²
	505, Burrard Street Bureau 620 Vancouver, British-Columbia	Bureaux	800 m ²

Nolitour	300, rue Léo-Pariseau 5 ^e étage Montréal (Québec)	Siège social	849 m ²
VAT France	43, boul. Diderot 75012 Paris France	Siège social	1 650 m ²
DMC Transat	300, rue Léo-Pariseau 6 ^e étage Montréal (Québec)	Siège social	710 m ²
Regent	6 205, Airport Road Mississauga, Ontario	Siège social	1 397 m ²
Look Voyages	12, rue Truillot Ivry-sur-Seine France	Siège social	5 277 m ²

En outre, Air Transat loue plusieurs billetteries et installations d'entretien, de restauration et d'entreposage à Montréal, à Québec, à Toronto et à Vancouver, de même qu'un simulateur de vol à Toronto. Vacances Air Transat a des bureaux inoccupés faisant encore l'objet d'un contrat de location à Québec et loue plusieurs billetteries dans les quatre villes susmentionnées ainsi que des installations d'entreposage à Montréal et à Toronto.

3.8 ENVIRONNEMENT

La société est assujettie à diverses lois en matière environnementale et elle surveille son exploitation pour s'assurer qu'elle respecte les exigences et normes environnementales applicables et, au besoin, adopte des mesures préventives et correctives. À cet égard, Air Transat a notamment mis en place une série de programmes et procédures pour optimiser les processus de récupération, de recyclage et de gestion des carburants fossiles. La société respecte, à tous égards importants, toutes les dispositions des lois et règlements sur l'environnement.

RUBRIQUE 4 PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES CONSOLIDÉES

4.1 ANNUELLES

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

	Exercices terminés les 31 octobre				
	1997	1996	1995	1994	1993
	(en milliers de dollars, sauf les montants par action)				
Revenus	1 316 740 \$	779 157 \$	551 766 \$	522 177 \$	445 700 \$
Bénéfice avant amortissement, frais financiers et impôts sur le revenu	72 457	60 179	47 506	32 781	15 853
Bénéfice d'exploitation	46 942	42 826	29 261	16 003	3 112
Bénéfice net	25 364	22 202	16 910	5 568	465
Marge brute d'autofinancement	46 117	37 742	33 178	21 417	14 588
Fonds de roulement	33 279	(83 517)	(22 646)	(21 595)	(28 949)
Immobilisations (y compris stock de pièces de rechange durables)	130 083	95 710	79 944	90 363	92 977
Actif total	467 476	308 927	171 773	176 500	174 756
Dette à long terme et obligations en vertu de contrats de location-acquisition (y compris la tranche échéant à moins d'un an)	116 900	44 533	45 816	55 429	56 703
Débiteure	10 000	10 000	2 500	2 500	2 500
Avoir des actionnaires	164 420	52 995	25 824	39 222	32 943
Bénéfice par action	0,78	0,98	0,45	0,13	0,01
Bénéfice dilué par action	0,74	0,86	0,41	0,13	0,01

* Les nombres d'actions ainsi que les données par action tiennent compte de la subdivision des actions ordinaires de la société de décembre 1996, sur la base de trois actions ordinaires pour chaque action ordinaire émise et en circulation.

4.1.1 Exercice 1997 par rapport à l'exercice 1996

Pour l'exercice financier terminé le 31 octobre 1997, les revenus de Transat ont franchi le cap du milliard de dollars, passant de 779,2 millions de dollars en 1996 à plus de 1,3 milliard de dollars en 1997, soit une augmentation de 537,6 millions de dollars ou 69 %. De cette progression, 342,3 millions de dollars proviennent des participations dans Look (participation de 33,7 % acquise en avril 1996, portée à 68 % en octobre 1996 et à 84,4 % en juin 1997), Brok'Air (participation de 34,4 % acquise en juillet 1996, portée à 39 % en décembre 1996) et World of Vacations Ltd. (participation de 35 % acquise en août 1996). Les autres filiales du groupe ont quant à elles généré une croissance de 195,3 millions de dollars ou de 29 % par rapport à leurs résultats de l'an dernier.

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 1997, Transat a dégagé un bénéfice net de 25,4 millions de dollars ou 0,78 \$ par action (0,74 \$ par action après dilution) contre un bénéfice net de 22,2 millions de dollars ou 0,98 \$ par action (0,86 \$ par action après dilution) pour l'exercice 1996. Le bénéfice net a progressé de 3,2 millions de dollars, représentant une augmentation de 14 % d'un exercice à l'autre. Le recul du bénéfice par action résulte essentiellement de l'effet de dilution provenant de l'émission d'actions ordinaires réalisée au début de l'exercice 1997.

Au cours de l'exercice 1997, Transat a enregistré une amélioration de ses résultats, principalement grâce au renforcement de sa position sur ses marchés, ce qui s'est traduit par une forte croissance du volume, particulièrement à Toronto, à Vancouver et en France. Accompagnée d'un raffermissement des prix, cette situation a donné lieu à une

amélioration de la contribution marginale. Toutefois, cette augmentation a été en partie neutralisée par le recul de la devise française par rapport au dollar canadien, principalement au cours de l'été, par la hausse de certaines dépenses d'exploitation, dont le carburant et l'entretien des aéronefs, ainsi que par la perte enregistrée par la filiale Look.

Revenus

Les activités de Transat sont réparties en deux grandes saisons : la saison hivernale, du 1^{er} novembre au 30 avril, durant laquelle elle offre des vols et des forfaits principalement au départ du Canada et de la France vers les destinations soleil; et la saison estivale, du 1^{er} mai au 31 octobre, durant laquelle elle propose des vols et des forfaits surtout entre le Canada et l'Europe d'une part, et au départ de la France à destination principalement du bassin méditerranéen, de l'Amérique du Nord et des Caraïbes d'autre part. Durant l'été, les ventes sont réalisées, tant auprès des Canadiens pour des voyages vers l'Europe qu'auprès des Européens pour des voyages vers le Canada.

Au cours de l'hiver 1996-1997, les revenus de Transat ont connu une augmentation de 325,8 millions de dollars, ou 108 %, par rapport à ceux de la période correspondante de 1995-1996, atteignant 628 millions de dollars comparativement à 302,2 millions de dollars. Une partie de cette croissance, environ 205 millions de dollars, est imputable aux sociétés acquises au cours de l'exercice 1996, et dont la contribution aux résultats n'a été significative qu'à compter du deuxième semestre de ce même exercice. Ainsi, au cours du premier semestre de l'exercice 1997, Look a contribué pour 142,1 millions de dollars au chapitre des revenus consolidés de Transat, alors que World of Vacations Ltd. et Brok'Air y ont ajouté 62,9 millions de dollars (quote-part de Transat seulement).

Les autres filiales du groupe ont quant à elles connu une augmentation de leurs revenus de l'ordre de 120,8 millions de dollars, soit 40 %. Cette performance remarquable des autres filiales est liée surtout au volume d'activités à la hausse dans les principaux marchés et au raffermissement des prix. Ainsi, Vacances Air Transat a vu ses revenus croître de 31 % au premier semestre de 1997 comparativement à ceux du semestre correspondant de l'exercice précédent, enregistrant ses hausses les plus marquées sur les marchés de l'Ontario et de l'Ouest Canadien. Au cours du même semestre, les revenus de Vacances Air Transat (France) grimpaient de 107 % alors que ceux de Nolitour (marché du Québec) et de Regent (marché de l'Ontario) augmentaient de 27 % et de 18 %, respectivement.

Air Transat affiche également un volume d'activités accru; ses revenus (incluant les activités à l'intérieur du groupe) ont connu une progression d'environ 74 millions de dollars ou 63 %. Ainsi, s'appuyant sur la demande croissante des voyageurs du groupe et compte tenu du volume généré par World of Vacations Ltd. (acquise en 1996), Air Transat a dû ajouter de nouveaux aéronefs à sa flotte, laquelle totalisait 17 appareils au 31 octobre 1997, soit 10 Lockheed L-1011-150 (huit en 1996), deux Lockheed L-1011-500 (aucun en 1996) et cinq Boeing 757 (quatre en 1996). Air Transat avait de plus loué deux Boeing 757 pour la saison hivernale 1996-1997 seulement afin de combler ses besoins sur le plan de la capacité.

Pour le semestre d'été, les revenus sont passés de 477,0 millions de dollars en 1996 à 688,8 millions de dollars au deuxième semestre de 1997, une augmentation de 211,8 millions de dollars ou 44 %. Comme le premier semestre, une partie importante de cette hausse de revenus, soit 137,6 millions de dollars, est attribuable aux entreprises acquises en 1996. Ainsi, près de 20 millions de dollars de cette augmentation ont été générés par la quote-part des revenus de World of Vacations Ltd. et de Brok'Air (acquises à l'été 1996), et près de 115 millions de dollars par la participation dans Look. Il faut noter que cette dernière hausse résulte non pas d'un accroissement de l'activité de Look qui, dans le cadre d'un repositionnement stratégique, a plutôt vu ses revenus décroître au semestre d'été 1997 par rapport à ceux de 1996, mais plutôt de l'augmentation de la participation de Transat (de 33,7 % en avril 1996 à 68 % en octobre 1996 et à 84,4 % en juin 1997). Les résultats de Look qui avaient été consolidés proportionnellement (quote-part de 33,7 %) dans les résultats de Transat jusqu'au 15 octobre 1996 sont consolidés pour l'ensemble de l'exercice 1997.

Quant aux autres filiales, leurs revenus ont connu une croissance de 74,2 millions de dollars, ou 20 %, pour le semestre d'été. Les voyageurs du groupe ont tous enregistré une augmentation de leurs revenus, soit une moyenne de 21 % pour Vacances Air Transat, de 14 % pour VAT France, de 10 % pour Regent, de 116 % pour Nolitour (compte tenu de l'acquisition d'Auratours) et de 8 % pour le voyageur réceptif DMC. Parallèlement, les revenus d'Air Transat augmentaient de 35 %. La croissance des revenus au cours de l'été 1997 comparativement à l'été 1996 résulte d'une augmentation du volume d'activités, les voyageurs du groupe réussissant à consolider leur position dans leurs marchés respectifs, ainsi que d'une augmentation des prix de vente.

Bien que la société ait poursuivi sa politique de couverture des risques de change au moyen de contrats à terme, les revenus de la société ainsi que son bénéfice ont été affectés à la baisse, pour l'exercice 1997 comparativement à 1996, en raison du recul du franc français par rapport à la devise canadienne. L'impact de ce recul s'est particulièrement fait sentir au cours de l'été, période d'activité intense pour le groupe sur le marché français. Pour l'ensemble de l'exercice, le recul de la devise française a entraîné un repli de 7,1 millions de dollars sur le plan de la rentabilité de la société par rapport à 1996.

Dépenses et revenus d'intérêt

Quant aux dépenses, l'augmentation de certaines participations combinée à l'ajout pour l'ensemble de l'exercice aux comptes consolidés des résultats de sociétés acquises en cours d'exercice 1996, ont eu pour effet d'augmenter le niveau des dépenses de l'exercice 1997 comparativement au précédent. L'augmentation du volume d'activités en 1997 par rapport à 1996 a également entraîné une hausse des dépenses.

L'importante augmentation des prix mondiaux du carburant au cours du semestre d'hiver 1996-1997 a également entraîné une hausse des dépenses en 1997 comparativement à 1996, partiellement réduite par une surcharge imposée aux clients. Bien que cette hausse des coûts ait été partiellement compensée au semestre d'été, les résultats de l'exercice 1997 ont été réduits d'environ 3,3 millions de dollars par rapport à ceux de l'exercice 1996 en raison de la hausse du prix du carburant.

Pour leur part, les frais d'entretien des aéronefs ont subi des pressions à la hausse en 1997. Il faut se rappeler qu'en 1996, la société avait réalisé des économies importantes en ce qui concerne les pièces de rechange, d'une part en utilisant des aéronefs acquis à cette fin plutôt qu'en achetant des pièces sur une base unitaire, et d'autre part en renégociant les conditions de retour de certains aéronefs à la fin de leur bail. En 1997, bien que la société ait maintenu sa politique relative aux pièces de rechange, les frais d'entretien ont été supérieurs à ceux de 1996.

La dépense d'amortissement de l'exercice a connu quant à elle une augmentation significative par rapport à celle de l'exercice précédent à la suite des acquisitions et améliorations aux différents aéronefs de la flotte réalisées au cours des deux derniers exercices. Une autre partie de la hausse des dépenses d'amortissement vient de l'écart d'acquisition relié aux entreprises acquises au cours de l'exercice 1996 et qui est amorti sur la totalité de l'exercice 1997. Sur le plan des devises, la baisse du franc français face au dollar canadien a eu un impact négatif d'environ 7,1 millions de dollars. La hausse du dollar canadien par rapport à la devise américaine a par contre entraîné une diminution des dépenses et une amélioration des résultats d'environ 1,3 million de dollars au cours de l'exercice 1997.

Malgré les éléments qui ont exercé une pression à la baisse sur la rentabilité, l'augmentation du volume d'activités combinée au raffermissement des prix ont permis une amélioration de la contribution marginale et du bénéfice d'exploitation.

La prise en compte des résultats de Look et de la quote-part de World of Vacations Ltd. a eu un impact négatif sur le bénéfice de l'exercice 1997. Ainsi, Look (excluant ses sociétés satellites) a dégagé une perte avant impôts de 9,8 millions de dollars au cours de l'exercice 1997. Notons que pour l'exercice 1998, il est anticipé que Look subira une perte, mais se rapprochera toutefois de l'équilibre financier. Quant à World of Vacations Ltd., celle-ci a subi une perte au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 1997; la quote-part attribuée à Transat s'élève à 2 millions de dollars avant impôts.

L'accroissement de 2,6 millions de dollars de la dépense d'intérêt pour l'exercice 1997, comparativement à l'exercice précédent, résulte des acquisitions d'immobilisations effectuées au cours des exercices 1996 et 1997 et financées par une augmentation de la dette (essentiellement des obligations en vertu de contrats de location-acquisition) ainsi que de l'emprunt bancaire contracté pour financer les acquisitions d'entreprises de 1996. La consolidation des résultats de Look dans ceux de la société a également donné lieu à une augmentation de la dépense d'intérêt, Look bénéficiant elle-même des crédits renouvelables auprès d'institutions financières françaises.

L'augmentation d'environ 3,2 millions de dollars des revenus d'intérêt découle principalement de l'investissement des fonds provenant de l'émission d'actions effectuée en début d'exercice ainsi que de la consolidation des comptes de Look.

Les sociétés satellites

Une partie de l'augmentation du bénéfice net de la société est attribuable à sa quote-part du bénéfice net des sociétés satellites Haycot et Consultour, ayant toutes deux réalisé une excellente performance financière en 1997. Le transporteur aérien français STAR, détenu à 49,6 % par Look, a également apporté une contribution accrue aux résultats de Transat en 1997.

Situation financière

Les liquidités de Transat au 31 octobre 1997 s'élevaient à 141,3 millions de dollars comparativement à 46,9 millions de dollars au 31 octobre 1996. Il s'agit d'une augmentation de 94,4 millions de dollars, découlant de rentrées nettes de 24,6 millions de dollars générées par les activités d'exploitation, de sorties nettes de 64,5 millions de dollars utilisées pour des activités d'investissement et de rentrées nettes de 134,3 millions de dollars provenant des activités de financement. Les rentrées nettes générées par les activités d'exploitation résultent essentiellement de la marge brute d'autofinancement dégagée par Transat qui a atteint 46,1 millions de dollars, (1,41 \$ par action ou 1,34 \$ après dilution), en hausse de 22 % par rapport aux 37,7 millions de dollars (1,69 \$ par action ou 1,45 \$ après dilution) de l'exercice 1996.

Par ailleurs, des liquidités de 13,8 millions de dollars ont été investies dans le fonds de roulement, dont 5,6 millions de dollars à l'augmentation des dépôts auprès de divers fournisseurs et 8,7 millions de dollars à la réduction des comptes créditeurs et frais courus alors que les dépôts reçus de clients procuraient des liquidités nettes d'environ 5 millions de dollars au cours de l'exercice. Finalement, l'augmentation des dépôts nets de provisions pour remise en état des moteurs et cellules a causé une diminution des liquidités de la société d'environ 7,7 millions de dollars au cours de l'exercice 1997.

Transat a consacré 64,5 millions de dollars aux activités d'investissement au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 1997. Quelque 46,4 millions de dollars ont été consacrés à des dépenses en immobilisations et 9,1 millions de dollars à l'achat de pièces de rechange durables. Au cours de l'exercice, la société a acquis deux Lockheed L-1011-150 pour une valeur totale de 9,2 millions de dollars et deux Lockheed L-1011-500 ainsi qu'un moteur de rechange pour un montant total de 23,7 millions de dollars; à ces sommes viennent s'ajouter environ 4 millions de dollars pour des améliorations aux différents aéronefs de la flotte d'Air Transat ainsi que 9,5 millions de dollars pour des équipements d'aéronefs et des équipements informatiques, téléphoniques et autres. Finalement, au cours de l'exercice 1997, 6,4 millions de dollars ont été prêtés à une société satellite.

Les rentrées nettes de 134,3 millions de dollars provenant des activités de financement viennent pour une large part de l'émission d'actions ordinaires effectuée en début d'exercice et qui a généré un produit net de l'ordre de 84 millions de dollars. Au cours de l'exercice, la société a augmenté ses emprunts bancaires, sa dette à long terme et ses obligations en vertu de contrats de location-acquisition d'un montant net de 49,8 millions de dollars, afin de financer les importants investissements en immobilisations effectués au cours de l'exercice ainsi que pour combler les besoins de fonds de Look.

À l'échéance de son crédit bancaire de 35 millions de dollars en cours d'exercice, la société a conclu une entente avec un syndicat bancaire portant sur un crédit à terme rotatif de 55 millions de dollars ainsi que sur un crédit spécial rotatif de 27 millions de dollars pour les fins de lettres de garantie (en remplacement d'un crédit similaire de 25 millions de dollars).

4.1.2 Exercice 1996 par rapport à l'exercice 1995

La société a dégagé, pour l'exercice terminé le 31 octobre 1996, un bénéfice net de 22,2 millions de dollars ou 0,98 \$ par action (0,86 \$ par action après dilution), contre 16,9 millions de dollars ou 0,45 \$ par action (0,41 \$ par action après dilution) pour l'exercice 1995. Si nous excluons le gain exceptionnel réalisé en 1995 sur le transfert des opérations de voyageur réceptif, le bénéfice net a progressé de 14,4 millions de dollars à 22,2 millions de dollars, soit une augmentation de 54 %. Cette progression a été possible malgré le rachat de 48 % des actions en circulation en cours d'exercice 1995. Par conséquent, le bénéfice par action a progressé de 154 % en excluant le gain exceptionnel.

La société a amélioré ses résultats grâce à une croissance importante de ses ventes à Toronto, à Vancouver et en France. De plus, la société a bénéficié d'un taux de change favorable sur ses revenus en devises européennes. Cependant, les marges ont été affectées par des réductions de tarifs sur les programmes de l'Europe, en particulier en fin de saison au

Royaume-Uni, pour faire face à une surcapacité jumelée à une faible demande. En ce qui a trait aux dépenses d'exploitation, la société a réussi à maintenir une structure de coûts très basse. Elle a réussi, entre autres, à générer des économies substantielles sur l'exploitation de ses Lockheed L-1011 en utilisant des pièces de rechange provenant d'aéronefs achetés à cette fin et en refinançant certains de ses appareils.

Pour l'exercice terminé le 31 octobre 1996, les revenus de la société sont passés de 551,8 millions de dollars à 779,2 millions de dollars, soit une augmentation de 227,4 millions de dollars ou 41 %. De cette progression, 109,1 millions de dollars proviennent des acquisitions de Look, Brok'Air et World of Vacations Ltd. Les filiales existantes ont quant à elles connu une croissance de 118,3 millions de dollars, soit 21 %. Air Transat a ajouté trois Lockheed L-1011 au cours de l'exercice pour faire face à cette croissance. Au 31 octobre 1996, la flotte d'Air Transat consistait en huit Lockheed L-1011 et quatre Boeing 757.

Revenus

La progression des ventes de la société au cours de la saison d'hiver 1995-1996 comparativement à l'hiver précédent a été de 42,5 millions de dollars, soit 16 %. Au cours de cette période, le niveau des prix de vente a été comparable à celui de l'année précédente. Malgré un marché difficile où plusieurs concurrents ont connu des baisses de leur volume d'affaires, particulièrement en Ontario, les revenus des voyageurs du groupe ont connu des augmentations intéressantes chez Vacances Air Transat (Toronto), Vacances Air Transat (Vancouver), VAT France et Nolitour. Les revenus d'Air Transat ont également connu une croissance suite à l'addition, en décembre 1995, d'un sixième Lockheed L-1011 afin d'ajuster sa flotte à la hausse de la demande des voyageurs du groupe.

L'augmentation des ventes au cours de la saison de l'été 1996 comparativement à l'été précédent a été de 184,9 millions de dollars ou 63 %. Durant cette période, la société a fait l'acquisition de nouvelles filiales ou coentreprises qui lui ont apporté les volumes de ventes suivants : Look 96,2 millions de dollars, World of Vacations Ltd. 8,4 millions de dollars et Brok'Air 4,5 millions de dollars. Les filiales existantes ont augmenté leur volume de ventes de 75,8 millions de dollars ou 26 %. Les revenus des voyageurs ont augmenté tant chez VAT France, Vacances Air Transat (Montréal), Vacances Air Transat (Toronto), Vacances Air Transat (Vancouver) et DMC et sa nouvelle filiale, Club Kilomètre inc. Les revenus d'Air Transat ont également connu une croissance à la suite de l'addition, au cours de l'été de 1996, d'un septième et d'un huitième Lockheed L-1011. Au cours de la saison d'été 1996, la société a bénéficié de l'appréciation des devises européennes et en particulier du franc français, qui est venu augmenter les revenus de la société. Cependant, le niveau des prix de vente a été inférieur d'environ 2 % à celui de l'été précédent en raison, principalement, d'une importante baisse des prix à la fin de la saison au Royaume-Uni.

Dépenses

La société a continué au cours de l'exercice à mettre beaucoup d'emphase à bien contrôler tous ses coûts, entre autres au niveau d'Air Transat où elle a maintenu un coût d'exploitation par siège-mille offert de 5,7 cents. Cette structure de coûts, l'une des plus basses de toute l'industrie, constitue un avantage compétitif déterminant pour la société.

Le taux d'utilisation des aéronefs de la société a continué d'être très efficace en 1996. De plus, Air Transat a réussi à améliorer son taux de remplissage moyen qui est passé de 89,3 % en 1995 à 90,8 % en 1996. La société a aussi réussi à faire des économies importantes au niveau du coût de ses pièces de rechange; plutôt que d'acheter des pièces sur une base unitaire, elle a acquis quatre Lockheed L-1011 depuis 1993 pour fin d'utilisation des moteurs et des pièces de rechange, le tout sous la supervision de son département de contrôle de la qualité qui maintient des standards très élevés au niveau de la sécurité des aéronefs. De plus, la société a acquis et refinancé trois Lockheed L-1011 réalisant des économies substantielles, entre autres en renégociant les conditions de retour de ces aéronefs à la fin de leur bail.

Malgré la hausse du prix mondial du carburant survenue à l'été 1996, la société a réussi à maintenir des prix comparables à ceux payés en 1995 grâce à une couverture efficace de contrats à terme.

L'inclusion dans les résultats de la société de la nouvelle filiale Look au cours de l'été 1996, a eu un impact négatif; celle-ci a subi une perte à la suite des conditions de marché difficile. L'augmentation de la dépense d'autres intérêts et frais

financiers s'explique par l'inclusion des résultats de Look dans ceux de la société et par les intérêts sur le prêt temporaire ayant servi au rachat des actions de la société en 1995.

Situation financière

Les liquidités de la société au 31 octobre 1996 s'élevaient à 46,9 millions de dollars comparativement à 35,1 millions de dollars au 31 octobre 1995, soit une augmentation de 11,8 millions de dollars qui s'explique de la façon suivante : des rentrées nettes de 27,4 millions de dollars provenant des activités d'exploitation, des sorties nettes de 44,1 millions de dollars utilisées pour des activités d'investissement et des rentrées nettes de 28,5 millions de dollars provenant des activités de financement.

Les rentrées nettes de 27,4 millions de dollars provenant des activités d'exploitation s'expliquent essentiellement par l'excellente marge brute d'autofinancement que continue de générer la société. En effet, au cours de l'exercice 1996, la société a dégagé une marge brute d'autofinancement de 37,7 millions de dollars, soit 1,69 \$ par action, en regard de 33,2 millions de dollars, soit 0,91 \$ par action en 1995. Il faut aussi noter l'augmentation de 11,4 millions de dollars des dépôts nets de provisions pour remise en état des moteurs et cellules.

Les sorties nettes de 44,1 millions de dollars utilisées pour des activités d'investissement s'expliquent surtout par l'acquisition d'immobilisations pour 23,3 millions de dollars et par les contreparties pour des sociétés acquises pour 16,2 millions de dollars. Au cours de l'exercice, la société a acquis trois Lockheed L-1011 pour une valeur totale de 15,2 millions de dollars à laquelle il faut ajouter une valeur de 2,3 millions de dollars pour des améliorations aux différents aéronefs de la flotte d'Air Transat. La société a aussi fait l'acquisition d'équipements informatiques pour une valeur de 3,3 millions de dollars et d'équipements d'aéronefs et autres pour un total de 2,5 millions de dollars. Pour ce qui est des sociétés acquises, la société a d'abord acquis le 19 avril 1996, 33,7 % des actions en circulation de Look pour une contrepartie de 12,2 millions de dollars. Par la suite, le 15 octobre 1996, elle a augmenté sa participation dans Look à 68 % pour une contrepartie minimum de 1,1 million de dollars. Il est à noter que, à la suite de cette prise de participation, la société a assumé le déficit de fonds de roulement d'environ 40 millions de dollars de Look. La société a aussi acquis, au cours de l'exercice, 35 % de World of Vacations Ltd., 34,4 % de Brok'Air et 66 2/3 % de Club Kilomètre inc. pour des contreparties totales de 2,9 millions de dollars.

Les rentrées nettes de 28,5 millions de dollars provenant des activités de financement s'expliquent d'abord par l'augmentation des emprunts bancaires pour un montant total de 29,9 millions de dollars. Ces montants ont été utilisés essentiellement pour financer les besoins de fonds de Look. Au cours de l'exercice, la société a augmenté sa dette de 9,2 millions de dollars essentiellement suite au financement de deux des Lockheed L-1011 acquis au cours de l'exercice; elle a aussi remboursé sa dette à long terme existante pour un montant de 11,9 millions de dollars et un emprunt au montant de 7,5 millions de dollars. Finalement, l'investissement de 10 millions de dollars de l'actionnaire minoritaire dans Vacances Air Transat a été converti en débenture.

4.1.3 Exercice 1995 par rapport à l'exercice 1994

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 1995, les revenus de la société se sont établis à 551,8 millions de dollars comparativement à 522,2 millions de dollars pour l'exercice terminé le 31 octobre 1994, soit une croissance de 6 %. En ce qui a trait aux résultats, la société dégage, pour l'exercice 1995, un bénéfice net de 16,9 millions de dollars, soit 0,45 \$ par action, en regard d'un bénéfice net de 5,6 millions de dollars, soit 0,13 \$ par action, pour l'exercice 1994. Le bénéfice avant quote-part du bénéfice net des sociétés satellites, impôts sur le revenu et part des actionnaires sans contrôle est passé de 10,1 millions de dollars en 1994 à 28,4 millions de dollars en 1995, soit une amélioration de 18,3 millions de dollars.

La stratégie de consolidation mise en place par la direction au cours des deux dernières années a permis à la société de se concentrer sur l'amélioration de ses marges bénéficiaires, ce qui a été rendu possible surtout grâce à un meilleur taux d'utilisation des aéronefs exploités par la société. En effet, la société a généré au cours de l'exercice des revenus légèrement supérieurs à ceux de l'exercice précédent, tout en n'exploitant que neuf aéronefs contre douze en 1994, ce qui a entraîné des économies nettes de 11,9 millions de dollars.

De plus, l'accroissement de volume au niveau des revenus a entraîné une amélioration de 2,9 millions de dollars de la marge brute. La société a aussi réussi à réaliser des économies de 2,7 millions de dollars au cours de l'exercice 1995 en renégociant certains de ses contrats de manutention et de nourriture aux passagers. La société a également profité d'un taux de change avantageux sur ses revenus en francs français qui, déduction faite de l'incidence sur ses dépenses en francs français, lui ont apporté un écart favorable de 3,0 millions de dollars.

Par contre, la dévaluation continue du dollar canadien face au dollar américain a représenté une dépense additionnelle de 4,1 millions de dollars. L'augmentation du prix mondial du carburant a entraîné une dépense additionnelle de 2,3 millions de dollars. Par contre, l'augmentation générale des liquidités moyennes de la société au cours de l'exercice a permis de réduire les autres intérêts et frais financiers de 700 000 \$ et d'accroître les revenus d'intérêts de 1,4 million de dollars. Enfin, au cours de l'exercice, la société a réalisé un gain de 2,5 millions de dollars par suite du transfert des opérations de DMC. Cependant, la cession du tiers des actions de cette filiale est venue réduire d'environ 400 000 \$ le bénéfice consolidé avant impôts de la société.

Revenus

La progression des ventes de la société au cours de la saison d'hiver 1994-1995 comparativement à l'hiver précédent n'a été que de 7,6 millions de dollars (passant de 252 millions de dollars en 1994 à 259,6 millions de dollars en 1995), soit environ 3 %. Cette augmentation s'explique essentiellement par une hausse générale des prix de vente des différents voyagistes de la société. Cependant, cet accroissement n'a pas eu d'effet bénéfique sur la marge brute de la société, puisqu'il a été compensé par une majoration comparable du coût des produits hôteliers des forfaits vendus aux consommateurs. Pour ce qui est des volumes de ventes, les voyagistes de la société ont consolidé leur position dans leur marché respectif sans variation importante.

L'augmentation des ventes au cours de la saison d'été 1995 comparativement à l'été précédent a été plus importante, soit environ 22,0 millions de dollars (passant de 270,1 millions de dollars en 1994 à 292,1 millions de dollars en 1995), ou 8 %, attribuable d'abord à un accroissement du volume des ventes de 20,9 millions de dollars, soit environ 8 %. Les principaux progrès ont été les suivants : à Vacances Air Transat (Montréal), une hausse des ventes sur les destinations soleil; à Vacances Air Transat (Toronto), une augmentation des ventes ont progressé sur Las Vegas et sur les destinations intérieures; à Vacances Air Transat (Vancouver), un accroissement des ventes sur les destinations européennes et intérieures; enfin, à Regent, les ventes sur les destinations intérieures ont également été à la hausse. Toutes ces augmentations de volume de ventes ont entraîné une amélioration de 2,9 millions de dollars de la marge brute de la société.

L'accroissement des ventes au cours de l'été 1995 s'explique aussi par l'appréciation de la valeur du franc par rapport au dollar canadien qui a augmenté les revenus de la société de 6,6 millions de dollars. Enfin, la nouvelle méthode de comptabilisation des résultats de DMC, c'est-à-dire la consolidation proportionnelle, appliquée à partir de juin 1995, à la suite de la vente du tiers de ses actions à une tierce partie, est venue réduire de 5,5 millions de dollars les revenus consolidés de la société.

Dépenses et autres revenus

Le progrès important des résultats de la société en 1995 est provenu essentiellement d'une réduction sensible de ses dépenses unitaires d'exploitation. La principale amélioration est provenue de l'utilisation plus efficace de ses aéronefs : en décembre 1994, la société s'est départie de ses trois Boeing 727-200ADV de 179 sièges chacun dont le bail venait à échéance. Elle a conservé neuf aéronefs, soit cinq Lockheed L-1011 de 362 sièges et quatre Boeing 757-200ER de 228 sièges. En 1995, la filiale Air Transat a transporté environ le même nombre de passagers qu'au cours de l'exercice précédent. Cependant, la meilleure utilisation des Lockheed L-1011 et des Boeing 757, qui ont des coûts d'exploitation par siège inférieurs à ceux des Boeing 727, a permis à la société de réduire ses coûts variables d'exploitation d'environ 4,0 millions de dollars en 1995. De plus, par suite de l'élimination des trois Boeing 727, la société a pu réduire ses coûts fixes d'exploitation, y compris les loyers et assurances d'aéronefs, d'environ 7,9 millions de dollars. En outre, Air Transat a misé sur un programme de partenariat à long terme avec ses sous-traitants de la manutention pour des économies de 1,7 million de dollars en 1995. Quant aux achats de nourriture pour les passagers, la société a utilisé de nouvelles techniques de repas congelés sous vide et renégocié ses contrats, ce qui lui a permis d'économiser environ 1,0 million de dollars. Du côté des devises, la société achète de six à douze mois à l'avance des contrats à terme pour couvrir, en totalité ou en partie, ses achats

ou ventes de devises de l'année à venir et assurer ainsi les marges bénéficiaires prévues dans les prix des brochures émises par ses voyageurs. Cependant, ces contrats ne protègent la société contre les fluctuations des devises que pour les douze mois à venir, après quoi, elle doit s'adapter aux nouveaux taux de change en vigueur. Ainsi, la société a profité en 1995 d'une amélioration du prix de ses contrats à terme sur ses revenus en francs de l'ordre de 6,6 millions de dollars, de laquelle il faut déduire l'augmentation des dépenses en France de 3,6 millions de dollars.

De son côté, la baisse du dollar canadien face au dollar américain, particulièrement au cours de la saison d'hiver, a causé à la société une majoration de ses dépenses d'environ 4,1 millions de dollars, étant donné que des dépenses importantes, comme le carburant, les loyers d'aéronefs et la location de chambres d'hôtel à l'étranger, sont payées en dollars américains. Pour ce qui est du carburant, la société a réussi à réduire les marges payées par rapport aux indices internationaux. Cependant, elle a subi les effets de la hausse des prix mondiaux du carburant, en particulier au cours de la saison d'été, qui ont entraîné une hausse d'environ 2,3 millions de dollars de la dépense de carburant. L'augmentation de 1,5 million de dollars de la dépense d'amortissement s'explique essentiellement par une accélération du rythme d'amortissement des pièces de rechange par suite d'une utilisation plus intense de celles-ci. Cependant, cette utilisation est venue réduire d'autant les achats de pièces effectués à l'extérieur de l'entreprise. L'augmentation du niveau moyen des liquidités détenues au cours de l'exercice explique la réduction des autres intérêts et frais financiers d'environ 700 000 \$ et l'accroissement des revenus d'intérêts d'environ 1,4 million de dollars.

En juin 1995, le Fonds de solidarité des travailleurs du Québec (FTQ) a souscrit au tiers des actions ordinaires de DMC pour 2,5 millions de dollars. Le gain de dilution créé par suite du transfert des opérations a été comptabilisé comme poste exceptionnel; cependant, la cession du tiers des résultats de DMC, à compter de juin 1995, a réduit le bénéfice consolidé de la société d'environ 400 000 \$ avant impôts.

Sociétés satellites et part des actionnaires sans contrôle

La quote-part du bénéfice net des sociétés satellites de 467 267 \$ en 1995 est provenue essentiellement de Haycot, qui a réalisé une bonne performance financière en 1995, quoique légèrement inférieure à celle de 1994. La société satellite Consultour a réalisé un léger bénéfice en 1995. La progression du bénéfice net de Regent en 1995 explique essentiellement l'augmentation de la part des actionnaires sans contrôle dans le bénéfice de filiales, qui est passée de 76 560 \$ en 1994 à 296 078 \$ en 1995.

Situation financière

Les liquidités de la société au 31 octobre 1995 s'élevaient à 35,1 millions de dollars comparativement à 27,2 millions de dollars au 31 octobre 1994, soit une augmentation de 7,9 millions de dollars qui s'explique de la façon suivante : des rentrées nettes de 35,1 millions de dollars provenant des activités d'exploitation, des sorties nettes de 18,3 millions de dollars utilisées pour des activités de financement et des sorties nettes de 9,0 millions de dollars utilisées pour des activités d'investissement.

Les rentrées nettes de 35,1 millions de dollars provenant des activités d'exploitation s'expliquent essentiellement par l'excellente marge brute d'autofinancement qu'a continué de générer la société. En effet, au cours de l'exercice 1995, la société a dégagé une marge brute d'autofinancement de 33,2 millions de dollars, soit 0,91 \$ par action en regard de 21,4 millions de dollars en 1994, soit 0,54 \$ par action. La hausse de 11,3 millions de dollars du bénéfice net explique essentiellement l'augmentation de la marge brute d'autofinancement.

Les sorties nettes de 18,3 millions de dollars utilisées pour des activités de financement s'expliquent surtout par les deux rachats d'actions ordinaires effectués par la société au cours de l'exercice. Dans le cadre de deux offres publiques de rachat, la société a d'abord racheté, en juin 1995, 20 % de ses actions émises et en circulation, soit 2 627 715 actions (avant subdivision), au prix de 3,00 \$ l'action, puis, en octobre 1995, elle a racheté 35,6 % de ses actions émises et en circulation, soit 3 750 080 actions (avant subdivision), au prix de 5,75 \$ l'action. La direction considère que ces rachats constituaient la meilleure utilisation de ses fonds : d'une part, aucun autre investissement n'offrait de rendement supérieur pour les actionnaires qui choisissaient de rester; d'autre part, chacune des offres de rachat montrait une prime intéressante par rapport à la valeur marchande des actions aux actionnaires qui choisissaient d'accepter l'offre. Par mesure de précaution, la direction a contracté un prêt temporaire de 7,5 millions de dollars auprès de Capital d'Amérique CDPQ inc.

et d'une banque à charte canadienne pour parer aux imprévus. En octobre 1995, Capital d'Amérique CDPQ inc. investissait 10 millions de dollars dans la filiale Vacances Air Transat en contrepartie de 25 % des actions en circulation, en vue de financer son expansion future et poursuivre l'élargissement du réseau de distribution de la société. Finalement, au cours de 1995, le remboursement de la dette à long terme et des obligations en vertu de contrats de location-acquisition s'est élevé à 5,4 millions de dollars comparativement à 4,3 millions de dollars en 1994.

Les sorties nettes de 9,0 millions de dollars utilisées pour des activités d'investissement s'expliquent essentiellement par les acquisitions d'immobilisations de 7,1 millions de dollars. De ce total, il faut distinguer un montant de 3,4 millions de dollars, qui a servi à l'acquisition d'un Lockheed L-1011 en fin d'exercice en vue de l'expansion prévue par la société en 1996. Parmi les autres acquisitions, mentionnons du matériel informatique pour 1,8 million de dollars, des pièces d'aéronefs pour 700 000 \$ et divers équipements et autres pour 1,2 million de dollars.

4.2 STATISTIQUES DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES

Principales données financières trimestrielles consolidées

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

Exercice terminé le 31 octobre 1997	1 ^{er} trimestre	2 ^e trimestre	3 ^e trimestre	4 ^e trimestre
Total des revenus	279 790	348 192	344 784	343 974
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu	(8 186)	6 070	20 641	24 823
Bénéfice net (perte nette)	(4 952)	3 335	12 803	14 178
Bénéfice (perte) par action	(0,17)	0,12	0,40	0,43
Bénéfice dilué (perte diluée) par action	(0,17)	0,12	0,39	0,40

Exercice terminé le 31 octobre 1996	1 ^{er} trimestre	2 ^e trimestre	3 ^e trimestre	4 ^e trimestre
Total des revenus	138 611	163 563	234 186	242 797
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu	(145)	4 893	14 563	18 558
Bénéfice net (perte nette)	(381)	3 035	8 615	10 933
Bénéfice (perte) par action	(0,02)	0,14	0,39	0,47
Bénéfice dilué (perte diluée) par action	(0,02)	0,13	0,33	0,42

4.3 DIVIDENDES

Depuis sa constitution, Transat n'a versé aucun dividende. Transat n'envisage pas, à l'heure actuelle, de verser de dividendes mais plutôt de réinvestir ses bénéfices pour financer ses opérations et son expansion.

4.4 VÉRIFICATEURS

Caron Bélanger Ernst & Young sont les vérificateurs de la société depuis sa constitution.

RUBRIQUE 5 CAPITAL SOCIAL DE LA SOCIÉTÉ, MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES ET PLACEMENTS ANTÉRIEURS

5.1 STRUCTURE DU CAPITAL

Le capital social de la société se compose d'un nombre illimité d'actions ordinaires et d'un nombre illimité d'actions privilégiées pouvant être émises en série, dont 34 320 516 actions ordinaires et 175 471 actions privilégiées, série 3 étaient émises et en circulation au 13 mars 1998. Seules les actions ordinaires de la société sont votantes et elle comportent une voix par action.

À la connaissance de Transat, la seule personne ou entité détenant 10 % ou plus des actions avec droit de vote du capital social de la société est Fonds de solidarité des travailleurs du Québec (F.T.Q.), laquelle détenait, au 13 mars 1998, 3 868 001 actions ordinaires émises et en circulation du capital de la société, soit 11,3 % des actions ordinaires émises et en circulation de la société.

En vertu d'une convention commerciale intervenue le 24 août 1988 (laquelle fut modifiée le 31 août 1988 et le 28 avril 1993), la société s'est notamment engagée à assurer l'élection et le maintien à son conseil d'administration de deux représentants de Consultour/Club Voyages inc., dont le chef de la direction et tout autre dirigeant de celle-ci. Cette convention est en vigueur jusqu'au 31 août 1998.

Également, le 22 novembre 1990, certains membres de la direction de la société à cette date et un groupe du personnel navigant technique d'Air Transat A.T. inc. signaient avec Fonds de solidarité des travailleurs du Québec (F.T.Q.) (le «Fonds») une convention entre actionnaires, laquelle fut modifiée les 11 juin et 23 octobre 1992 ainsi que le 29 octobre 1993 (la «Convention»). Cette Convention régit certains droits et obligations afférents aux actions ordinaires visées par la Convention détenues par chacun des signataires, dont la représentation au sein du conseil d'administration de Transat. Les signataires se sont engagés à assurer au Fonds une représentation proportionnelle au nombre d'actions qu'il détient dans le capital social de la société. De plus, tant que le Fonds détiendra au moins 400 000 actions ordinaires de la société (sans tenir compte de la subdivision des actions ordinaires de la société de décembre 1996 sur la base de trois actions ordinaires pour chaque action ordinaire émise et en circulation), un minimum d'un siège sera réservé en tout temps à un représentant du Fonds au sein du conseil d'administration. En contrepartie, le Fonds s'est engagé à exercer les droits de vote afférents aux actions ordinaires visées par la Convention à l'élection d'un minimum de huit administrateurs déterminés par les autres actionnaires signataires de cette Convention. La Convention prendra fin le 31 décembre 1998.

La *Loi sur les transports au Canada*, à laquelle Air Transat est assujettie, prévoit que le détenteur d'une licence pour l'exploitation d'un service intérieur ou d'un service international à la demande, doit justifier qu'il est un Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada*. La définition du terme «Canadien» qui se trouve dans la *Loi sur les transports au Canada* est rédigée comme suit :

«'Canadien' citoyen canadien ou résident permanent au sens de la Loi sur l'immigration; la notion englobe également [...] les personnes ou organismes, constitués au Canada sous le régime de lois fédérales ou provinciales et contrôlés de fait par des Canadiens, dont au moins soixante-quinze pour cent ou tel pourcentage inférieur désigné par règlement du gouverneur en conseil des actions assorties du droit de vote sont détenues et contrôlées par des Canadiens.»

Puisque Air Transat est détenue en propriété exclusive par Transat, cette dernière doit, afin que Air Transat puisse être qualifiée de Canadien au sens de la *Loi sur les transports au Canada*, se qualifier elle-même à titre de Canadien au sens de cette loi. Au 21 novembre 1997, Air Transat se qualifiait à titre de Canadien au sens de cette loi.

5.2 MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

Les actions ordinaires de la société sont inscrites à la Bourse de Montréal et à la Bourse de Toronto sous le symbole TRZ. Le tableau suivant présente les prix plancher et plafond déclarés et le volume des opérations effectuées à ces bourses pour les périodes indiquées.

<u>Période</u>	<u>Bourse de Montréal</u>			<u>Bourse de Toronto</u>		
	<u>Plafond</u>	<u>Plancher</u>	<u>Volume des opérations</u>	<u>Plafond</u>	<u>Plancher</u>	<u>Volume des opérations</u>
<u>1996</u>						
1 ^{er} trimestre	14,75 \$	5,00 \$	5 403 786	13,50 \$	8,50 \$	110 030
2 ^e trimestre	24,95 \$	14,50 \$	1 971 747	23,60 \$	15,25 \$	51 985
3 ^e trimestre	33,50 \$	21,00 \$	1 943 619	32,00 \$	22,00 \$	9 209
4 ^e trimestre*	11,35 \$	8,17 \$	6 736 646	11,00 \$	8,53 \$	334 975
<u>1997</u>						
1 ^{er} trimestre	13,40 \$	7,80 \$	8 500 972	13,20 \$	8,25 \$	2 975 209
2 ^e trimestre	10,75 \$	8,00 \$	3 475 745	10,50 \$	8,25 \$	1 196 935
3 ^e trimestre	11,85 \$	8,75 \$	6 163 405	11,70 \$	8,55 \$	1 156 236
4 ^e trimestre	13,00 \$	10,55 \$	2 667 038	12,90 \$	10,50 \$	700 446

* En décembre 1996, les statuts de la société ont été modifiés afin de subdiviser chaque action ordinaire émise et en circulation de son capital en trois actions ordinaires. La négociation des actions ordinaires résultant de la subdivision a débuté le 27 décembre 1996. Le nombre d'actions ainsi que le cours ont été rajustés pour refléter la subdivision.

5.3 PLACEMENTS ANTÉRIEURS

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 1997, Transat a procédé au placement de 2 900 000 actions ordinaires et bons de souscription spéciaux (avant subdivision) au prix de 30,25 \$ chacun, représentant un placement total de 87 725 000 \$ dont le produit net pour la société a été de 83 674 000 \$.

Chaque bon de souscription spécial conférait à son détenteur le droit de recevoir, à la condition que les actions ordinaires soient qualifiées dans les provinces visées avant le 24 janvier 1997, une action ordinaire du capital de la société (avant la subdivision de décembre 1996 sur la base de trois actions ordinaires pour chaque action ordinaire émise et en circulation). Le 22 janvier 1997, la société a obtenu un visa définitif des provinces de la Colombie Britannique, de l'Alberta, du Manitoba et de l'Ontario et les bons de souscription spéciaux ont été exercés, le 29 janvier 1997, donnant lieu à l'émission de 4 470 000 actions ordinaires de la société.

Depuis ce placement, la société n'a procédé à aucun autre placement de ses actions ordinaires.

RUBRIQUE 6 ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS

6.1 ADMINISTRATEURS

Le tableau qui suit présente, pour chaque administrateur, le nom, la municipalité de résidence, la principale occupation, la période depuis laquelle il exerce la fonction d'administrateur ainsi que le nombre d'actions du capital social de Transat sur lesquelles il exerce une emprise. Chacun de ces administrateurs est en fonction jusqu'à la prochaine assemblée annuelle de Transat ou jusqu'à l'élection de son remplaçant. Monsieur André Lemire a remis sa démission à titre d'administrateur de Transat au cours du mois de février 1998 et madame Francine Nadeau a déjà indiqué à Transat qu'elle n'entendait pas soumettre sa candidature à titre d'administrateur lors de la prochaine assemblée annuelle des actionnaires de la société. Transat entend nommer un administrateur en vue d'occuper le poste de madame Francine Nadeau mais

n'entend pas combler le poste laissé vacant par monsieur André Lemire. En vertu d'une résolution du conseil d'administration de Transat, le nombre d'administrateurs de la société à compter de la prochaine assemblée annuelle, a été fixé à 12 administrateurs.

Nom de l'administrateur	Principale occupation	Administrateur depuis	Actions ordinaires possédées ou sur lesquelles une emprise est exercée
Jean-Marc Eustache ⁽¹⁾ Outremont (Québec)	Président-directeur général de la société et président-directeur général, Look Voyages S.A. (voyagiste)	février 1987	895 597
Jean-Paul Bellon ⁽¹⁾ Montréal (Québec)	Président et chef de la direction, Consultour/Club Voyages inc. (franchiseur d'agences de voyages) et président d'Euro Charter S.A.	janvier 1989	10 000
André Bisson O.C. ⁽²⁾ Baie d'Urfé (Québec)	Administrateur de sociétés	avril 1995	18 000
Lina De Cesare ⁽¹⁾ Montréal (Québec)	Présidente-directrice générale, Vacances Air Transat A.T. inc. (voyagiste) et présidente, Tourbec (1979) inc. (agence de voyages et franchiseur)	mai 1989	187 494
Benoît Deschamps ⁽¹⁾ Dorval (Québec)	Vice-président, planification financière et trésorier, Le Groupe Vidéotron Ltée (télécommunications)	avril 1997	300
Roger Giraldeau ⁽¹⁾⁽²⁾ Boucherville (Québec)	Vice-président aux investissements, Fonds de solidarité des travailleurs du Québec (F.T.Q) (investisseur institutionnel)	septembre 1997	-
Yves Graton ⁽¹⁾⁽³⁾ Montréal (Québec)	Administrateur de sociétés	avril 1991	-
Jean Guertin ⁽¹⁾⁽³⁾ Montréal (Québec)	Chef de la direction, Société Gasbeau inc. (société de portefeuille), président du conseil, Télémedia inc. (communications) et professeur, École des Hautes Études Commerciales (université)	avril 1995	-
Philippe Lortie St-Laurent (Québec)	Commandant, Air Transat A.T. inc. (compagnie aérienne)	avril 1997	51 975
Francine Nadeau Laterrière (Québec)	Présidente-directrice générale, Club Voyages Tournesol inc. (agence de voyages)	avril 1997	-
Philippe Sureau ⁽¹⁾ Outremont (Québec)	Vice-président exécutif de Transat, président-directeur général, Air Transat A.T. inc. (compagnie aérienne) et président, DMC Transat inc. (voyagiste)	février 1987	612 026
John D. Thompson ⁽²⁾⁽³⁾ Mont-Royal (Québec)	Président délégué du conseil, Compagnie Montréal Trust (compagnie de fiducie)	avril 1995	15 000

(1) Membre actuel du comité exécutif

(2) Membre actuel du comité de vérification

(3) Membre actuel du comité des ressources humaines et de la rémunération

À l'exception de monsieur Benoît Deschamps, au cours des cinq dernières années, chacun des administrateurs de Transat a exercé l'occupation principale indiquée en marge de son nom au sein de l'entreprise indiquée ou d'autres occupations au sein de cette dernière, ses filiales ou des sociétés liées.

Monsieur Benoît Deschamps est vice-président, planification financière et trésorier, Le Groupe Vidéotron Ltée depuis août 1997. De août 1992 à août 1997 il a occupé successivement les postes suivants à la Caisse de Dépôt et Placement du Québec, soit Directeur, Participations Internationales, Directeur, Participations Sociétés Industrielles et de Services et Directeur et subséquemment Vice-président Capital d'Amérique CDPQ inc.

Transat n'a pas de renseignements directs sur les actions de son capital social détenues par les personnes susmentionnées ou sur lesquelles elles exercent une emprise. Ces renseignements ont été fournis par les administrateurs.

6.2 DIRIGEANTS

Le tableau ci-dessous présente le nom, la municipalité de résidence, la première année de service au sein de la société ainsi que le poste auprès de la société de chaque membre de la haute direction de la société.

Nom et lieu de résidence	au sein de la société	Poste
Jean-Marc Eustache Outremont (Québec)	1987	Président-directeur général de Transat et président-directeur général de Look
Philippe Sureau Outremont (Québec)	1987	Vice-président exécutif de Transat, président-directeur général, Air Transat et président DMC
Lorraine Maheu Brossard (Québec)	1997	Vice-présidente finances et administration et chef de la direction financière de Transat
Jean-Marc Bélisle Montréal (Québec)	1997	Vice-président, Systèmes d'informations de Transat

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

Monsieur Philippe Sureau était jusqu'au 5 mars 1997, vice-président marketing et ventes de Transat, vice-président exécutif, marketing et ventes de Air Transat et président de DMC.

Madame Lorraine Maheu a été, de mai 1991 à janvier 1997, d'abord gestionnaire Participations nationales à la Caisse de dépôt et placement du Québec et ensuite gestionnaire puis directrice de Capital Communications CDPQ inc.

Monsieur Jean-Marc Bélisle a été, de mars 1993 à août 1997, d'abord directeur orientations technologiques, puis directeur architecture et systèmes de Bombardier, Groupe aéronautique, et auparavant, monsieur Bélisle a été directeur des Services Conseils chez I.S.T.

6.3 COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le conseil d'administration de Transat a créé trois comités auxquels il a confié des mandats spécifiques et les pouvoirs nécessaires pour l'aider à assumer efficacement ses actions soit le comité exécutif, le comité de vérification et le comité des ressources humaines et de la rémunération.

6.4 RAPPORT DU COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES

Composition du comité

Le comité des ressources humaines et de la rémunération du conseil d'administration est chargé d'établir la stratégie globale en matière de rémunération de la haute direction et de développement organisationnel de la société et d'en contrôler, de façon continue, la mise en application. Le comité fait des recommandations relativement à la rémunération de la haute direction, lesquelles doivent être approuvées par le conseil d'administration.

Le comité est composé de MM. Jean Guertin (président du comité), Yves Gratton et John D. Thompson. Aucun des membres de ce comité n'est à l'emploi de la société ni n'est un ancien dirigeant ou employé.

Rapport sur la rémunération de la haute direction

Le programme de rémunération de la haute direction de la société a pour but de récompenser les dirigeants dont le rendement est aligné sur les valeurs et les objectifs de la société, sa stratégie commerciale et son rendement financier. Il vise à promouvoir la croissance du rendement sur l'avoir des actionnaires. Les objectifs du programme s'établissent comme suit :

- attirer et retenir des cadres dirigeants essentiels au succès à long terme de la société et ses filiales;
- encourager les initiatives et le rendement des cadres dirigeants répondant aux objectifs de la société et dépassant les niveaux de rendement dans l'industrie; et
- récompenser les cadres dirigeants pour leurs efforts de gestion stratégique à long terme et leur contribution à l'accroissement de la valeur économique de la société.

Le programme de rémunération de la direction comporte comme éléments clés le versement d'un salaire de base, un encouragement à court terme sous la forme d'une prime annuelle de rendement et un encouragement à long terme sous la forme d'options d'achat d'actions. Le comité procède, de façon régulière, à l'examen du programme de rémunération de la direction afin de s'assurer qu'il permette toujours d'atteindre les objectifs précités. Le comité peut faire appel aux services de conseillers indépendants afin de l'aider à évaluer la compétitivité du programme.

La société s'est efforcée d'établir la rémunération globale des membres de la haute direction en regard de la médiane de la rémunération globale établie pour des postes similaires auprès de sociétés canadiennes d'une taille et d'une complexité comparables.

Les différents éléments de la rémunération sont conformes aux principes suivants:

- les salaires de base reflètent la régularité et la fiabilité de la contribution des titulaires au succès de l'entreprise, à l'intérieur d'une fourchette ancrée à la médiane du marché;
- les bonis annuels sont établis en tenant compte du niveau de rendement sur l'avoir des actionnaires de la société; dans le cas des cadres de filiales, le calcul du boni tient aussi compte de résultats opérationnels mesurables en regard d'objectifs établis en début d'année;
- des options d'achat d'action sont octroyées régulièrement selon une politique d'octroi adoptée en vertu de la politique de rémunération globale de la société, tout en tenant compte du rendement des titulaires.

Rémunération du président-directeur général

La rémunération du président-directeur général est déterminée selon les mêmes principes que ceux applicables aux autres membres de la haute direction. Le salaire de base du président-directeur général est revu à chaque année par le comité des ressources humaines et de la rémunération en fonction de la contribution du titulaire, à l'intérieur d'une fourchette salariale dont le point-milieu est ancré à la médiane du marché.

Le boni annuel du président-directeur général est déterminé par le retour sur l'avoir des actionnaires. Pour l'exercice terminé le 31 octobre 1997, la société a réalisé un retour sur l'avoir des actionnaires correspondant au montant maximum de boni pour le président-directeur général, tel que prévu au régime de boni.

Le 27 février 1997, le président-directeur général a reçu un octroi d'options d'achat d'actions déterminé en fonction de la performance globale de la société pour l'exercice terminé le 31 octobre 1996. Les détails de cet octroi sont présentés au tableau de la page 36. Cet octroi couvre un horizon de deux à trois ans, de sorte qu'aucun autre octroi n'est prévu pour l'exercice terminé le 31 octobre 1997.

Soumis au nom du comité des ressources humaines et de la rémunération par :

Jean Guertin, Président

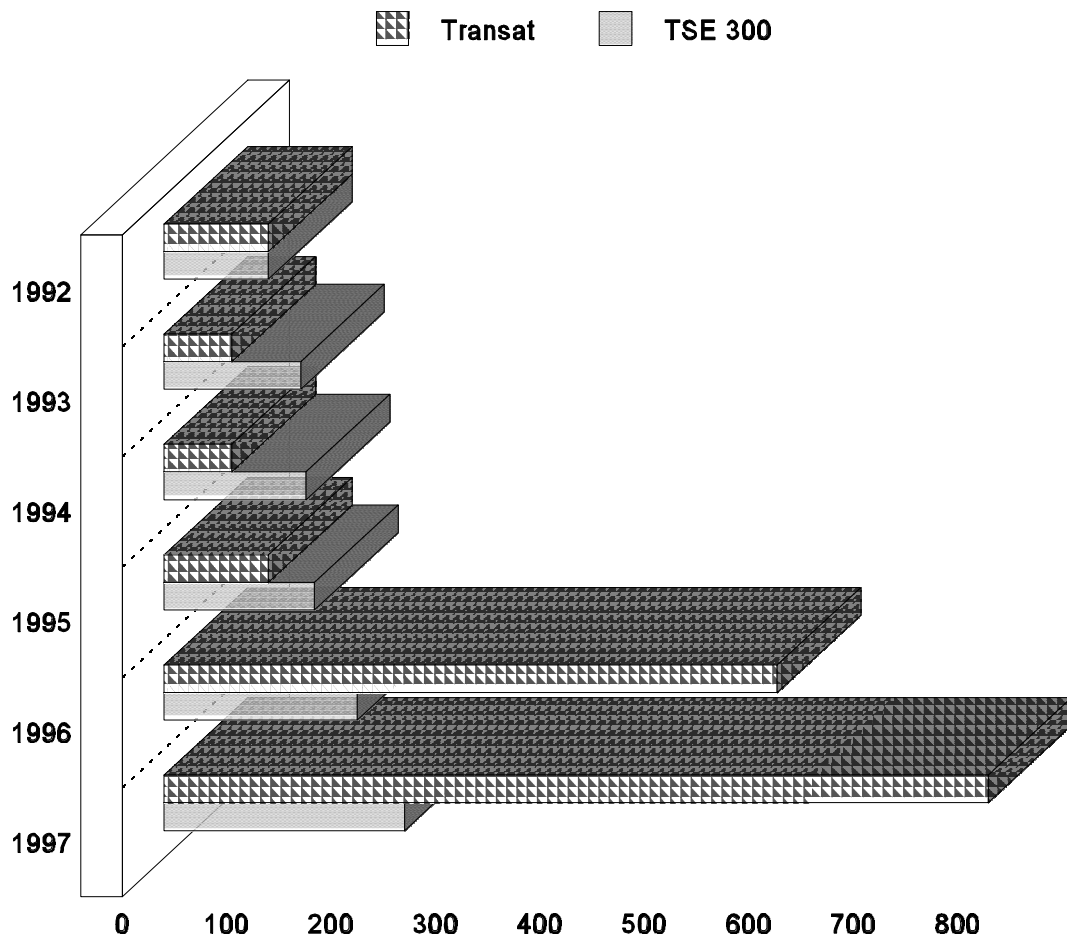
Yves Graton

John D. Thompson

6.5 RENDEMENT DES ACTIONS

Le graphique suivant représente la comparaison du rendement cumulé total d'un placement de 100 \$ dans les actions ordinaires de la société effectué le 31 octobre 1992 et du rendement cumulé total de l'indice TSE 300 de la Bourse de Toronto pour les cinq derniers exercices.*

	1992	1993	1994	1995	1996	1997
TRANSAT	100	65	65	100	587	789
INDICE TSE 300	100	131	136	144	185	230



* Tous les prix des actions ordinaires de la société sont tirés des dossiers des bourses de Montréal et de Toronto et les résultats représentent ceux de la dernière transaction effectuée sur le titre de la société à la Bourse de Montréal ou à la Bourse de Toronto, selon le cas, le 31 octobre de l'année visée.

Depuis le 21 février 1997, la société fait partie de l'indice boursier TSE 300 (sous-groupe transport et environnement) et de l'indice boursier TSE 200.

6.6 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

6.6.1 Rémunération des dirigeants

Tableau récapitulatif de la rémunération

Le tableau qui suit fait état de la rémunération globale que la société a versé au cours de chacun des trois derniers exercices financiers au président-directeur général ainsi qu'aux quatre membres de la direction les mieux rémunérés de la société.

Nom et principale occupation	Année	Rémunération annuelle			Rémunération à long terme			
		Salaire (\$)	Primes ⁽¹⁾ (\$)	Autres rémunérations annuelles (\$)	Titres visés par les options octroyées ⁽²⁾ (#)	Actions de négociation restreinte ou unités d'actions à négociabilité restreinte (\$)	Paiements en vertu de RELT ⁽³⁾ (\$)	Toute autre rémunération (\$)
Jean-Marc Eustache Président-directeur général de la société et président-directeur général de Look Voyages S.A.	1997	275 000	288 750	20 187	-	-	-	-
	1996	275 000	288 750	18 577	90 000	-	-	-
	1995	195 000	167 212	5 166	135 000 ⁽⁴⁾	-	-	-
Philippe Sureau Vice-président exécutif de la société, président-directeur général d'Air Transat A.T. inc. et président de DMC Transat inc.	1997	195 000	146 250	12 576	-	-	-	-
	1996	195 000	146 250	10 908	60 000	-	-	-
	1995	150 000	91 875	11 292	90 000 ⁽⁴⁾	-	-	-
François Legault⁽⁵⁾ Vice-président exécutif de la société et président-directeur général d'Air Transat A.T. inc.	1997	90 000	-	5 350	-	-	-	-
	1996	195 000	146 250	11 720	60 000	-	-	-
	1995	150 000	91 875	10 360	90 000 ⁽⁴⁾	-	-	-
Lina De Cesare Présidente-directrice générale de Vacances Air Transat A.T. inc. et présidente de Tourbec (1979) inc.	1997	175 000	130 000	10 918	-	-	-	-
	1996	160 000	120 000	13 048	60 000	-	-	-
	1995	140 000	85 750	12 298	90 000 ⁽⁴⁾	-	-	-
Jean-Paul Bellon Président et chef de la direction de Consultour / Club Voyages inc. et président d'Euro Charter S.A.	1997	125 000	107 918	5 495	-	-	-	-
	1996	125 000	60 315	12 000	20 000	-	-	-
	1995	110 000	46 000	13 000	18 000 ⁽⁴⁾	-	-	-
Sam Ghorayeb Président de Les Voyages Nolitour inc.	1997	154 648	50 000	9 278	-	-	-	-
	1996	154 648	25 000	9 054	20 000	-	-	-
	1995	154 648	-	8 401	15 000 ⁽⁴⁾	-	-	-

- (1) La prime de rendement de l'année 1997 a été octroyée le 11 février 1998, relativement à l'exercice terminé le 31 octobre 1997.
La prime de rendement de l'année 1996 a été octroyée le 27 février 1997, relativement à l'exercice terminé le 31 octobre 1996.
La prime de rendement de l'année 1995 a été octroyée le 9 février 1996, relativement à l'exercice terminé le 31 octobre 1995.
- (2) Les options d'achat d'actions pour l'année 1996 ont été octroyées le 27 février 1997, relativement au rendement des membres de la haute direction pour l'exercice financier terminé le 31 octobre 1996.
Les options d'achat d'actions pour l'année 1995 ont été octroyées le 23 janvier 1996, relativement au rendement des membres de la haute direction pour l'exercice financier terminé le 31 octobre 1995.
- (3) Régime d'encouragement à long terme.
- (4) En tenant compte de la subdivision des actions ordinaires de la société de décembre 1996 sur la base de trois actions ordinaires pour chaque action ordinaire émise et en circulation.
- (5) M. Legault a cessé d'occuper ses fonctions au sein de la société le 6 mars 1997.

6.6.2 Régime d'options d'achat d'actions

Transat a adopté un régime d'options d'achat d'actions à l'intention des administrateurs, dirigeants et des employés de Transat et de ses filiales (le «régime d'options»). Le régime d'options a pour but d'encourager, retenir et motiver les administrateurs, dirigeants et employés de Transat ou de l'une de ses filiales en leur fournissant l'occasion, grâce à des options d'achat d'actions, d'acquérir une participation dans Transat.

Le régime d'options permet à Transat d'octroyer des options aux personnes admissibles jusqu'à concurrence de 7 715 847 actions ordinaires (en tenant compte de la subdivision des actions ordinaires de Transat de décembre 1996 sur la base de trois actions ordinaires pour chaque action ordinaire émise et en circulation) à un prix par action correspondant au cours moyen pondéré des actions ordinaires de Transat à la Bourse de Montréal pendant les cinq jours de négociation précédant l'octroi des options. Un total de 1 057 450 options sont présentement émises et en circulation. Les options octroyées aux termes du régime d'options expirent cinq ans après la date d'octroi ou avant si le porteur des options cesse d'occuper ses fonctions auprès de la société ou d'une de ses filiales ou s'il décède. Au cours de l'assemblée annuelle tenue le 23 avril 1997, une résolution a été adoptée en vue de ratifier la résolution du conseil d'administration de Transat du 27 février 1997 ayant pour objet d'augmenter le nombre maximum d'actions ordinaires pouvant être émises aux termes du régime d'options de 4 715 847 à 7 715 847 actions ordinaires.

Au cours du dernier exercice financier, 540 000 options ont été octroyées à des bénéficiaires autres que les membres de la haute direction mentionnés à la rubrique «Rémunération des dirigeants», au prix d'exercice de 12,32 \$ par action. Des options d'achat d'actions représentant 222 000 actions ordinaires au prix d'exercice de 1,76 \$ par action, 19 500 actions ordinaires au prix d'exercice de 0,83 \$ par action et 183 350 actions ordinaires au prix d'exercice de 1,83 \$ par action ont été exercées au cours du dernier exercice. Depuis la fin de l'exercice financier, le conseil d'administration de la société a octroyé 45 000 options, dont 20 000 à un dirigeant de la société et 25 000 à un dirigeant d'une filiale. Le prix d'exercice de ces options est respectivement de 12,83 \$ et 12,32 \$ par action.

Le tableau suivant indique le nombre d'options émises et en circulation pour chacune des années 1993, 1995, 1996, 1997 et 1998 au 13 mars 1998 (en tenant compte de la subdivision des actions de Transat de décembre 1996 sur la base de trois actions ordinaires pour chaque action ordinaire émise et en circulation).

	1993 ⁽¹⁾	1995 ⁽²⁾	1996 ⁽³⁾	1997 ⁽⁴⁾	1998
Administrateurs de la société	-	-	12 000	234 500	-
Dirigeants de la société	-	-	-	60 000	20 000 ⁽⁶⁾
Employés de la société	-	-	10 500 ⁽⁵⁾	49 000	-
Dirigeants des filiales	52 500	22 500	51 000 ⁽⁵⁾	240 000	25 000 ⁽⁴⁾
Employés des filiales	45 000	19 500	32 950	193 000	-
TOTAL :	97 500	42 000	96 450	776 500	45 000

(1) Le prix d'exercice de ces options est 1,76 \$

(2) Le prix d'exercice de ces options est 0,83 \$

(3) Le prix d'exercice de ces options est 1,83 \$

(4) Le prix d'exercice de ces options est de 12,32 \$

(5) Un des bénéficiaires d'options était dirigeant d'une filiale en 1996 et est maintenant employé de la société

(6) Le prix d'exercice de ces options est de 12,83 \$

Options octroyées au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 1997

Le tableau qui suit fait état des options octroyées durant le dernier exercice au président-directeur général et aux quatre membres de la direction les mieux rémunérés de la société. Ces options furent octroyées le 27 février 1997 relativement au rendement des membres de la haute direction pour l'exercice financier terminé le 31 octobre 1996, au prix

d'exercice représentant le cours moyen pondéré des actions ordinaires de Transat à la Bourse de Montréal pendant les cinq jours de négociation précédant l'octroi de ces options soit 12,32 \$.

Nom	Actions faisant l'objet d'options	Pourcentage du total des options octroyées durant l'exercice	Prix d'exercice	Cours moyen pondéré des actions faisant l'objet d'options à la date d'octroi	Date d'expiration
	(#)	(%)	(\$)	(\$)	
Jean-Marc Eustache	90 000	10,6	12,32	12,32	27 février 2002
Philippe Sureau	60 000	7,1	12,32	12,32	27 février 2002
François Legault ⁽¹⁾	60 000	7,1	12,32	12,32	6 juin 1997
Lina De Cesare	60 000	7,1	12,32	12,32	27 février 2002
Jean-Paul Bellon	20 000	2,4	12,32	12,32	27 février 2002
Sam Ghorayeb	20 000	2,4	12,32	12,32	27 février 2002

(1) Ces options d'achat d'actions sont devenues nulles et sans effet suite à la cessation de ses fonctions au sein de la société.

Options exercées au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 1997

Le tableau qui suit fait état des options exercées durant le dernier exercice par le président-directeur général et les quatre membres de la direction les mieux rémunérés.

Nom	Titres achetés sur levée d'options	Valeur totale réalisée	Options non levées à la fin de l'exercice	Valeur des options en jeu non levées en fin d'exercice ⁽¹⁾
	(nombre)	(\$)	(nombre)	(\$)
Jean-Marc Eustache	-	-	90 000	16 200
Philippe Sureau	-	-	60 000	10 800
François Legault	-	-	-	-
Lina De Cesare	180 000	1 764 900	60 000	10 800
Jean-Paul Bellon	-	-	20 000	3 600
Sam Ghorayeb	-	-	20 000	3 600

(1) pouvant être levées

6.7 RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS

Depuis février 1998, les honoraires annuels que les administrateurs de la société reçoivent pour leurs services ont été augmentés de 5 000 \$ à 7 500 \$ et les présidents des comités du conseil d'administration reçoivent pour leurs services des honoraires annuels de 2 500 \$ chacun. De plus, la société a augmenté, en février 1998, de 750 \$ à 850 \$ le montant du jeton de présence qu'elle verse à chaque administrateur qui n'est pas employé de la société et de ses filiales, pour chaque réunion du conseil ou d'un comité auquel il assiste. Finalement, le 27 février 1997, la société a octroyé 750 options d'achat d'actions à tous les administrateurs de la société alors en fonction, à l'exception de MM. Jean-Marc Eustache, François Legault, Philippe Sureau, Jean-Paul Bellon et Mme Lina De Cesare.

6.8 ÉVÉNEMENTS SUBSÉQUENTS

6.8.1 Restructuration et souscription au capital de Look

Look a déposé un prospectus et a obtenu, le 16 janvier 1998, un visa des autorités réglementaires françaises compétentes lui permettant de procéder à l'émission d'actions de son capital, d'une valeur nominale de 10 FF, représentant un produit d'émission total d'environ 106 millions FF.

Le 5 février 1998, Transat a cédé à une société anonyme française à être constituée, Vacances A.T. (Europe) S.A. («A.T. Europe»), son droit préférentiel de souscrire au capital de Look en proportion de la participation qu'elle détenait alors dans le capital de Look et a également signifié, à cette même date, au nom de A.T. Europe, sa volonté de souscrire au capital de Look, le tout pour un montant maximum de 106 millions FF. La souscription au capital de Look sera acquittée par la compensation de la majorité du montant dû par Look à A.T. Europe, d'un montant total d'environ 27 millions de dollars. Cette somme provient de la cession, le 5 février 1998, par Transat A.T. (Barbados) Ltée («A.T. Barbados») à A.T. Europe, à titre de société à être constituée, du prêt conclu entre A.T. Barbados et Look, le 16 octobre 1996. A.T. Europe a été constituée le 24 février 1998 en vertu des lois françaises et est détenue en totalité par Transat.

Enfin, le 26 février 1998, le conseil d'administration de Look a accepté les souscriptions reçues, a réparti entre les souscripteurs les actions souscrites, a constaté la réalisation de l'augmentation de capital et a reconnu la compensation de la majorité de la créance due par Look à A.T. Europe. Il a également réduit la valeur nominale des actions de Look de 10 FF à 0,20 FF. Compte tenu de ces transactions, la participation directe et indirecte de Transat dans Look atteint maintenant environ 98 % de son capital.

6.8.2 Location Airbus

En décembre 1997, Air Transat a conclu une entente pour la location-exploitation de deux aéronefs de type Airbus A330-200. La livraison de ces deux aéronefs est prévue en février et avril 1999. L'obligation en vertu de ces contrats de location-exploitation échéant en avril et juin 2009 a été établie à environ 169 550 000 \$ US.

6.8.3 Garantie de STAR

En décembre 1997, Look s'est portée garante pour des obligations de STAR relativement à la location-exploitation de deux aéronefs. Le montant de la garantie s'élève à un maximum de 30 000 000 \$ US en 1998 et diminue à 24 000 000 \$ US en 1999, à 18 000 000 \$ US en 2000 et à 12 000 000 \$ US en 2001.

RUBRIQUE 7 RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

- 1) D'autres données financières peuvent être obtenues dans les états financiers comparatifs de la société au 31 octobre 1997.
- 2) Transat fournira les documents suivants à toute personne ou compagnie qui en fera la demande auprès du secrétaire de la société, 300, rue Léo-Pariseau, 4^e étage, Montréal (Québec) H2W 2P6 :

- (a) lorsque les titres de Transat sont en cours de placement conformément aux dispositions d'un prospectus simplifié ou qu'un prospectus simplifié provisoire a été déposé concernant le placement de titres,
- (i) un exemplaire de la présente notice annuelle, ainsi qu'un exemplaire de tout document, ou des pages pertinentes de tout document, qui y est intégré par renvoi;
 - (ii) un exemplaire des états financiers comparatifs de Transat pour le dernier exercice terminé accompagnés du rapport des vérificateurs, qui sont compris dans le Rapport annuel 1997 de Transat aux actionnaires, ainsi qu'un exemplaire des états financiers périodiques de Transat publiés après les états financiers du dernier exercice terminé;
 - (iii) un exemplaire de la circulaire de procuration de la direction précédée de l'avis d'assemblée annuelle 1997 de Transat; et
 - (iv) un exemplaire de tout autre document intégré par renvoi dans le prospectus simplifié provisoire ou le prospectus simplifié et qu'il n'est pas nécessaire de fournir en vertu des paragraphes (i) à (iii) ci-dessus;
ou
- (b) à n'importe quel autre moment, un exemplaire de tout document mentionné en (2)(a)(i), (ii) et (iii) ci-dessus; Transat peut exiger le paiement de frais raisonnables si la demande est faite par une personne qui n'est pas un porteur de titres de Transat.