



TRANSAT A.T. INC.

NOTICE ANNUELLE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 OCTOBRE 2004

16 MARS 2005

**NOTICE ANNUELLE
TRANSAT A.T. INC.**

TABLE DES MATIÈRES

1. STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ	2
1.1. Nom et constitution	2
1.2. Liens intersociétés	2
2. DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS	4
2.1. Aperçu des activités.....	4
2.2. Vision et stratégie	4
2.3. Historique des trois derniers exercices	5
2.3.1. Nos activités au Canada	5
2.3.2. Nos activités en France et ailleurs en Europe.....	7
2.3.3. Autres événements	9
3. DESCRIPTION DE NOS ACTIVITÉS	12
3.1. Voyageurs	12
3.1.1. Produits de Transat Tours Canada	12
3.1.2. Produits de Rêvatours.....	14
3.1.3. Produits de Vacances Transat (France)	14
3.1.4. Produits de Look Voyages	14
3.1.5. Produits de Brok’Air.....	14
3.1.6. Produits de Jonview Canada.....	15
3.1.7. Produits de Tourgreece.....	15
3.2. Agences de voyages et distribution.....	15
3.2.1. Agences de voyages	15
3.2.2. Commerce électronique	16
3.3. Transport aérien	16
3.3.1. Distribution et marketing.....	17
3.3.2. Entretien et autres mesures	17

3.3.3.	Assurances	18
3.3.4.	Approvisionnement en carburant	19
3.3.5.	Services de manutention et services d'aéroport	19
3.4.	Nos employés	19
3.5.	Lieux d'exploitation	21
3.6.	Concurrence	24
3.6.1.	Voyagistes	24
3.6.2.	Agences de voyages et distribution	26
3.6.3.	Transporteurs aériens	27
3.7.	Facteurs influençant la demande	28
3.8.	Tendances	30
3.9.	Le contexte réglementaire dans lequel nous exerçons nos activités	30
3.9.1.	Voyagistes et agences de voyages	30
3.9.2.	Transporteurs aériens	35
3.9.3.	Environnement	37
3.10.	Facteurs de risque pouvant avoir une incidence sur nos activités	37
4.	PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INFORMATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	41
4.1.	Données annuelles	41
4.2.	Données par secteur	42
4.3.	Statistiques des huit derniers trimestres	43
5.	DIVIDENDES	44
6.	RAPPORT DE GESTION	44
7.	STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL.....	44
7.1.	Contraintes	44
7.2.	Description générale de notre capital social.....	45
7.2.1.	Actions à droit de vote variable	45
7.2.2.	Actions à droit de vote	47
7.2.3.	Actions privilégiées.....	48

8.	MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES	49
8.1.	Cours et volume des opérations.....	49
8.2.	Ventes antérieures.....	50
9.	NOS ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION	50
9.1.	Nos administrateurs.....	50
9.2.	Notre haute direction	53
10.	PROCÉDURES JUDICIAIRES.....	54
11.	AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	54
12.	INFORMATION RELATIVE AU COMITÉ DE VÉRIFICATION	55
12.1.	Charte du comité de vérification	55
12.2.	Composition de notre comité de vérification.....	60
12.3.	Procédures de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à la vérification	62
12.4.	Politique relative à la préapprobation des services de vérification et des services autres que de vérification	62
12.5.	Honoraires pour les services des vérificateurs externes	63
13.	RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES.....	63
ANNEXE A – PROCÉDURES DE TRAITEMENT DES PLAINTES RELATIVES À LA COMPTABILITÉ ET À LA VÉRIFICATION.....		I
ANNEXE B – POLITIQUE DE PRÉAPPROBATION DES SERVICES DE VÉRIFICATION ET DES SERVICES AUTRES QUE DE VÉRIFICATION.....		II

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

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

À moins d'indication contraire, l'information contenue dans la présente notice annuelle est arrêtée au 31 octobre 2004, soit la date de la fin de notre exercice.

Voici la liste des marques de commerce, dont certaines sont déposées, que nous utilisons et auxquelles nous référons dans la présente notice annuelle : notre étoile, Transat, Air Transat, Handlex, Transat Tours Canada, Vacances Transat, World of Vacations, Nolitour, Auratours Vacances, Américanada, Rêvatours, Look Voyages, Lookéa, Lookéko, Brok'Air, Air Consultants Europe, Tourgreece, Transat Holidays USA, Jonview Canada, D.M.C. Transat, Kilomètre Voyages, Consultour, Eurocharter, Club Voyages, TravelPlus, Voyages en Liberté, exitnow.ca et Caméléon. Les autres marques, dénominations sociales, noms commerciaux et noms de domaine mentionnés dans la présente notice annuelle appartiennent à leurs propriétaires. Nous estimons que nos marques de commerce sont un élément important de notre réussite. Nous prenons donc les mesures appropriées pour protéger nos droits de propriété intellectuelle et pour défendre nos marques. Nous prenons aussi grand soin à ne pas contrefaire les marques de commerce ni violer les droits de propriété intellectuelle qui appartiennent à d'autres.

Déclarations prospectives

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

1. STRUCTURE DE LA SOCIÉTÉ

1.1. NOM ET CONSTITUTION

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

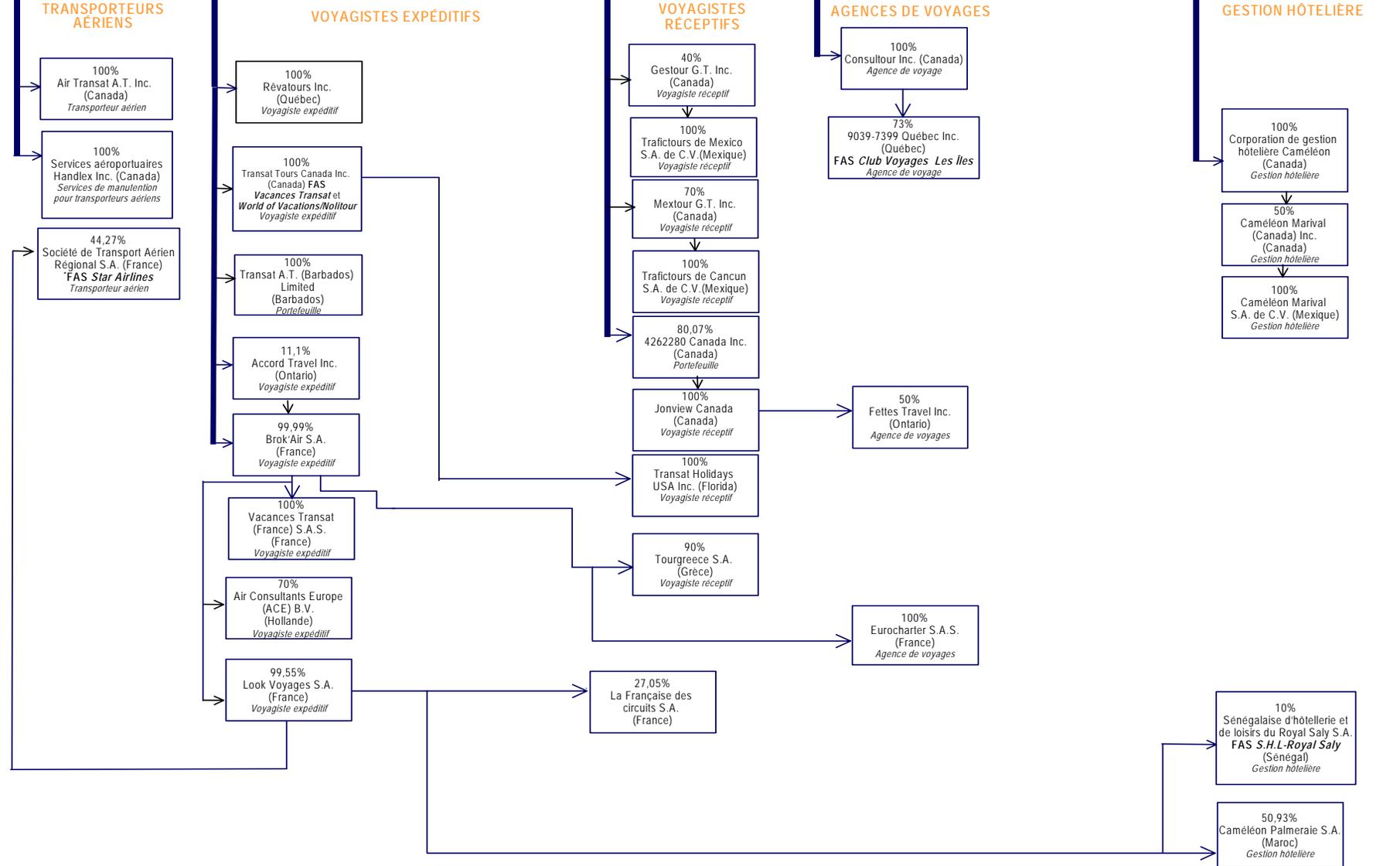
Depuis sa constitution, Transat a, par certificat de modification, modifié ses statuts afin d'apporter les modifications importantes suivantes : (i) modifier sa dénomination sociale pour « Transat A.T. inc. »; (ii) fixer le nombre de personnes devant composer le conseil d'administration à un minimum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

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

1.2. LIENS INTERSOCIÉTÉS

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

TRANSAT A.T. INC. (Canada)



« FAS » signifie « faisant affaires sous »

2. DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DES ACTIVITÉS

2.1. APERÇU DES ACTIVITÉS

Nous sommes une société intégrée qui se spécialise dans l'organisation, la commercialisation et la distribution de voyages vacances. Le cœur de notre organisation est formé de voyagistes exerçant leurs activités au Canada et en France. Nous sommes également actifs dans le transport aérien et les services à valeur ajoutée offerts à destination. Finalement, nous nous sommes assurés d'une présence dans la distribution grâce à nos réseaux d'agences de voyages.

2.2. VISION ET STRATÉGIE

Le marché du tourisme international ne cesse de croître et notre objectif premier consiste à maximiser la valeur pour nos actionnaires. Dans cette optique, nous avons comme objectifs de maintenir notre leadership au Canada et d'accroître notre notoriété dans le secteur des voyages vacances en Amérique du Nord et en Europe. Nous atteignons nos objectifs en continuant d'offrir à une vaste clientèle des services de voyages vacances de qualité, à des prix accessibles.

Nous agissons en tant que voyagiste réceptif et expéditif sur le marché canadien et notre transporteur aérien se spécialise dans les voyages d'agrément. Nous sommes également présents en France en tant que voyagiste expéditif intégré verticalement. Au fil du temps, nous souhaitons étendre nos activités à d'autres pays, notamment aux États-Unis et dans d'autres pays d'Europe.

Notre stratégie de croissance repose sur trois piliers : l'intégration verticale, le forfait vacances comme principal produit et l'expansion géographique.

Nous appuyons notre stratégie de croissance sur l'intégration verticale des principales composantes des voyages vacances. Ainsi, nos voyagistes et nos agences de voyages profitent de la disponibilité de sièges sur nos propres transporteurs. Nous sommes d'avis que notre stratégie favorise les synergies, assure une loyauté réciproque entre les paliers d'exploitation et permet un meilleur contrôle de la qualité de nos produits et de nos services. Cette stratégie nous confère en outre une plus grande souplesse pour modifier les prix ainsi que les produits et les services offerts par les différents paliers d'exploitation, ce qui nous permet d'améliorer notre capacité d'exercer nos activités de manière rentable. Notre stratégie nous a amenés à faire l'acquisition de voyagistes expéditifs et d'agences de voyages, ou à y investir, aussi bien au Canada qu'en France, tout en continuant d'offrir des services de transport aérien. C'est également en nous appuyant sur notre stratégie que nous avons acquis ou établi des voyagistes réceptifs et des entreprises offrant des services à destination, ou que nous avons investi dans de telles entreprises, et que nous avons créé une filiale de gestion hôtelière qui a pour mission de gérer des hôtels en fonction des besoins de nos voyagistes.

Notre stratégie de croissance à long terme exige que nous nous concentrons sur nos activités principales : les voyages vacances et leurs produits connexes. Même si nous développons et offrons une vaste gamme de produits afin de satisfaire les diverses attentes des touristes, nous mettons principalement l'accent sur les voyages vacances, qui représentent la famille de produits nous permettant de tirer pleinement profit des avantages découlant de notre structure intégrée verticalement. Ainsi, nous tendons à associer hébergement et billets d'avion et à offrir des forfaits qui comprennent un séjour dans les hôtels ou les complexes de villégiature avec lesquels nous sommes étroitement associés. Cette stratégie nous a amenés à mettre moins d'emphase sur la vente de vols secs offerts par des sociétés aériennes qui ne font pas partie de notre groupe.

Nous entendons étendre nos activités vers des marchés nouveaux et des marchés existants et continuer d'exploiter notre intégration verticale sur ces marchés. Cette stratégie nous a conduit à augmenter notre présence dans certaines destinations par l'acquisition de voyagistes réceptifs, à pénétrer de nouveaux marchés locaux canadiens par l'introduction de services aériens dans ces marchés

et à poursuivre nos démarches visant à augmenter le nombre d'agences de voyages sous notre contrôle et à développer des solutions de commercialisation en ligne.

2.3. HISTORIQUE DES TROIS DERNIERS EXERCICES

Nous avons effectué notre premier appel public à l'épargne en 1987 afin de créer Transat et Air Transat A.T. inc. (« **Air Transat** »). Depuis, nous sommes devenus l'un des plus importants voyagistes entièrement intégrés de calibre international en Amérique du Nord. Nous exerçons nos activités uniquement dans le secteur des voyages vacances et ce, dans deux régions géographiques, soit le Canada et la France. Vous trouverez ci-après les faits saillants de l'évolution de Transat des deux côtés de l'Atlantique et des événements au cours des trois derniers exercices.

2.3.1. Nos activités au Canada

Au Canada, nous avons terminé la revue de nos activités de voyagiste, de transporteur aérien et de distribution et nous avons consolidé nos activités de voyagiste réceptif au moyen d'une acquisition.

En ce qui concerne nos activités de voyagiste expéditif, Transat Tours Canada inc. (« **Transat Tours Canada** »), qui est au cœur de nos activités au Canada, est exploitée par l'entremise de deux divisions, Vacances Transat et World of Vacations/Nolitour, en plus d'intégrer les activités commerciales d'Air Transat. Durant l'exercice 2002, nous avons commencé à regrouper dans Transat Tours Canada les ressources de Vacances Transat et de World Vacations/Nolitour par la fusion de leurs systèmes de gestion de l'information, par le regroupement et l'intégration de leurs services financiers et de leurs services des ressources humaines, et par l'harmonisation de leurs activités de service à la clientèle. Dès l'exercice 2003, nous avons mis en place une équipe de gestion unique chargée de positionner nos marques et d'exercer la majeure partie des activités de commercialisation de Vacances Transat, de World of Vacations/Nolitour et d'Air Transat. À l'heure actuelle, cette équipe unique chapeaute la programmation, la gestion des sièges et des chambres d'hôtel ainsi que l'achat et l'établissement des prix des produits. Grâce à cette nouvelle structure organique, nous avons gagné en souplesse et réduit nos frais d'exploitation en profitant du même coup de la réputation des marques Vacances Transat et World of Vacations/Nolitour, dont nous avons conservé les identités commerciales distinctes. À la section 3.1.1 de la présente notice annuelle, vous trouverez de plus amples renseignements concernant le repositionnement de ces deux marques, que nous avons entrepris au cours de l'exercice 2004.

Le remaniement de nos activités ne s'est pas limité à la réorganisation de Transat Tours Canada puisque nous avons également restructuré, au cours de l'exercice 2003, les activités de Tours Américanada International inc. (« **Tours Américanada** »). Celle-ci agissait comme consolidateur de billets d'avion à tarifs négociés auprès de différentes sociétés aériennes pour notre groupe. Elle offrait en outre des séjours personnalisés en Floride et dans des îles comme la Barbade, les Bermudes et Aruba, des circuits guidés en autocar et des services de location de véhicules motorisés au Canada et aux États-Unis de même que des croisières en Europe, en Alaska et dans les Caraïbes. La réorganisation de Tours Américanada s'est traduite par le transfert de certains de ses éléments d'actif à d'autres sociétés de notre groupe, à savoir Transat Tours Canada, Révatours inc. (« **Révatours** »), Air Transat et D.M.C. Transat inc. (« **D.M.C.** ») (devenue Jonview Canada inc.), ainsi que par sa liquidation dans Transat Tours Canada. Cette réorganisation, qui a entraîné la mise à pied de quelque 150 employés, a permis de placer les gammes de produits de Tours Américanada dans un contexte commercial qui leur donne la possibilité d'évoluer de manière rentable, dans certains cas sous la bannière Américanada. Nous avons dissout Tours Américanada au cours de l'exercice 2004.

Au chapitre du transport aérien, nous avons achevé pendant l'exercice 2004 la mise en œuvre d'un plan annoncé le 11 septembre 2003 qui visait le retrait graduel de six appareils Lockheed L-1011-500 d'Air Transat. Nous avons également complété le renouvellement de la flotte d'Air Transat par l'ajout de quatre Airbus A310. L'harmonisation et la simplification de la flotte, dorénavant plus petite et entièrement composée d'Airbus, est l'élément clé permettant à Air Transat de réduire ses frais d'exploitation. En plus de bénéficier de coûts réduits découlant d'une maintenance et d'une formation rationalisées, Air Transat a poursuivi ses efforts en vue d'améliorer son rendement opérationnel.

Depuis le 1^{er} novembre 2004, les vols d'Air Transat sont exploités de l'Aéroport international Montréal-Pierre Elliott Trudeau (« **Montréal-Trudeau** ») et, en décembre 2004, la société aérienne a emménagé dans ses nouvelles installations situées dans la zone aéroportuaire Montréal-Trudeau. Vous trouverez de plus amples renseignements concernant les faits saillants des activités d'Air Transat en 2004 à la section 3.3 de la présente notice annuelle.

L'exercice 2004 constitue la première année complète d'exploitation depuis la signature de l'entente de deux ans entre Transat Tours Canada et WestJet que nous avons annoncée le 20 août 2003. Cette entente permet à Transat Tours Canada d'affréter les appareils Boeing 737 de WestJet au départ de villes canadiennes de taille moyenne, particulièrement en Ontario et dans l'Ouest, vers des destinations du Sud. Les appareils à fuselage étroit de WestJet constituent un complément aux gros-porteurs d'Air Transat, ce qui nous donne la possibilité d'élargir notre offre de services dans certaines régions qu'Air Transat n'aurait pas été en mesure de desservir sans ces appareils, en plus de nous permettre de pénétrer de nouveaux marchés et de gérer plus efficacement les périodes de pointe. Notre entente avec WestJet a eu une valeur estimée de 28,0 millions de dollars pendant la saison hivernale 2004, en regard d'une valeur estimée de 18,0 millions de dollars pour la saison estivale 2004. Cette entente s'inscrit dans le cadre de notre stratégie d'augmentation de notre part de marché en Ontario.

Conformément à notre stratégie de croissance à long terme axée sur l'intégration verticale, nous avons poursuivi le développement de nos activités de voyageur réceptif en 2004.

Le 8 avril 2004, nous avons complété l'acquisition d'une deuxième participation de 50 % dans Jonview Corporation, société de portefeuille qui détient le voyageur réceptif Jonview Canada inc. (« **Jonview Canada** »). Cette acquisition a été réalisée en partenariat avec le Fonds de solidarité FTQ (le « **Fonds de solidarité** »), actionnaire minoritaire de D.M.C. Transat (devenue Jonview Canada), notre voyageur réceptif faisant affaires au Québec. Au cours de l'exercice 2001, nous avons acquis une première participation de 50 % dans Jonview Corporation pour une contrepartie en espèces de 10,6 millions de dollars. L'acquisition du solde des actions de Jonview Corporation au cours de l'exercice 2004 a été faite pour une contrepartie en espèces de 12,8 millions de dollars, dont 0,1 million de dollars en coûts d'acquisition. Nous avons déboursé un total de 9,6 millions de dollars à la clôture, le solde étant payable en espèces en trois versements, dont le dernier échoit en septembre 2006. Nous avons émis une débenture de 3,2 millions de dollars au Fonds de solidarité afin de financer la part de celui-ci dans l'acquisition (voir la section 2.3.3 de la présente notice annuelle). Depuis cette opération, notre participation dans Jonview Corporation s'élève à 80,07 %.

Le 31 octobre 2004, nous avons fusionné D.M.C. Transat à Jonview Canada, qui est le voyageur réceptif issu de cette fusion. Celui-ci exerce ses activités sous les bannières Jonview Canada, D.M.C. Transat, Kilomètre Voyages et Américanada.

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

Au cours de l'exercice 2002, nous avons procédé à une réorganisation de Consultour inc. (« **Consultour** »). Celle-ci avait pour but de simplifier la structure de la Société au moyen du regroupement dans Consultour, par liquidation ou fusion, de toutes les agences de voyages que Consultour détenait ou qui lui étaient affiliées et qui étaient exploitées en tant qu'entités distinctes. Ainsi, nous avons liquidé les entités suivantes dans Consultour : 2868-1468 Québec inc., Voyages Agena inc., 9022-8016 Québec inc., Inter-Voyage inc., Voyages Solaris inc., Tourbec (1979) inc. et D & R Travel Inc. En outre, nous avons fusionné à Consultour les entités suivantes : Corruna Travel Ltd., Jenkins Leaside Travel Ltd., 129133 Ontario inc., C. & R. Travel Limited, 3748502 Canada inc. faisant affaires sous le nom de TravelPlus, Voyages Mer et Monde M.C. Itée et Voyages Claire Champoux inc. Toutes les entités liquidées dans Consultour au cours de l'exercice 2002 ont été dissoutes au cours de l'exercice 2003, à l'exception de D & R Travel Inc. qui devrait être dissoute au cours de l'exercice 2005.

Le 15 octobre 2003, nous avons entrepris la réorganisation de Voyages Exit inc. (« **Voyages Exit** »), notre filiale dont le mandat depuis sa constitution en 1999 était d'accroître nos activités dans le domaine du commerce électronique de détail. La réorganisation de Voyages Exit s'est réalisée en deux étapes. Voyages Exit a d'abord transféré à Consultour les éléments de son actif qui étaient liés à son centre d'appels Internet et à ses activités d'agence de voyages connexes; elle a ensuite été liquidée dans Transat Tours Canada. Depuis cette réorganisation, l'agence de voyages virtuelle de Voyages Exit est devenue un fournisseur de services de voyage de dernière minute vendus à rabais exploité en tant que division de Consultour sous la marque exitnow.ca, ainsi que le prestataire technique des autres sociétés et divisions de Transat quant à leurs besoins en matière de commerce électronique de détail. Voyages Exit a été dissoute au cours de l'exercice 2004.

Le réseau d'agences de vente au détail de Consultour compte actuellement 195 agences de voyages. De ce nombre, 22 agences sont la propriété exclusive de Consultour, tandis que les 173 autres sont franchisées. Au Québec, nous exploitons nos réseaux d'agences de voyages sous les bannières Club Voyages et Voyages en Liberté, tandis qu'ailleurs au Canada nous les exploitons sous la bannière TravelPlus. En ligne, nous utilisons la bannière exitnow.ca. Les services financiers et administratifs de Consultour ainsi que ses services de ressources humaines, de systèmes de l'information et de commercialisation, qui sont tous fournis par l'entremise de l'unité d'exploitation Transat Distribution Canada, soutiennent l'ensemble du réseau. Tout comme Transat Tours Canada à l'égard des voyageurs de la Société, cette unité constitue la pierre angulaire de Transat quant à l'intégration de nos activités de distribution, intégration qui fait appel à la fois aux agences de voyages et à Internet, non pas en parallèle, mais de manière fortement intégrée.

Au cours de l'exercice 2004, nous avons procédé au lancement de notre nouvelle image de marque, conformément à ce que nous avons annoncé en décembre 2003. À l'instar des autres faits saillants de notre développement au cours des trois derniers exercices, cette initiative s'inscrit dans notre stratégie d'intégration verticale. Transat, Air Transat, Vacances Transat, TravelPlus et Club Voyages, bien qu'elles conservent chacune leur nom, affichent dorénavant les mêmes couleurs, le même logo – l'étoile bleu pâle apparaissant en page couverture de la présente notice annuelle – et le même type de caractères sur le même fond bleu foncé. World of Vacations/Nolitour a également revu son image en adoptant le même logo, mais en rouge. La création d'une seule identité commerciale forte et visible pour l'ensemble de nos principales unités d'exploitation permet à nos clients et à nos employés de reconnaître facilement nos différentes sociétés et divisions. Elle optimise également notre notoriété auprès de nos clients sur les marchés interentreprises et grand public, en plus d'être créatrice de valeur et de nous permettre de tirer le maximum de chacune de nos unités d'exploitation.

2.3.2. Nos activités en France et ailleurs en Europe

En France, nous avons poursuivi l'examen de nos activités de voyageur expéditeur en nous concentrant sur Look Voyages S.A. (« **Look Voyages** ») et nous nous sommes départis de notre agence de voyages virtuelle. Nous avons également consolidé notre présence ailleurs en Europe par l'acquisition d'une participation majoritaire dans deux sociétés qui sont des partenaires de longue date de notre groupe.

Nos démarches en vue de ramener Look Voyages à la rentabilité ont commencé au cours de l'exercice 2003 avec l'annonce, le 5 mai 2003, d'un plan social, exigé par la loi française, prévoyant la mise à pied de quelque 90 employés de Look Voyages. En conséquence de ces mises à pied, la Société a comptabilisé une somme de 5,1 millions de dollars à ses coûts de restructuration liés à cette réorganisation, principalement pour couvrir les indemnités de cessation d'emploi. Nous avons en outre opéré des changements dans l'équipe de direction de cette filiale et nous avons remanié son offre par le lancement d'un nouveau produit hôtelier sous la marque Lookéko, en plus de mettre l'accent sur les destinations où Look Voyages détient des volumes importants. C'est ainsi que Look Voyages a commencé à se concentrer sur la vente de forfaits et de vols secs nolisés, tout en réduisant considérablement ses activités de vente de vols secs réguliers, qui représentaient jusqu'à récemment près de la moitié de ses ventes.

Toujours dans le but de se concentrer sur les forfaits vacances conformément à sa stratégie, la Société s'est en outre départie de la société CAiD S.A. exerçant ses activités sous le nom commercial Anyway. Cette société, la plus importante agence de voyages virtuelle en France, était détenue à 99,99 % par notre filiale Brok'Air. Elle a été créée en 1988 en tant qu'agence de voyages à rabais et a étendu ses activités à des services en ligne sur Minitel en 1995 puis sur Internet en 1999. Le 31 octobre 2003, nous avons conclu la vente d'Anyway pour une contrepartie en espèces d'environ 53,8 millions d'euros (83,2 millions de dollars). L'acquéreur, IAC/Inter Active Corp., est un chef de file mondial du commerce électronique qui regroupe notamment d'autres grandes marques en ligne dans le domaine du voyage, dont Expedia^{MD}. La vente a permis la réalisation d'un gain net de 34,4 millions d'euros (53,1 millions de dollars).

Suivant notre stratégie d'expansion géographique, nous avons exercé, le 10 juin 2004, notre option d'achat du voyageur réceptif Tourgreece S.A. (« **Tourgreece** »), notre partenaire de longue date situé à Athènes. Grâce à l'exercice de cette option d'achat, notre participation dans Tourgreece est passée de 40 %, participation que nous avons acquise en mars 2001 pour une somme de 1,0 million d'euros (1,6 million de dollars), à 90 %. Nous avons réalisé cette opération pour une contrepartie totale en espèces de 1,8 million d'euros (3,0 millions de dollars), dont 0,2 million d'euros (0,4 million de dollars) en coûts d'acquisition. En vertu de la convention d'achat d'actions, Transat dispose d'une option d'achat visant le reste des actions, qu'elle peut exercer en tout temps avant 2011.

Comme le redressement de Look Voyages s'est révélé plus long que prévu au cours de l'exercice 2003, nous avons annoncé, le 13 juillet 2004, la mise en place d'un second plan social pour repositionner cette filiale. Notre plus récent effort de restructuration prévoit l'abandon de certaines activités jugées non stratégiques, dont la commercialisation et la vente de vols secs. Ce plan repose également sur une intensification des ventes de forfaits vacances et sur l'utilisation accrue des technologies Internet pour stimuler les ventes, aussi bien auprès des agences de voyages que du public en général. La mise en œuvre de ce plan s'est traduite par une réduction du personnel de l'ordre de 90 personnes. Elle a également entraîné la comptabilisation par Transat de coûts de restructuration de 11,4 millions de dollars au quatrième trimestre de l'exercice 2004. Ce montant comprend des charges en espèces s'élevant à 8,3 millions de dollars ainsi qu'une radiation d'éléments d'actif de 3,0 millions de dollars. Nous prévoyons que ce plan entraînera une réduction des pertes de Look Voyages de l'ordre de 50 % au cours de l'exercice 2005. Ce plan constitue une suite logique aux changements amorcés au cours de l'exercice 2003 et témoigne de notre intention ferme de continuer à appuyer les efforts de notre filiale française, qui demeure un voyageur et une marque sur lesquels nous pouvons compter sur le marché français. Nous continuerons de miser sur la réputation de Look Voyages auprès des consommateurs, sur ses produits Lookéa (des clubs vacances avec activités sur le site) ainsi que sur un système de distribution dynamique faisant appel notamment aux technologies Internet de commerce interentreprises (B2B) et grand public (B2C) qui forment le cœur de sa stratégie.

Le 14 octobre 2004, nous avons en outre annoncé la nomination de monsieur Olivier Kervella au poste de directeur général de Look Voyages. Monsieur Kervella, qui est entré en fonction le 22 octobre 2004, est un professionnel de l'industrie du voyage et l'ancien directeur général de Anyway, la société en ligne française dont nous avons déjà été propriétaires. Cette nomination complète la mise en place des principales composantes du plan de repositionnement de Look Voyages.

Le 1^{er} novembre 2004, nous avons également fait l'acquisition de 70 % des activités d'Air Consultants Europe (ACE) B.V. (« **Air Consultants Europe** ») au coût de 1,0 million d'euros (1,6 millions de dollars). Cette société néerlandaise, dont le siège social est situé à La Haye, est le représentant commercial exclusif d'Air Transat en Allemagne et en Hollande depuis 1991, de même qu'en Belgique et au Luxembourg. Air Consultants Europe connaît très bien le marché canadien et a tissé des liens étroits avec des agences de voyages et des voyageurs en Allemagne et en Hollande. L'acquisition de cette société nous aidera à contrôler et à élargir notre réseau de distribution dans ces deux pays.

2.3.3. Autres événements

Débetures

Au fil des ans, Transat a procédé à plusieurs émissions de débetures, qui sont résumées ci-dessous.

Le 1^{er} novembre 1995, Vacances Air Transat A.T. inc. (devenue Transat Tours Canada) a émis une débeture à la Caisse de dépôt et placement du Québec (« CDP ») pour une somme totale en capital de 10,0 millions de dollars. Cette débeture porte intérêt au taux de 17,5 % l'an et vient à échéance le 1^{er} novembre 2005. Elle est rachetable au gré de Transat Tours Canada à un prix permettant de procurer à son détenteur un rendement annuel composé de 20,5 %, depuis son émission le 1^{er} novembre 1995, compte tenu des intérêts annuels déjà versés et comptabilisés au taux de 17,5 %. Cette débeture, si elle n'est pas rachetée, est convertible en 25 % des actions ordinaires de Transat Tours Canada. Elle est nantie par certaines garanties intersociétés de même que par une hypothèque mobilière sur les actions de certaines de nos filiales ainsi que sur la totalité des biens corporels d'Air Transat et de Transat Tours Canada. Dans l'éventualité où Transat faisait l'objet d'une tentative de prise de contrôle, CDP aura l'option d'acquérir toutes les actions en circulation de Transat Tours Canada à un prix déterminé selon une formule préétablie.

En septembre 2001, une filiale de la Société a émis une débeture de 2,5 millions de dollars portant intérêt au taux de 8,25 %. Cette débeture, était remboursable en un seul versement en septembre 2009 payable en espèces ou sous forme d'actions de Transat, au gré de celle-ci. À compter de septembre 2004, la débeture était également rachetable par anticipation au gré de la filiale moyennant une prime procurant à son détenteur un rendement de 11,25 % depuis l'émission, compte tenu des intérêts annuels déjà versés et comptabilisés au taux de 8,25 %. Le 8 septembre 2004, notre filiale a racheté cette débeture par anticipation conformément aux modalités prévues. Au 31 octobre 2003, les composantes passif et capitaux propres de la débeture s'établissaient respectivement à 0,8 million de dollars et à 1,75 million de dollars.

Le 10 janvier 2005, Transat a racheté des débetures pour un montant de 21,9 millions de dollars, conformément à ce qu'elle avait annoncé le 9 décembre 2004. Ces débetures non-convertibles portant intérêt au taux de 6 % l'an venaient à échéance en janvier 2009 et étaient rachetables par anticipation à compter de janvier 2005 en contrepartie du paiement d'une pénalité équivalant à trois mois d'intérêt. La Société et Air Transat les avaient émises à CDP, au Fonds de solidarité ainsi qu'à certains dirigeants de la Société et de ses filiales le 10 janvier 2002 comme complément aux mesures d'urgence prises pour pallier les conséquences financières des attentats du 11 septembre 2001 ainsi que dans le cadre de nos démarches pour obtenir des liquidités additionnelles en vue d'augmenter les espèces disponibles. À l'époque, l'émission de ces débetures était essentielle à nos activités. Comme Transat et le secteur mondial du tourisme ont passé ce moment critique et que la situation financière de Transat est excellente, ce rachat a été réalisé dans l'intérêt de Transat et de ses actionnaires.

Le déboursé s'est élevé à environ 30,0 millions de dollars, y compris des intérêts impayés déjà comptabilisés de 7,3 millions de dollars au cours de l'exercice 2004 et une pénalité de 0,8 million de dollars, qui a été comptabilisée au premier trimestre de 2005. De plus, ce rachat anticipé a entraîné une charge hors caisse de 1,7 million de dollars, qui a aussi été constatée au premier trimestre de 2005. Cette charge provient de la différence entre la valeur nominale et la valeur comptable des débetures au 10 janvier 2005.

Le 19 février 2002, Transat a complété l'émission en faveur d'un syndicat de prise ferme dirigé par Marchés mondiaux CIBC inc. de 51,1 millions de dollars en débetures subordonnées non garanties et convertibles au taux de 9 % venant à échéance le 1^{er} mars 2007. Comme pour les débetures émises le 10 janvier 2002 et rachetées le 10 janvier 2005, cette initiative s'inscrivait dans nos efforts pour nous procurer des liquidités disponibles additionnelles aux fins du fonds de roulement en vue d'assurer notre viabilité financière après les attentats du 11 septembre. Le 4 mars 2005, nous avons conclu un acte de fiducie amendé avec Société de fiducie Computershare du Canada à titre de fiduciaire pour modifier les

modalités et conditions de ces débetures afin de refléter la nouvelle structure de notre capital. Pour de plus amples renseignements concernant cette nouvelle structure, veuillez consulter la section 7.2 de la présente notice annuelle. Ces débetures sont payables semestriellement en espèces ou en actions à droit de vote variable de catégorie A ou, selon le cas, en actions à droit de vote de catégorie B de la Société, au gré de celle-ci. Les débetures sont convertibles en tout temps, au gré du détenteur, en actions à droit de vote variable de catégorie A ou, selon le cas, en actions à droit de vote de catégorie B de la Société, à un prix de conversion de 8,75 \$ l'action. Durant l'exercice, des débetures représentant un total de 13 000 \$ ont été converties en 1 484 actions ordinaires de la Société.

À compter du 1^{er} mars 2005 jusqu'au 1^{er} mars 2006, Transat peut racheter ces débetures à leur valeur nominale, à condition que ses actions aient été transigées à un prix d'au moins 10,94 \$ pendant 20 jours consécutifs précédant l'avis de rachat. Après le 1^{er} mars 2006, les débetures pourront être rachetées à leur valeur nominale. La Société aura l'option de régler les débetures, en tout ou en partie, en espèces ou par la remise d'un nombre d'actions à droit de vote variable de catégorie A ou d'actions à droit de vote de catégorie B, selon le cas, déterminé en fonction de la valeur nominale des débetures divisée par 95 % de la valeur marchande à la date du rachat ou à l'échéance. En date de la présente notice annuelle, Transat a annoncé qu'elle entend lever son option et faire parvenir, le ou vers le 24 mars 2005, un avis préalable de 30 jours à l'effet qu'elle rachète la totalité des débetures subordonnées non garanties convertibles à 9% échéant en 2007 conformément à l'acte de fiducie intervenu entre Transat et Société de fiducie Computershare du Canada du 19 février 2002, tel que modifié, relatif à l'émission de telles débetures.

En vertu de l'offre publique de rachat dans le cours normal des affaires ayant débuté le 15 juin 2004 (voir les paragraphes traitant de l'offre publique de rachat dans le cours normal des affaires qui se trouvent ci-après, dans la présente section 2.3.3 de la présente notice annuelle), Transat peut racheter et annuler jusqu'à concurrence de 2,6 millions de dollars en débetures convertibles de Transat, ce qui représente environ 5 % du flottant des débetures convertibles à la date de l'offre. Ces débetures convertibles sont rachetables au cours du marché au moment du rachat, majoré des frais de courtage.

Le 6 avril 2004, Jonview Corporation (devenue Jonview Canada) a émis au Fonds de solidarité une débenture de 3,2 millions de dollars dans le but de financer en partie l'acquisition de la deuxième moitié des actions de cette société (voir la section 2.3.1 de la présente notice annuelle). Cette débenture porte intérêt au taux de 6 %. Elle est remboursable en un seul versement en septembre 2009 en espèces ou en actions de Transat, au gré de celle-ci. La débenture est également rachetable au gré de Jonview Canada à compter d'avril 2007 moyennant une prime par laquelle le Fonds de solidarité obtiendrait un rendement de 9 % depuis l'émission, compte tenu des intérêts annuels déjà versés et comptabilisés au taux de 6 %. Les composantes initiales passif et capitaux propres de la débenture s'établissaient respectivement à 0,8 million de dollars et à 2,35 millions de dollars. Au 31 octobre 2004, elles s'élevaient respectivement à 0,7 million de dollars et à 2,4 millions de dollars.

Offre publique de rachat dans le cours normal des affaires

Le 10 juin 2004, notre conseil d'administration a annoncé qu'il avait obtenu l'autorisation de la Bourse de Toronto de lancer, pour une période de douze mois, une offre publique de rachat dans le cours normal des affaires. Dans l'annonce, nous avons fait part de notre intention d'acquérir, à des fins d'annulation, un maximum de 1 662 847 actions de la Société, ce qui représente 5 % des actions émises et en circulation et 5,9 % du flottant des actions, et un maximum de 25 546 débetures convertibles, ce qui représente 5 % du flottant des débetures convertibles. Au 9 juin 2004, il y avait 33 256 955 actions émises et en circulation et 510 920 débetures convertibles, pour un flottant respectif de 28 174 385 actions et de 510 920 débetures convertibles.

Ce programme vise à nous permettre d'acheter des actions ou des débetures convertibles dans le cours normal des affaires, au moment où nous estimons que le marché sous-évalue les actions ou les débetures convertibles.

Nous devons effectuer ces achats par l'entremise de la Bourse de Toronto, conformément à sa politique sur les offres publiques de rachat dans le cours normal des affaires. Le prix que nous devons payer pour toute action ou débenture convertible sera le cours du marché au moment de l'acquisition, majoré des frais de courtage. Les achats ont commencé le 15 juin 2004 et prendront fin au plus tard le 14 juin 2005.

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2004, Transat a acheté à des fins d'annulation 230 000 actions pour une contrepartie en espèces de 5,0 millions de dollars. Au cours de l'exercice 2004 et du premier trimestre de l'exercice 2005, Transat n'a racheté ni annulé aucune débenture convertible.

Objectifs pour 2005 et projets futurs

Nous avons entamé l'exercice 2004 en ayant comme stratégie de nous concentrer sur nos activités principales, de réduire nos coûts et d'améliorer nos marges. Le rendement de l'exercice 2004 démontre que nous avons réussi à respecter notre stratégie en nous appuyant sur les mesures que nous avons prises en ce sens au cours des trois dernières années.

Nous nous étions fixé divers objectifs pour l'exercice 2004 : ramener Look Voyages à la rentabilité en 2005, poursuivre l'intégration de la technologie Internet à notre modèle d'entreprise, tirer profit des gains de souplesse et continuer de diminuer les coûts d'Air Transat, repositionner notre marque sur le marché afin d'appuyer notre stratégie d'intégration verticale et recenser des possibilités de croissance en Amérique du Nord et en France. Mis à part le premier objectif, que nous avons dû revoir comme nous l'avons mentionné à la section 2.3.2 de la présente notice annuelle, nous avons atteint tous nos objectifs.

Compte tenu de la meilleure conjoncture du marché et de notre situation financière, nous prévoyons nous remettre en mode croissance au cours de l'exercice 2005. Dans cette optique, nous nous sommes fixé plusieurs objectifs pour l'exercice 2005, dont celui de poursuivre l'exécution de notre plan d'expansion dans le contexte de notre stratégie globale. À cet égard, nous désirons mettre en œuvre un plan d'acquisition en vue d'étendre nos activités en France et aux États-Unis et d'accroître nos activités associées aux voyagistes réceptifs et aux services offerts à destination.

Nous avons également pour objectif de favoriser une culture d'entreprise qui appuiera notre modèle d'entreprise à long terme. Nous voulons nous assurer que notre culture d'entreprise s'étende à chaque facette de notre organisation et qu'elle valorise notre approche intégrée verticalement de façon durable. Pour y arriver, nous mettrons de l'avant nos valeurs en tant qu'entreprise (l'orientation client, le travail d'équipe et l'efficacité), nous poursuivrons l'élaboration et la mise en place de notre plan de relève, nous perfectionnerons les compétences de la direction, nous créerons un Intranet d'entreprise et nous continuerons à promouvoir la marque Transat.

Nous poursuivrons également l'intégration de la technologie Internet à notre modèle d'entreprise, car nous estimons que notre compétitivité future dépend en partie de notre capacité de mettre nos produits et nos services en marché au moyen de la technologie. Nous désirons nous concentrer au cours de l'exercice 2005 sur la mise en œuvre de plate formes de commerce grand public (B2C) et interentreprises (B2B).

Le regroupement de nos voyagistes canadiens, qui sont désormais chapeautés par Transat Tours Canada, a mené à une meilleure gestion de nos stocks de produits comme les sièges d'avion et les chambres d'hôtel, ce qui entraîne un accroissement de nos marges d'exploitation, comme nous l'expliquons à la section 2.3.1 de la présente notice annuelle. Au cours de l'exercice 2005, nous entendons nous concentrer sur l'augmentation de notre part de marché en Ontario et nous attaquer à la planification à long terme de la flotte d'appareils d'Air Transat. Les réservations pour la saison hivernale sont en hausse d'environ 8 % comparativement à l'an dernier, mais la surcapacité sur le marché (particulièrement en Ontario) exerce des pressions sur les prix qui se sont traduites par des marges moins élevées au cours du premier trimestre de 2005 et peut-être pendant toute la saison d'hiver de

2005. Nous estimons néanmoins que des occasions d'élargir plus rapidement notre marché en Ontario pourraient émerger en raison de ces pressions sur les prix.

Enfin, bien que le retour de Look Voyages à la rentabilité se soit révélé plus long que prévu, nous avons pris au cours de l'exercice 2004 les mesures nécessaires pour établir les bases en vue d'un redressement. La réduction des pertes de Look Voyages est conforme à nos prévisions pour le premier trimestre de 2005.

Notre capacité d'atteindre nos objectifs dépend de nos ressources financières et non financières, dont notre image de marque, notre structure intégrée verticalement, nos relations privilégiées avec nos fournisseurs et nos employés, qui ont contribué au succès de nos stratégies et à l'atteinte de nos objectifs dans le passé. Nos soldes d'encaisse non détenus en fiducie ou autrement réservés se chiffraient à 310,9 millions de dollars au 31 octobre 2004 et nous prévoyons qu'ils devraient se maintenir à des niveaux sains grâce à la poursuite de nos efforts soutenus visant à réduire les dépenses.

3. DESCRIPTION DE NOS ACTIVITÉS

Nous avons estimé dans la présente section certaines données sur la part de marché ainsi que sur le positionnement concurrentiel de nos sociétés à partir de notre connaissance des secteurs pertinents. Puisque nous sommes une entreprise intégrée verticalement, nous avons déterminé que nous exerçons nos activités dans un seul secteur d'exploitation, les voyages vacances, et ce dans deux régions géographiques, soit le Canada et la France. Pendant l'exercice 2004, nous avons enregistré des revenus de 2 199,8 millions de dollars comparativement à 2 096,6 millions de dollars au cours de l'exercice 2003. De ces montants, nos activités au Canada comptent pour 1 673,5 millions de dollars pour l'exercice 2004, comparativement à 1 525,8 millions de dollars pour l'exercice 2003. Nos activités en France et ailleurs représentent 526,3 millions de dollars de nos revenus de l'exercice 2004 et 570,8 millions de dollars de ceux de l'exercice 2003. Ces chiffres ne comprennent pas Société de Transport Aérien Régional S.A. (« **STAR Airlines** »), qui n'est pas une filiale au sens que donne à ce terme la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, les revenus de celle-ci étant comptabilisés séparément à titre de placement dans nos états financiers consolidés vérifiés.

3.1. VOYAGISTES

Nous agissons à titre de voyageur expéditeur par l'entremise de Vacances Transat, de World of Vacations/Nolitour (deux divisions de Transat Tours Canada) et de Révatours, ainsi que par l'intermédiaire de nos filiales françaises, Vacances Transat (France) S.A.S. (« **Vacances Transat (France)** »), Look Voyages et Brok'Air S.A. (« **Brok'Air** »). Nos voyageurs réceptifs, Transat Holidays USA, Inc. (« **Transat Holidays USA** »), Jonview Canada, Tourgreece, Trafic Tours de Mexico S.A. de C.V. et Trafic Tours de Cancun S.A. de C.V., exercent respectivement leurs activités en Floride, au Canada, en Grèce et au Mexique. Chacun de ces voyageurs exploite son propre marché où il conçoit et commercialise sa gamme distincte de produits tout en profitant du pouvoir d'achat considérable et des autres avantages découlant de notre stratégie d'intégration verticale. Vous trouverez ci-après une description des principaux produits que nous offrons.

3.1.1. Produits de Transat Tours Canada

Nous commercialisons les produits de notre filiale Transat Tours Canada sous les marques Vacances Transat et World of Vacations/Nolitour. Le rayonnement de Vacances Transat, tout comme celui de World of Vacations/Nolitour, s'étend à l'ensemble du Canada, mais World of Vacations pourvoit aux besoins du marché canadien de langue anglaise tandis que Nolitour exerce ses activités uniquement dans la province de Québec. Nous avons développé deux principaux types de produits afin d'équilibrer les revenus de Transat Tours Canada d'une saison à l'autre, soit des forfaits vacances pour les destinations soleil, principalement au cours de la saison hivernale, et une combinaison de vols réguliers et nolisés assortis de produits et de services complémentaires pour les voyages en Europe et en Floride, principalement au cours de la saison estivale.

Nous vendons nos produits à partir de nos bureaux situés à Montréal, à Toronto et à Vancouver. La plupart de nos destinations sont offertes au départ de dix-sept aéroports canadiens, à savoir Edmonton, Hamilton, Halifax, Kelowna, Montréal-Trudeau, Ottawa, Québec, Moncton, Régina, Vancouver, Winnipeg, Saskatoon, Abbotsford, Calgary, Victoria, St.John's et Toronto.

Pendant l'exercice 2004, nous avons commencé à repositionner les marques de Transat Tours Canada en exploitant leurs marchés respectifs en ce qui concerne les produits offerts pour les destinations du Sud. Notre plan consiste à redistribuer graduellement l'éventail respectif de produits de Vacances Transat et de World of Vacations/Nolitour en fonction des conclusions d'une étude poussée que nous avons commandée au sujet des préférences des clients. Même si la ligne qui sépare les deux marques n'est pas si nettement définie, les clients de Vacances Transat tendent à avoir plus de 35 ans, tandis que ceux de World of Vacations/Nolitour sont généralement âgés de 25 à 35 ans. Cette répartition par âge signifie naturellement des budgets et des styles de vie différents. Nous veillons donc à ce qu'environ 80 % des hôtels offerts par Vacances Transat se situent dans la gamme des quatre et cinq étoiles. Par l'intermédiaire de World of Vacations/Nolitour, nous commercialiserons de plus en plus des hôtels trois étoiles et plus, bien que certaines exceptions demeureront. Comme les clients de World of Vacations/Nolitour aiment découvrir de nouvelles destinations et ont tendance à privilégier les hôtels reconnus pour leur programme d'animation, nous utiliserons cette bannière pour lancer de nouvelles destinations. En outre, World of Vacations/Nolitour sera plus souvent associée à des destinations situées hors des sentiers battus en Amérique centrale et en Amérique du Sud. Enfin, pendant la saison estivale, alors que Vacances Transat se concentre sur ses programmes européens, World of Vacations/Nolitour ajoute la Floride à sa gamme de destinations. Nous prévoyons que le repositionnement de ces deux marques s'échelonne sur une période de deux ans.

Vacances Transat offre principalement des forfaits vers le Mexique, Cuba, la République dominicaine, la Jamaïque, St-Martin/St. Maarten, la Guadeloupe et la Martinique.

Pour les voyages en Europe, Vacances Transat offre également des séjours de courte durée (dans des hôtels, des studios, des appartements et des chambres d'hôtes), des locations de voiture (selon la formule traditionnelle ou achat-rachat) et des billets de train. Pour les voyages à destination de la France, Vacances Transat vend des vols principalement sur Paris, Lyon, Marseille, Nantes, Nice et Toulouse. Pour les vols à destination du Royaume-Uni et de l'Irlande, elle vend des billets vers Londres (Gatwick), Birmingham, Cardiff, Exeter, Manchester, Newcastle, Édimbourg, Glasgow, Belfast, Dublin et Shannon. Vacances Transat vend aussi des vols sur Berlin, Bruxelles, Düsseldorf, Francfort et Amsterdam. Les vols sur Londres et Paris sont offerts à l'année longue, mais à une moindre fréquence de novembre à mars.

En plus des destinations soleil et européennes, Vacances Transat offre des croisières dans les Caraïbes, en Alaska et en Europe, ainsi que des circuits en autocar, surtout en Europe.

World of Vacations/Nolitour offre une large gamme de produits pour des destinations aux États-Unis (gamme qui comprend la Floride, Las Vegas et des croisières sur Disney Cruise Line^{MD*}), aussi bien que des forfaits de qualité à des prix concurrentiels vers ses destinations soleil comme le Mexique, Cuba, la République dominicaine, le Venezuela, le Costa Rica, le Nicaragua, le Honduras, le Panama et la Colombie. L'été, World of Vacations/Nolitour ajoute la Grèce et l'Italie à sa gamme de produits, l'Italie étant vendue sous la bannière Auratours Vacances. World of Vacations/Nolitour dessert, entre autres, un grand nombre des agences de voyages indépendantes au pays.

Nous avons servi environ 1 017 500 voyageurs par l'intermédiaire de Vacances Transat et de World of Vacations/Nolitour durant l'exercice 2004, par rapport à 905 000 au cours de l'exercice 2003.

* Disney Cruise Line est une marque déposée appartenant à Disney Enterprises, Inc.

3.1.2. Produits de Rêvatours

Notre filiale Rêvatours est un voyageur expéditif basé à Montréal. Elle se spécialise dans des circuits haut de gamme en Asie (Chine, Vietnam, Inde et Thaïlande), en Europe de l'Est, en Afrique du Nord (Tunisie, Égypte et Maroc), en Espagne, au Portugal, en Grèce et en Turquie, en plus d'offres précises pour de plus petits segments du marché. Nous avons servi par l'entremise de Rêvatours quelque 7 000 voyageurs au cours de l'exercice 2004, comparativement à 5 000 pour l'exercice 2003.

3.1.3. Produits de Vacances Transat (France)

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

Vacances Transat (France) a servi environ 95 000 voyageurs pendant l'exercice 2004, par rapport à 77 000 au cours de l'exercice 2003.

3.1.4. Produits de Look Voyages

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

En 2003, Look Voyages a lancé un nouveau produit hôtelier, sous la marque Lookéko, qui repose sur des ententes particulières avec divers établissements hôteliers et fait appel à une stratégie de prix très audacieuse, le prix demeurant un facteur décisionnel clé pour les touristes.

Look Voyages vend ses produits toute l'année, mais la saison estivale, qui s'échelonne d'avril à octobre en France, constitue de loin sa période la plus active. Ses destinations les plus populaires sont situées dans la région du Bassin méditerranéen. Notre stratégie à moyen terme pour Look Voyages est de développer des produits à valeur ajoutée conçus pour qu'elle se concentre sur la vente de forfaits vacances. Ainsi, Look Voyages mise désormais sur les destinations où elle a des volumes importants. Depuis l'abandon de son programme de vols secs réguliers en 2004, Look Voyages consacre la majeure partie de ses énergies à la vente de forfaits et de vols secs nolisés.

Look Voyages a servi environ 145 000 voyageurs durant l'exercice 2004, comparativement à 140 000 au cours de l'exercice 2003.

3.1.5. Produits de Brok'Air

Brok'Air est active en France dans la commercialisation de circuits accompagnés, destinés aux groupes, sur l'Amérique du Nord (Canada et États-Unis), l'Amérique du Sud, l'Asie (surtout la Thaïlande) et l'Afrique du Sud.

3.1.6. Produits de Jonview Canada

Jonview Canada, qui regroupe dorénavant les produits vendus sous les marques D.M.C. Transat, Jonview Canada, Américanada et Kilomètre Voyages et possède des bureaux à Montréal et à Toronto, est le chef de file des voyages réceptifs au Canada. Elle a également des bureaux de vente en France et au Royaume-Uni. Par l'intermédiaire de Jonview Canada, nous commercialisons différents produits auprès de voyagistes situés principalement en Europe, et surtout en France, au Royaume-Uni, en Allemagne, en Italie, en Suisse, aux Pays-Bas et en Belgique, ainsi qu'aux États-Unis. Nous desservons également des clients en Amérique du Sud, en Amérique latine, au Maroc, en Australie, en Nouvelle-Zélande et en Asie (principalement au Japon).

Jonview Canada offre une gamme complète de forfaits vacances au Canada. Celle-ci comprend des circuits accompagnés en autocar, des forfaits pour voyages en groupe, des combinaisons avion-auto, des forfaits ville et activités urbaines, des voyages de ski, de l'hébergement dans des hôtels, des séjours aventure et découverte et des voyages d'affaires (voyages de stimulation, réunions et conférences). Par ailleurs, elle commercialise également de nouveaux produits, tels que des circuits en motoneige et des circuits d'avant et d'après congrès.

Jonview Canada a accueilli 206 000 voyageurs au Canada pendant l'exercice 2004, comparativement à 196 000 au cours de l'exercice 2003.

3.1.7. Produits de Tourgreece

Tourgreece est un voyagiste réceptif établi à Athènes qui compte 26 ans d'histoire. Elle offre une gamme de forfaits vacances, dont des séjours, des excursions et des croisières en Grèce et dans les îles grecques, ainsi que le transport de passagers de l'aéroport à l'hôtel.

Tourgreece a servi environ 46 000 voyageurs au cours de l'exercice 2004, comparativement à 55 600 pendant l'exercice 2003.

3.2. AGENCES DE VOYAGES ET DISTRIBUTION

3.2.1. Agences de voyages

Nos agences de voyages vendent une variété de produits, y compris ceux offerts par nos propres voyagistes. Les agents de voyages effectuent les réservations de produits au moyen de systèmes de réservation informatisés ou par téléphone.

Sur le marché canadien, nous distribuons une partie de nos produits par l'intermédiaire de notre propre réseau de détaillants, détenus en propriété ou franchisés. Nous possédons 195 points de vente qui sont gérés par notre filiale Consultour sous les bannières Club Voyages et Voyages en Liberté au Québec et sous la bannière TravelPlus à l'extérieur du Québec. Par l'entremise de notre filiale Eurocharter, nous détenons et exploitons aussi 59 agences de voyages à l'échelle de la France, que nous exploitons sous la bannière Club Voyages. À des fins de commercialisation, certaines de ces agences ont toutefois changé de marque pour passer aux couleurs de Look Voyages dans le but de bénéficier de la réputation de Look Voyages sur le marché français et de profiter des activités de commercialisation de celle-ci.

Nous entendons exploiter notre réseau d'agences de voyages au Canada en tant qu'unité d'exploitation unique en tirant avantage d'un système administratif commun pour l'ensemble des agences que nous détenons en propriété exclusive partout au pays ainsi qu'en regroupant notre pouvoir d'achat. Nous avons mis au point une nouvelle initiative de marque selon laquelle Club Voyages et TravelPlus partagent une identité et un logo communs tout en conservant leur dénomination distincte. Cette initiative fait partie de notre nouvelle stratégie en matière de marque, laquelle est décrite à la section 2.3.1 de la présente notice annuelle. Le savoir-faire qu'a acquis exitnow.ca dans la distribution sur Internet est

transmis aux agences traditionnelles, dites « brique et mortier » (*brick and mortar*), dans le but d'harmoniser l'ensemble des activités de distribution.

3.2.2. Commerce électronique

Nous avons lancé notre première initiative de commerce électronique en 1999 avec *exitnow.ca*, qui est alors devenu le premier site Web axé sur la vente de forfaits et de vols nolisés. Elle a depuis été transformée en division de notre filiale Consultour, dont la mission comporte deux volets, le premier étant l'exploitation d'un centre d'appels en ligne consacré aux voyages de dernière minute à rabais du marché canadien et le deuxième consistant à agir comme « prestataire technique » de nos sociétés et divisions quant à leurs besoins sur le plan du commerce électronique de détail. Plus précisément, *exitnow.ca* assure le fonctionnement des sites Web d'Air Transat, de Vacances Transat, de Club Voyages et de TravelPlus en procurant à celles-ci leur savoir-faire en matière d'Internet et en les aidant à établir une stratégie « clic et mortier » (*brick and click*).

3.3. TRANSPORT AÉRIEN

Notre société aérienne, Air Transat, offre des vols au départ des principales villes qu'elle dessert, soit Montréal, Toronto, Vancouver, Québec, Calgary, Edmonton, Halifax et St.John's, ainsi que quelques vols au départ de Moncton, Winnipeg et Saskatoon. En raison de certaines modifications de politique qui sont entrées en vigueur en 2002, Air Transat peut désormais exploiter des vols réguliers entre le Canada et les Pays-Bas, la Belgique, l'Irlande, l'Italie, le Portugal, la Pologne, la France, le Royaume-Uni, l'Allemagne, les États-Unis, Cuba, le Mexique et la République dominicaine.

Pendant l'exercice 2004, nous avons effectué des vols vers quelque 61 destinations dans environ 26 pays et nous sommes demeurés en tête des transporteurs aériens spécialisés dans les voyages vacances. Au cours de la saison hivernale, nous avons desservi plus de 44 destinations dans 21 pays en offrant des vols surtout vers des destinations du Sud ou d'autres destinations soleil. Pendant l'été, nous déplaçons la majeure partie de notre capacité vers l'Europe, tout en conservant certains vols vers des destinations du Sud. En 2004, Air Transat a offert des vols directs vers quelque 26 villes dans plus de neuf pays d'Europe.

Nous avons terminé l'examen de notre flotte. Nous avons amorcé cet examen au cours de l'exercice 2002 dans le but de nous prévaloir d'occasions relatives à des conditions favorables de location-acquisition ou d'achat d'aéronefs qui sont apparues dans la foulée des attaques terroristes du 11 septembre 2001. Notre flotte se compose actuellement de quatorze gros porteurs long-courriers Airbus, soit trois Airbus A330-200 de 363 sièges chacun, un Airbus A330-300 de 362 sièges et dix Airbus A310-308 de 259 sièges chacun. Ce plan de renouvellement de notre flotte a entraîné une charge de 33,7 millions de dollars avant impôts liée au retrait graduel de six appareils Lockheed L-1011-500 qui s'est terminé le 30 avril 2004. Au 31 octobre 2004, la Société avait entièrement remboursé ses obligations en vertu de contrats de location-acquisition relatifs à des aéronefs, à des moteurs d'aéronefs et à d'autres obligations. Nos engagements en vertu de contrats de location-exploitation relatifs à des aéronefs, à des terrains et à des locaux et en vertu de contrats d'entretien se sont élevés à 371,4 millions de dollars pour l'exercice 2004, répartis comme suit : 67,3 millions de dollars et 249,1 millions de dollars US (304,1 millions de dollars). De plus, dans le cadre de certaines ententes de financement d'aéronefs échéant jusqu'en 2008, Air Transat s'est portée garante d'une partie de la valeur résiduelle de ceux-ci, laquelle s'établit à 56,5 millions de dollars US (69,0 millions de dollars)

Le 1^{er} novembre 2004, les vols d'Air Transat, qui étaient auparavant exploités de l'Aéroport international de Montréal à Mirabel (« **Montréal-Mirabel** »), ont commencé à décoller de Montréal-Trudeau et à y atterrir. Au printemps 2002, Aéroports de Montréal (« **ADM** ») avait annoncé sa décision de centraliser tous les vols passagers à Montréal-Trudeau et de transformer l'aéroport Montréal-Mirabel en plate-forme spécialisée dans le cargo et le développement industriel. Notre déménagement s'est inscrit dans une entente conclue avec ADM en janvier 2004. Selon cette entente, ADM a vu à la construction de l'immeuble accueillant le nouveau siège social et le nouveau hangar d'Air Transat, qu'elle

a ensuite loués à celle-ci pour une période de 40 ans. Le personnel administratif d'Air Transat a emménagé dans ses nouveaux bureaux en décembre 2004.

En France, STAR Airlines, dans laquelle nous détenons une participation de 44,27 % par l'entremise de Look Voyages, exploite six Airbus A320 de 180 sièges chacun et deux Airbus A330-200 de 364 sièges chacun. Par l'intermédiaire de STAR Airlines, nous desservons le marché des déplacements aériens sur le territoire continental européen et en Méditerranée ainsi que vers certains pays d'Amérique du Nord, des Caraïbes et, de plus en plus, des Antilles, pour Look Voyages et d'autres voyagistes.

Nous avons transporté environ 2 394 500 passagers à bord des vols d'Air Transat pendant l'exercice 2004, comparativement à 2 571 000 passagers au cours de l'exercice 2003.

3.3.1. Distribution et marketing

Nous commercialisons nos services de transport aérien de passagers sur une base saisonnière, dans une large mesure par l'entremise de nos voyagistes, qui organisent des forfaits ou vendent des sièges pour vols secs. Ceux-ci utilisent environ 85 % de la capacité d'Air Transat, le reste des sièges étant offerts à des voyagistes ne faisant pas partie de notre groupe.

En hiver, les sièges se vendent surtout vers les destinations du Sud, tandis que durant l'été ils se vendent principalement vers l'Europe. Nous choisissons les destinations d'Air Transat en étroite collaboration avec nos voyagistes. Ceux-ci concluent des ententes d'affrètement avec Air Transat six à huit mois avant le début de chaque saison et s'engagent à effectuer les paiements selon les modalités prévues à ces ententes d'affrètement.

Les sièges d'Air Transat sont également offerts sur son site Web, lequel utilise le moteur de réservation d'exitnow.ca. Le site Web d'Air Transat offre aux voyageurs du contenu informatif sur les destinations vacances et sur les choix de vols ainsi que la possibilité d'explorer les forfaits offerts et de réserver en ligne.

Même si la mise en marché des vols repose avant tout sur nos voyagistes, le statut d'Air Transat en tant que transporteur régulier vers certains pays et pour les vols intérieurs et transfrontaliers nous permet de commercialiser directement des sièges auprès des agences de voyages par l'entremise des systèmes mondiaux de distribution (GDS), de vendre des sièges sur Internet, de conclure des ententes avec d'autres transporteurs en vue d'offrir des vols de correspondance, et de faire du transport de fret.

3.3.2. Entretien et autres mesures

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

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

Par suite de l'atterrissage d'urgence de l'un de nos Airbus A330-200 aux Açores le 24 août 2001, Air Transat a adopté une série de mesures, dont certaines ont été imposées par Transports Canada tandis que d'autres ont été adoptées sur une base volontaire, qui sont venues s'ajouter aux actions

importantes déjà entreprises par le transporteur aérien pour améliorer ses méthodes. Ces mesures, fondées sur des principes de sécurité et de prévention auxquels nous souscrivons sans réserve, englobent notamment un examen détaillé du programme d'entretien et d'opérations d'Air Transat qui a mené à une amélioration de la performance en matière d'assurance-qualité, des séances de formation sur les facteurs humains pour l'ensemble du personnel technique, l'introduction de scénarios de fuites de carburant dans les programmes de formation en simulateur, l'instauration d'un nouveau système de gestion de la sécurité et l'installation sur les Airbus A330 du système de détection des fuites proposé par Airbus.

Le 17 octobre 2004, le Département d'enquête et de prévention des accidents d'avion du Portugal, autorité ayant mené l'enquête sur l'atterrissage d'urgence du vol TS 236 aux Açores, a publié son rapport d'enquête final. Le Bureau de la sécurité des transports et Transports Canada (Canada), le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile et la Direction générale de l'aviation civile (France), l'Air Accidents Investigation Branch (Royaume-Uni), Air Transat, Airbus^{MD} et Rolls-Royce^{MD} ont également participé à l'enquête. Le rapport conclut que l'événement est attribuable à une fuite de carburant et est le résultat d'une combinaison complexe d'événements et de facteurs de risque, y compris des erreurs humaines, qui sont analysés en profondeur dans le rapport. Le rapport recommande notamment de rendre obligatoire l'installation d'un nouveau dispositif facilitant la détection des fuites de carburant, dispositif recommandé par Airbus aux compagnies aériennes en 2002, puisqu'on a reconnu qu'il a été difficile pour l'équipage du vol TS 236 de détecter puis d'isoler la fuite de carburant. Air Transat approuve et a mis en œuvre les recommandations du rapport, lesquelles visent l'ensemble de l'industrie aérienne.

En raison de la crise du SRAS, nous avons dû mettre en œuvre en avril 2003 des mesures de sécurité particulières afin de prévenir la propagation du virus. Ces mesures préventives comprenaient la désinfection quotidienne de l'intérieur de tous nos appareils, une formation spéciale pour le personnel navigant ainsi que le stockage de trousse médicales spéciales à bord des appareils. Nous remettons également une lettre d'information accompagnée d'un questionnaire de dépistage à tous les passagers au moment de leur enregistrement.

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

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

3.3.3. Assurances

Nous détenons et maintenons en vigueur des polices d'assurance dont les montants sont conformes aux normes de l'industrie et qui respectent les exigences pertinentes prescrites par la loi ainsi que les engagements que nous avons pris en vertu des contrats de location de nos aéronefs. Notre assurance-responsabilité relativement à nos activités de transport aérien couvre la responsabilité relativement aux dommages découlant des blessures subies par des passagers ou du décès de ceux-ci, de même que les dommages subis par des tiers. Sauf en ce qui concerne la couverture d'assurance-responsabilité pour les risques de guerre à l'égard de dommages corporels et matériels à des tiers, la couverture maximale est de un milliard de dollars US par sinistre.

Le coût des attaques terroristes du 11 septembre 2001 continue d'influer sur les primes d'assurance contre les risques de guerre et les attaques terroristes qui sont versées par l'ensemble des transporteurs aériens. De plus, la couverture pour risques de guerre à l'égard des dommages corporels et matériels comprise dans l'assurance responsabilité civile générale demeure soumise à des limites importantes.

Le gouvernement canadien continue donc d'indemniser Air Transat, comme les transporteurs aériens canadiens, pour les sinistres résultant des risques de guerre qui excèdent cinquante millions de dollars US, jusqu'à concurrence de la couverture maximale de la police d'assurance responsabilité civile d'Air Transat.

3.3.4. Approvisionnement en carburant

Le coût du carburant représente une part considérable des dépenses d'exploitation de notre transporteur aérien. Nous négocions avec des sociétés pétrolières à l'échelle nationale et internationale pour nous assurer de l'approvisionnement en carburant de nos appareils à tous les aéroports où nous exerçons nos activités. Le prix du carburant est établi d'un commun accord pour chaque saison en fonction de marges fixes appliquées à des cours variables mondiaux. Lorsque nous l'estimons requis ou souhaitable, nous utilisons des contrats à terme pour couvrir une partie de nos besoins en carburant. Au 31 octobre 2004, les contrats d'achat de carburant portaient sur environ 9 % des besoins pour l'exercice 2005, comparativement à 45 % au 31 octobre 2003 pour l'exercice 2004. Les tarifs déposés par Air Transat auprès de l'Office des transports du Canada précisent que les ententes d'affrètement conclues avec les voyagistes peuvent être modifiées si le prix que nous payons pour le carburant varie de manière importante. Pour compenser partiellement les flambées de prix du carburant, nous appliquons en outre des surcharges de carburant au besoin, conformément aux lois et règlements auxquels nous sommes assujettis.

3.3.5. Services de manutention et services d'aéroport

Notre filiale Handlex fournit les services de manutention et les services d'aéroport (service aux passagers, manutention des bagages et nettoyage des aéronefs) requis pour l'exploitation de nos aéronefs aux aéroports internationaux de Montréal et de Toronto.

Handlex est notre partenaire au sol. Elle nous procure des services de manutention et elle offre également ses services à d'autres transporteurs tels qu'Air France^{MC}, KLM^{MC}, EgyptAir^{MC}, Aeroflot^{MC}, Cubana^{MC}, Royal Air Maroc^{MC}, Air Saint-Pierre^{MC}, DHL^{MC}, Bax^{MC}, Emery^{MC}, PIA^{MC}, UPS^{MC} et Air Labrador^{MC}. Handlex fournit en outre des services d'entretien d'équipement au sol à Northwest^{MC}, US Airways^{MC}, Cara^{MC} et Delta^{MC}.

3.4. NOS EMPLOYÉS

Au 31 octobre 2004, Transat et ses filiales comptaient un total de 4 514 employés répartis comme suit :

Société de portefeuille	Transat	56
Transporteurs aériens et autres services d'aéroport	Air Transat	1 624
	Handlex	857
Voyagistes expéditeurs	Transat Tours Canada (y compris Vacances Transat et World of Vacations/Nolitour)	876
	Rêvatours	26
	Look Voyages	319

	Vacances Transat (France)	177
	Brok'Air	14
Voyagistes réceptifs et entreprises de services à destination	Jonview Canada	156
	Tourgreece	20
	Transat Holidays (USA)	18
Agences de voyages et distribution	Consultour (y compris TravelPlus, Club Voyages, Voyages en Liberté et exitnow.ca)	203
	Eurocharter (Club Voyages-France)	167
Gestion hôtelière	Caméléon	1

Nous favorisons la participation de nos employés à notre capital social et, à cette fin, nous avons adopté un régime d'achat d'actions à l'intention de nos employés et cadres et un régime d'options d'achat d'actions à l'intention de nos administrateurs et dirigeants. Notre politique consiste à promouvoir de bonnes relations avec nos employés.

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

EMPLOYÉS	FILIALE DE TRANSAT	ASSOCIATION	STATUT DE LA CONVENTION COLLECTIVE
Membres d'équipage (pilotes)	Air Transat	Association des pilotes de lignes (ALPA)	En vigueur jusqu'au 31 octobre 2005
Agents de bord	Air Transat	Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP)	En vigueur jusqu'au 31 octobre 2005
Régulateurs de vols	Air Transat	Association des pilotes de lignes (ALPA)	En vigueur jusqu'au 31 octobre 2005
Affectation des équipages et services passagers	Air Transat	Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA)	En vigueur jusqu'au 31 juillet 2006
Entretien, magasin et soutien aux opérations techniques	Air Transat	Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (AIMTA)	En vigueur jusqu'au 30 avril 2006
Centre d'appels	Air Transat	Teamsters	En vigueur jusqu'au 31 octobre 2006
Mécaniciens et préposés d'escale	Handlex	Teamsters	En vigueur jusqu'au 14 août 2006

EMPLOYÉS	FILIALE DE TRANSAT	ASSOCIATION	STATUT DE LA CONVENTION COLLECTIVE
Agents à l'accueil des passagers	Handlex	Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada)	En vigueur jusqu'au 5 septembre 2006
Préposés aux services aux passagers – Montréal	Handlex	Union des employés du transport local et industries diverses	A pris fin le 8 mars 2004; conciliation en cours
Préposés aux services aux passagers – Toronto	Handlex	Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada)	En vigueur jusqu'au 23 mai 2007

3.5. LIEUX D'EXPLOITATION

Le 21 décembre 2004, Transat, par l'intermédiaire de sa filiale Air Transat, a signé un bail à long terme avec ADM pour la location de l'immeuble où se trouvent le siège social et le hangar d'Air Transat et du terrain nécessaire à l'exercice de ses activités (le « **complexe** »). Ce complexe, situé dans la zone aéroportuaire Montréal-Trudeau, occupe une superficie d'environ 72 723 mètres carrés. Il comprend des locaux à bureaux, un hangar pour la maintenance des aéronefs ainsi que le centre opérationnel d'Air Transat qui supervise les vols de la société aérienne 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

Avant décembre 2004, Air Transat et Handlex louaient les lieux suivants :

<u>Nom et description</u>	<u>Adresse</u>	<u>Superficie (mètres carrés)</u>
AIR TRANSAT – Siège social	11600, rue Louis-Bisson Aéroport international de Montréal Mirabel (Québec)	15 032
Établissement	12655, Commerce A-4 Aéroport international de Montréal Mirabel (Québec)	1 357
Établissement et entrepôt	19555, rue Henri-Griffard Édifice D Aéroport international de Montréal Mirabel (Québec)	955
Entrepôt	11855, Service A-3 Aéroport international de Montréal Mirabel (Québec)	5 574
Établissement et entrepôt	2450, Derry Road East Hangar 4 Mississauga (Ontario)	4 738

<u>Nom et description</u>	<u>Adresse</u>	<u>Superficie (mètres carrés)</u>
Bureaux	Aéroport international de Vancouver Aérogare des vols intérieurs Bureau 4205 Richmond (Colombie-Britannique)	313
Bureaux et entrepôt	B103-4851, Miller Road Aéroport international de Vancouver Richmond (Colombie-Britannique)	575
HANDLEX – Siège social	12655, Commerce A-4 Aéroport international de Montréal Mirabel (Québec)	1 665
Comptoir	975, rue Roméo-Vachon Nord Aéroport international de Montréal-Pierre Elliott Trudeau Dorval (Québec)	164
Établissement	6300, Silver Dart Drive Terminal 3 Salle G210B Mississauga (Ontario)	535

Depuis décembre 2004, Air Transat et Handlex louent les lieux suivants :

<u>Nom et description</u>	<u>Adresse</u>	<u>Superficie (mètres carrés)</u>
AIR TRANSAT – Siège social	5959, boulevard de la Côte-Vertu Montréal (Québec)	16 258
Établissement	612-648, rue Albert de Niverville Montréal (Québec)	967
Établissement et hangar	2450, Derry Road East Hangar 4 Mississauga (Ontario)	4 738
Bureaux	Aéroport international de Vancouver Aérogare des vols intérieurs Bureau 4205 Richmond (Colombie-Britannique)	313
Bureaux et entrepôt	B103-4851, Miller Road Aéroport international de Vancouver Richmond (Colombie-Britannique)	575
HANDLEX – Siège social	5959, boulevard de la Côte-Vertu Montréal (Québec)	1 665

<u>Nom et description</u>	<u>Adresse</u>	<u>Superficie (mètres carrés)</u>
Établissement	6300, Silver Dart Drive Terminal 3 Salle G210B Mississauga (Ontario)	535

En outre, Air Transat et Handlex louent des comptoirs dans les aéroports où elles exercent leurs activités.

Le principal établissement de Transat est situé à la Place du Parc, 300, rue Léo-Pariseau, Montréal (Québec), dans un édifice où nous louons des locaux pour notre siège social et pour nos filiales, Transat Tours Canada, Rêvateurs, Jonview Canada et Consultour. Ces locaux occupent une superficie totale de 14 797 mètres carrés répartis sur plusieurs étages.

Nous louons aussi des locaux au 191, The West Mall, Etobicoke (Ontario) pour Transat Tours Canada et Consultour. Ces locaux occupent une superficie totale de 3 120 mètres carrés répartis sur trois étages. De plus, notre filiale Transat Tours Canada loue des locaux situés au One Bentall Centre, 505, Burrard Street, Vancouver (Colombie-Britannique), où nous occupons 1 368 mètres carrés. Vacances Transat et World of Vacations/Nolitour louent plusieurs billetteries à Montréal, Québec, Toronto et Vancouver ainsi des installations d'entreposage à Montréal et Toronto.

Les agences qui sont la propriété exclusive de Consultour louent des locaux à Montréal et à Québec, ainsi que dans la région de Toronto.

Nous louons également des locaux d'une superficie totale de 1 852 mètres carrés qui sont situés au 1300, rue Yonge, Toronto (Ontario) et accueillent le siège social de Jonview Canada.

Nos filiales en France et ailleurs à l'étranger louent les lieux suivants :

<u>Nom et description</u>	<u>Adresse</u>	<u>Superficie (mètres carrés)</u>
LOOK VOYAGES – Siège social	12, rue Truillot Ivry-sur-Seine, France	3 900
Établissement	47, rue Maurice Flandin Lyon, France	190
VACANCES TRANSAT (FRANCE) – Siège social	43, boulevard Diderot Paris, France	1 350
Établissement	15, Place de la Nation Paris, France	367
BROK'AIR – Siège social	15, Place de la Nation Paris, France	210
EUROCHARTER – Siège social	Parc d'activités de la Maison Neuve 6, rue Marcel Dassault Ste-Luce-sur-Loire, France	386

<u>Nom et description</u>	<u>Adresse</u>	<u>Superficie (mètres carrés)</u>
TOURGREECE – Siège social	80-88, avenue Syngrou Athènes, Grèce	600
Établissement	162, Ethnikis andistaseos Crête, Grèce	115
AIR CONSULTANTS EUROPE – Siège social	Nieuwe Parklaan 17 La Den Haag, Pays-Bas	358
TRANSAT HOLIDAYS USA – Siège social	140, South Federal Highway Dania Beach (Floride)	459

Eurocharter loue également des locaux partout en France et est propriétaire de certains points de vente dans la région de Paris pour les agences de voyages qu'elle exploite sous la bannière Club Voyages.

3.6. CONCURRENCE

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

3.6.1. Voyagistes

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

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

Certains voyagistes se spécialisent dans les services réceptifs et s'occupent, à cet égard, de préparer le voyage des touristes étrangers à leur destination. Ils négocient des tarifs avec des

fournisseurs locaux de services touristiques (hôtels, circuits en autocar, attractions locales, etc.) et préparent des forfaits qu'ils vendent aux voyageurs expéditifs des pays d'origine. De manière générale, les voyageurs réceptifs font la promotion des attraits d'un pays auprès des étrangers, et offrent également divers services reliés à l'organisation de voyages d'agrément, de congrès et de voyages de motivation.

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

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

Sur le marché canadien

Nous sommes le plus important voyageur du Québec, marché où nous sommes en concurrence avec d'autres voyageurs de moindre envergure comme Vacances Tours Mont-Royal inc., Vacances Signature inc. et plusieurs autres.

Le marché de l'Ontario est quant à lui le marché le plus important au Canada. Outre Transat, quelques voyageurs d'envergure occupent une place importante sur ce marché, dont My Travel Canada Holidays inc. (qui inclut Sunquest Vacations^{MD} et AlbaTours^{MD}), Vacances Signature inc., Conquest Vacations Company et Red Seal Vacations inc. faisant affaires sous le nom de Sunwing Vacations. Nous avons réussi à nous tailler une place enviable sur le marché des voyages vers l'Europe, surtout vers le Royaume-Uni durant la saison estivale, ainsi que sur le marché des destinations soleil au cours de la saison hivernale par l'entremise de Transat Tours Canada et de ses divisions Vacances Transat et World of Vacations/Nolitour. Dans l'Ouest canadien, nous avons consolidé notre présence par l'entremise de Vacances Transat et de World Vacations/Nolitour.

En ce qui concerne nos activités de voyageur, nous jouissons d'un positionnement solide au Québec, en Ontario et dans l'Ouest canadien. Notre diversification géographique vise non seulement les points de départ mais également les destinations, notre but étant d'offrir les produits qui correspondent le mieux aux attentes de la clientèle dans chaque nouveau marché, de préférence en exclusivité. À cet égard, notre entente avec WestJet nous permet de pénétrer de nouveaux marchés, comme nous le mentionnons à la section 2.3.1 de la présente notice annuelle. Nous continuons par ailleurs de consacrer des efforts à l'élargissement de notre gamme de produits en tenant compte des tendances du marché.

Sur le marché français et ailleurs en Europe

Le marché français est composé d'environ 350 voyageurs, dont les plus importants sont Club Med-Jet Tours^{MC}, Voyages FRAM^{MC}, Nouvelles Frontières^{MC} et Look Voyages, notre propre voyageur.

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

Au point de vue de la structure organisationnelle, la France a été témoin d'une consolidation de son industrie du tourisme qui s'est intensifiée en 2001 en raison de la venue de sociétés étrangères et du rapprochement des acteurs français. L'événement le plus notable a été l'acquisition par TUI AG (anciennement Preussag AG), voyageur allemand et joueur important dans l'industrie, d'une participation minoritaire dans Nouvelles Frontières^{MC}. Contrairement à 2001 et si l'on exclut TUI AG qui a complété son opération d'acquisition de l'ensemble des actions restantes de Nouvelles Frontières^{MC}, très peu d'activités de consolidation ont eu lieu en 2002 en raison de la conjoncture économique défavorable en Europe. En 2003-2004, l'arrivée sur le marché des voyageurs TUI France^{MC} et Neckermann^{MC}, conjuguée au positionnement dynamique de Marsans Transtours^{MC} au chapitre des prix, a créé un marché encore plus compétitif qui compte désormais au moins six voyageurs généralistes ainsi qu'une pléthore de joueurs spécialisés.

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

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

Look Voyages se classe présentement au cinquième rang des voyageurs en France. Comme au Canada, le marché français des voyages vacances présente des caractéristiques différentes selon les saisons : durant l'hiver, les Français privilégient les vols intérieurs et long-courriers, tandis que l'été ils optent plutôt pour le Bassin méditerranéen et l'Afrique du Nord. Nous avons réussi à bâtir une image de marque enviable pour Look Voyages, qui arrive au premier rang dans le segment des moins de 30 ans lors des enquêtes de notoriété.

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

3.6.2. Agences de voyages et distribution

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

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

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

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

Les chaînes d'agences de vente au détail représentent le tiers de tous les agents de voyages au Canada. Les principales chaînes sont Club Voyages/TravelPlus, qui constitue notre propre réseau d'agence de voyage, CAA^{MC}, Voyages Carlson Wagonlit^{MD}, Thomas Cook Ltd. faisant affaires sous le nom de Vacances Thomas Cook/Voyages Marlin, et Sears Canada inc. faisant affaires sous le nom d'Agence de voyages Sears. Les chaînes d'agences de vente au détail, qui font affaires sous une même bannière, offrent une gamme de services à leurs membres sous forme de taux de commissions centralisés et négociés avec les principaux voyagistes ainsi que de soutien en matière de formation, de commercialisation et de services d'information.

Les consortiums d'agents de voyages, tels que Ensemble Travel Ltd. et Advantage Travel T-Comm inc. faisant affaires sous le nom d'Avantage, forment le deuxième tiers des agents de voyages canadiens. Ils offrent principalement des commissions centralisées et négociées avec les voyagistes.

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

En France, le client a accès à une grande variété de moyens pour acheter un forfait vacances ou des billets d'avion : agences de voyages ou Internet, comités d'entreprise, milieux associatifs ou spécialistes pour les groupes. Du côté des agences, le marché est plus fragmenté en ce que les grands réseaux côtoient une myriade de petites agences indépendantes, spécialisées ou généralistes. Conformément à notre stratégie de croissance et compte tenu du climat de consolidation qui caractérise le marché, nous entendons élargir davantage notre réseau de distribution en France.

Il n'y a pas de doute qu'un certain nombre de modes de distribution continueront de coexister. Même si la croissance des agences de voyages virtuelles se poursuit, nombreux sont les clients qui continuent de privilégier l'accès direct aux conseillers en voyages, qui doivent faire la preuve de leur valeur ajoutée. D'autres clients font leurs choix à l'aide d'Internet mais insistent pour conclure la vente en personne. Même si nos plans de distribution à court terme sont axés sur l'harmonisation et le déploiement de plates-formes technologiques, nous entendons poursuivre une stratégie de distribution hybride alliant agences de voyages traditionnelles et Internet qui nous permettra de nous modeler sur les préférences de nos clients. C'est dans ce contexte que la plate-forme technologique exitnow.ca entre en jeu, en servant de pierre angulaire de nos activités en ligne. Cette plate-forme joue un rôle clé dans la satisfaction des attentes à la fois des clients et des agents de voyages, tout en réduisant le coût des ventes de manière significative, ce qui se traduit par une efficacité rentable pour tous, y compris la clientèle.

3.6.3. Transporteurs aériens

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

régionales qui exploitent les marchés locaux des vols court-courriers et fournissent du trafic d'apport aux transporteurs de réseau aux principales plaques tournantes.

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

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

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

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

Selon nous, la concurrence que se livrent les transporteurs aériens est fondée essentiellement sur les prix, qui reflètent surtout la disponibilité des sièges, bien qu'il existe des façons de mieux gérer les prix et d'augmenter le rendement. Par conséquent, les prix varient de façon considérable en fonction de la demande saisonnière et une guerre de prix se déclare souvent lorsque la capacité d'un transporteur dépasse la demande ou qu'un concurrent cherche à accroître sa part de marché. Nous estimons que les récents développements au Canada ayant impliqué nos concurrents ont été porteurs d'une surcapacité. De plus, le nombre important de transporteurs aériens spécialisés dans les services nolisés et de transporteurs aériens réguliers qui offrent des vols sur les États-Unis, combiné à la faiblesse du dollar canadien par rapport à la devise américaine, a entraîné une vive concurrence et de faibles marges bénéficiaires pour les vols sur ce pays. Outre le prix, l'image des transporteurs aériens et l'opinion des clients ont également une incidence sur la concurrence.

3.7. FACTEURS INFLUENÇANT LA DEMANDE

Après trois années compromises par des événements exceptionnels comme les attentats du 11 septembre, la guerre en Irak et les répercussions du SRAS, nous assistons au retour d'une croissance stable dans l'industrie internationale du tourisme. Selon l'Organisation mondiale du tourisme (« OMT »), le nombre d'arrivées a augmenté de près de 10 % en 2004, en comparaison de moins de 1 % pour les trois dernières années combinées. Du côté de Transat, le nombre de voyageurs en 2004 a augmenté de 11,1 % dans l'ensemble par rapport à 2003. Cette augmentation résulte d'une hausse de 11 % au Canada et de 11,2 % en France. En France toutefois, l'augmentation du nombre de voyageurs a été contrebalancée par une baisse de 37,5 % du nombre d'acheteurs de vols secs. Ce déclin est principalement attribuable à l'abandon par Transat des activités de vols secs de Look Voyages,

conformément à la stratégie annoncée. Nous estimons que le nombre total de voyageurs continuera de grimper en 2005.

Au Canada, nos revenus ont augmenté légèrement au cours de la saison hivernale 2004 en regard de la saison correspondante de 2003. Cette hausse découle d'une augmentation du nombre de voyageurs à hauteur de 5,3 % par rapport à la saison correspondante de 2003, neutralisée par un repli des ventes aux voyagistes qui ne font pas partie de notre groupe. Une forte demande pour les destinations dans les Caraïbes, en Europe et en Floride et des prix plus élevés ont également contribué à l'augmentation de nos revenus.

Si les tendances actuelles se maintiennent, nous nous attendons à ce que les volumes de voyageurs pendant la saison hivernale 2005 soient supérieurs à ceux de 2004. Les réservations sont en hausse et il semble y avoir un désir de voyager. Toutefois, une capacité accrue sur le marché, surtout en Ontario, a exercé une pression sur les prix, laquelle s'est traduite par des marges réduites durant le premier trimestre de 2005 et pourrait donner lieu à des marges réduites pour l'ensemble de la saison hivernale 2005.

Au Canada, pendant la saison estivale 2004, nos revenus ont progressé de 23,8 %, grâce à une augmentation de plus de 20 % du nombre de voyageurs par rapport à la saison estivale de 2003 ainsi qu'aux revenus supplémentaires, de l'ordre de 35,0 millions de dollars, générés grâce à l'acquisition récente du reste des actions de Jonview Canada. La saison correspondante de 2003 avait connu une baisse du nombre de voyageurs en raison des suites du SRAS. En plus du fait que les destinations en Europe, surtout au Royaume-Uni et en France, ont été très en demande, l'augmentation de nos revenus au Canada s'explique également par des prix plus élevés. Bien qu'elles soient encore préliminaires, les premières données indiquent que les réservations pour la saison estivale 2005 sont plus nombreuses qu'en 2004. La Société s'attend à des pressions sur les prix plus prononcées au second trimestre de 2005 qu'au premier trimestre, compte tenu de l'intensification de l'activité commerciale. Par conséquent, malgré une hausse des réservations de 12% jusqu'à présent, nous nous attendons à des marges réduites au deuxième trimestre de 2005, comparativement à la même période en 2004.

Tant nos revenus que nos dépenses en Europe ont diminué au cours de la saison d'hiver 2004 en regard de la saison correspondante de 2003, ce qui a engendré des marges négatives.

En dépit d'une augmentation de 8,9% du nombre de voyageurs pendant la saison en cours, nos activités en France ont enregistré des revenus plus faibles et des marges négatives par suite d'une chute d'environ 22 % du nombre de passagers pour les vols secs chez Look Voyages. La hausse du nombre de voyageurs est principalement attribuable à une demande accrue pour les voyages long-courriers au départ de l'Europe vers des destinations dans les Caraïbes, tant chez Vacances Transat (France) que chez Look Voyages, ainsi qu'à des prix plus bas dans l'ensemble. La pression exercée par la concurrence est à l'origine de cette baisse des prix.

En Europe, nous nous attendons à ce que l'abandon des ventes de vols secs par Look Voyages entraîne une baisse des revenus dans l'ensemble pour la saison hivernale 2005. Pour le premier trimestre de 2005, les activités européennes ont affiché une diminution de 76,4% du nombre d'acheteurs de vol sec, un reflet direct de l'intention déclarée par la Société de se concentrer sur le domaine du forfait.

Du côté de la France, bien que nos revenus aient diminué pendant la saison estivale 2004, nos marges ont presque atteint le seuil de rentabilité, ce qui représente une amélioration notable par rapport à la saison estivale 2003. La réduction des pertes de Look Voyages, la demande accrue pour les voyages long-courriers de l'Europe à destination du Canada chez Vacances Transat (France) et les effets positifs du taux de change pour Vacances Transat (France) sont les principaux facteurs de cette amélioration. Le nombre de voyageurs a fait un bond de presque 13% comparativement à 2003, mais une diminution de 64% du nombre de passagers pour vols secs est venue contrebalancer cette hausse. Tant les revenus que les dépenses ont diminué durant le premier trimestre de 2005 par rapport au trimestre correspondant de l'exercice 2004. Bien que les activités européennes de la Société aient

continué d'afficher une marge négative au premier trimestre de 2005, les progrès accomplis par Look Voyages ont permis une amélioration de 21,7% à cet égard. Quant à la baisse du nombre de voyageurs, elle est principalement attribuable à la diminution de 76,4% du nombre d'acheteurs de vol sec tel qu'il a été mentionné ci-dessus et de 12,1% du nombre de voyageurs.

Bien qu'il soit encore trop tôt pour se prononcer à l'égard de la saison estivale 2005 en France, nous nous attendons à ce que le nombre de voyageurs partant de la France à destination du Canada augmente comparativement à 2004.

L'industrie mondiale du tourisme a joui d'une croissance presque ininterrompue au cours des quelque cinquante dernières années et les perspectives demeurent très prometteuses. À titre d'exemple, l'OMT prévoit qu'il y aura d'ici 2010 plus d'un milliard de touristes voyageant dans le monde chaque année, chiffres qui excluent le tourisme intérieur. Ces prévisions reposent en grande partie sur les facteurs fondamentaux suivants : le niveau de vie général augmente; la population vieillissante est en meilleure santé, dispose de plus de temps libre et de ressources financières; et les pays jadis assujettis à des régimes totalitaires connaissent aujourd'hui une liberté nouvelle.

La croissance que le secteur des forfaits vacances a connue au cours des dernières années tient quant à elle à divers facteurs, dont l'efficacité accrue des appareils qui réduit les coûts du transport aérien, l'ajout de nouvelles destinations, la popularité croissante des forfaits tout compris ainsi qu'une plus grande sensibilisation aux besoins distincts des vacanciers et des voyageurs d'affaires.

3.8. TENDANCES

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

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

Nous estimons que la mondialisation et la concentration des marchés auront également une incidence sur le marché français. Pour plus de détails concernant les tendances, veuillez consulter la section 3.6 de la présente notice annuelle traitant de la concurrence.

3.9. LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE DANS LEQUEL NOUS EXERÇONS NOS ACTIVITÉS

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

3.9.1. Voyagistes et agences de voyages

Au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique, où se situe le cœur de nos activités, les voyagistes (désignés « **grossistes** » dans la présente section) et les agences de voyages (désignées « **détaillants** » dans la présente section) (les grossistes et les détaillants étant collectivement désignés « **agents de voyages** » dans la présente section) sont régis par des lois de protection des voyageurs. Ces lois exigent que les agents de voyages détiennent un permis pour exercer leurs activités et qu'ils déposent dans un compte en fidéicommiss les sommes qu'ils reçoivent des voyageurs au moment où

ceux-ci achètent des services de voyages. Avant le départ de leurs clients, les agents de voyages ne peuvent retirer ces sommes que dans le but de payer les fournisseurs des services de voyage pour lesquels les sommes ont été reçues. Comme condition d'obtention d'un permis d'agent de voyages, ces lois requièrent également que les agents de voyages remettent une garantie, sous forme de cautionnement ou de lettre de crédit, aux organismes responsables de l'application des lois. En outre, ces lois établissent également des fonds d'indemnisation visant à protéger les consommateurs en cas de fraude ou de faillite des agents de voyages et des fournisseurs finaux, tels que les sociétés aériennes et les croisiéristes. Enfin, des mécanismes de contrôle et d'inspection assurent le respect de la législation applicable.

Depuis trois ans, les législatures provinciales du Québec, de l'Ontario et de la Colombie-Britannique procèdent à une réforme majeure de leur législation en matière de voyages. Cette réforme est devenue nécessaire par souci de transparence accrue en faveur des consommateurs ainsi que pour améliorer la protection des consommateurs en cas de fraude ou de déconfiture des transporteurs aériens et agents de voyages comme celles qui ont suivi les attaques du 11 septembre et qui ont mis à mal les fonds d'indemnisation. Le désir de remédier aux situations où les agents de voyages sont appelés à payer de leur poche pour des événements dont ils ne sont pas responsables, notamment dans les cas de fraude ou de déconfiture de leurs fournisseurs, et la nécessité de préserver la compétitivité des agents de voyages dans un contexte difficile figurent également au nombre des enjeux de ces réformes.

Le 17 décembre 2002, le Québec a édicté sa nouvelle *Loi sur les agents de voyages*, L.R.Q. c. A-10 (la « **Loi sur les agents de voyages** »). Cette loi procure davantage de pouvoirs au président de l'Office de la protection du consommateur, organisme responsable de l'application de la *Loi sur les agents de voyages*, pour nommer un administrateur provisoire en vue de gérer temporairement dans certaines circonstances les activités d'un agent de voyages ou d'y mettre fin. Elle prévoit également que les fonds perçus par un agent de voyages et déposés dans un compte en fidéicommiss sont réputés détenus en fiducie, qu'ils aient été ou non conservés distinctement et séparés des propres fonds de l'agent de voyages ou de ses dirigeants ou de la masse de leurs biens. La nouvelle loi porte en outre que tout administrateur d'un agent de voyages est solidairement responsable, avec le particulier au nom duquel le permis d'agent de voyages est délivré et avec la personne morale agissant comme agent de voyages, des sommes qui doivent être déposées en fidéicommiss, à moins que l'administrateur ne fasse la preuve de sa bonne foi. Enfin, la *Loi sur les agents de voyages* augmente les amendes imposables aux personnes qui l'enfreignent.

À peu près à la même époque, le gouvernement du Québec a également apporté des modifications spécifiques au *Règlement sur les agents de voyages* (tel qu'il existait à l'époque) afin notamment de resserrer les critères d'octroi des permis d'agent de voyages. Toute personne demandant la délivrance ou le renouvellement d'un permis doit dorénavant établir qu'elle n'a jamais été titulaire du permis d'un agent de voyages ayant été la cause du paiement d'une réclamation à même les fonds de cautionnement collectif des grossistes ou des détaillants (tels que ces cautionnements existaient jusqu'au 11 novembre 2004) ni occupé une fonction de dirigeant pour une personne morale titulaire du permis d'un tel agent de voyages. Ces modifications ont aussi eu pour effet d'interdire aux agents de voyages de vendre ou d'offrir de vendre des billets d'avion ou des forfaits voyages comprenant des billets d'avion à moins que le transporteur aérien ne détienne les permis ou autorisations des autorités compétentes dans tous les territoires pertinents. De plus, le règlement a été modifié afin de permettre au président de l'Office d'avancer des sommes d'argent à l'un des fonds de cautionnement collectif dans l'éventualité où ceux-ci ne contiendraient pas les sommes nécessaires au règlement des réclamations des consommateurs, et de se rembourser à même les contributions des agents de voyages à ces fonds. À cet égard, le gouvernement du Québec a avancé une somme de 6,0 millions de dollars afin de renflouer le fonds de cautionnement collectif des voyagistes dans le but de garantir le rapatriement des voyageurs ou leur indemnisation.

Le 11 novembre 2004, le Québec a complété la réforme amorcée en décembre 2002 par l'adoption d'un nouveau *Règlement sur les agents de voyages*, R.R.Q., c. A-10, r. 1 (le « **règlement québécois** ») qui est entré en vigueur à la même date. Ce règlement met en place un nouveau Fonds d'indemnisation des clients des agents de voyages, qui remplace les anciens fonds de cautionnement

collectif des grossistes et des détaillants et transfère aux consommateurs le fardeau de financer leur propre protection. Le Fonds d'indemnisation est constitué des contributions versées par les clients, qui représentent 0,35 % du coût total des services de voyages achetés. Il incombe aux détaillants de percevoir ces contributions auprès des clients au moment de l'achat des services de voyage et de les remettre trimestriellement à l'Office, après avoir déduit leurs frais de gestion. Les clients bénéficient dorénavant d'un accès plus rapide au Fonds d'indemnisation puisqu'ils sont autorisés à faire une réclamation directement au Fonds en cas de manquement d'un fournisseur qui n'est pas attribuable à l'agent de voyages. Dans les cas où l'inexécution des services de voyages résulte d'une faute de l'agent de voyages, le client, comme sous l'ancien régime, est indemnisé ou remboursé d'abord à même le compte en fidéicommiss de l'agent de voyages quant à tout solde lié à sa réservation, puis à même le cautionnement individuel de l'agent de voyages et enfin, si ce cautionnement est insuffisant, par le Fonds d'indemnisation. L'indemnité payable aux clients par le Fonds d'indemnisation ne peut excéder 3 000 \$ par personne par voyage ni 3,0 millions de dollars par événement. Les grossistes doivent eux aussi contribuer au Fonds d'indemnisation à un taux de 0,16 % des services de voyage vendus par l'intermédiaire d'un détaillant au Québec, mais seulement jusqu'au remboursement de l'avance de 6,0 millions de dollars qui avait été versée dans leur fonds de cautionnement collectif avant le 11 novembre 2004.

En vertu du règlement québécois, le montant du cautionnement individuel exigé des agents de voyages pour garantir l'exécution de leurs obligations envers leurs clients tient compte du risque lié aux activités de l'agent de voyages. Même si le montant exigé continue d'être fondé sur le chiffre d'affaires de l'agent de voyages tel que présenté dans ses états financiers, les agents de voyages qui sont en activité depuis cinq ans ou moins doivent payer plus cher que ceux qui exercent leurs activités depuis six ans ou plus, selon la prémisse que le premier groupe est plus susceptible de fermer ses portes ou de faire faillite. Les voyageurs réceptifs paient des montants moins élevés, qui sont établis en fonction de la proportion que leurs activités de voyageur réceptif représentent sur le total de leur chiffre d'affaires.

Au chapitre de la publicité, les nouvelles dispositions favorisent une divulgation complète afin de permettre aux clients de prendre des décisions éclairées et d'assurer plus particulièrement que l'information relative aux prix ne soit pas trompeuse et que le prix total soit connu au moment de procéder à l'achat pour éviter le phénomène du « choc à la caisse » (*sticker-shock*). Ainsi, du coût total des services annoncés, les agents de voyages ne peuvent exclure que la taxe de vente du Québec, la taxe sur les produits et services et la contribution au Fonds d'indemnisation. Les agents de voyages doivent en outre indiquer si ces taxes et le montant de la contribution sont inclus dans le prix annoncé. Ils doivent exprimer le montant de la contribution en dollars et ce en respectant les exigences minimales quant à la taille du caractère.

Les prix annoncés dans une brochure ne peuvent être augmentés dans les 60 jours suivant leur publication, à moins que cette augmentation ne résulte d'une hausse de taxes, de redevances ou de frais autorisée par une autorité publique compétente. Cela signifie que, dans certains cas, l'agent de voyages pourrait se voir obligé d'assumer les frais d'une surcharge de carburant versée à un transporteur aérien puisqu'il ne sera pas autorisé à répercuter celle-ci sur les consommateurs. Dans les brochures, comme dans toute autre forme de publicité, le voyageur doit se conformer à certaines obligations. Il doit notamment indiquer sur la page frontispice de la brochure la période de validité des prix qui y sont annoncés et respecter les exigences minimales quant à la taille du caractère.

En Ontario, à la suite de la faillite de Canada 3000 inc., qui s'est produite peu de temps après les attentats terroristes du 11 septembre, le législateur a apporté des modifications au règlement régissant les agents de voyages en vue de permettre à ceux-ci de s'adresser directement au fonds d'indemnisation (*compensation fund*) pour obtenir le remboursement des sommes qu'ils ont dû déboursier pour indemniser les voyageurs en raison d'un manquement d'un fournisseur. Avant cette modification, les agents de voyage ne pouvaient puiser dans le fonds d'indemnisation que s'ils devenaient eux-mêmes insolubles ou en faillite.

D'autres modifications législatives ont été apportées en décembre 2002 avec l'adoption de la *Loi de 2002 sur le secteur du voyage*, L.O. 2002, c. 30, Annexe D (la « **nouvelle loi ontarienne** ») qui fait

partie de la nouvelle *Loi de 2002 sur la protection du consommateur*, L.O. 2002, c. 30, Annexe A de l'Ontario. Ces nouvelles lois ne sont pas encore en vigueur, mais nous prévoyons qu'elles le deviendront le 1^{er} juillet 2005, date à laquelle les règlements adoptés en vertu de ces deux lois devraient également entrer en vigueur.

La nouvelle loi ontarienne maintient l'existence du fonds d'indemnisation et augmente les amendes pouvant être imposées aux personnes reconnues coupables d'une infraction à la loi. Elle modifie également la responsabilité des détaillants lorsqu'un fournisseur final fait défaut. Elle donne en outre au ministre des Services aux consommateurs et aux entreprises le pouvoir d'établir, par règlement, un code de déontologie régissant le secteur du voyage. Finalement, la nouvelle loi stipule que le lieutenant-gouverneur en conseil peut prendre des règlements sur un large éventail de questions visant à réglementer le secteur, dont l'administration et la gestion du fonds d'indemnisation, la tenue de comptes en fiducie et les sommes qui doivent être placées en fiducie. Rien ne laisse croire à l'heure actuelle que le législateur ontarien suive l'exemple du Québec et qu'il opte pour un fonds d'indemnisation financé par les clients.

Pour le moment, toutefois, lorsqu'une personne ne fournit pas les services de voyages qu'elle s'était engagée à fournir, le montant maximum que le fonds d'indemnisation peut verser à un client ou à une personne inscrite est de 5 000 \$ pour chaque personne dont les services de voyages ont été acquittés par le client. Le montant maximal pouvant être remboursé pour inexécution d'une obligation de fournir des services de voyages est plafonné à 5,0 millions de dollars pour l'ensemble des réclamations découlant d'un événement ou d'un événement majeur.

Le règlement de l'Ontario 806/93 adopté en vertu de l'actuelle *Loi sur les agences de voyages*, L.R.O. 1990, c. T.19 contient déjà des dispositions semblables à celles édictées au Québec pour pallier les conséquences de l'inexécution des obligations des agents de voyages et des fournisseurs par suite des événements du 11 septembre 2001. Par exemple, les agents de voyages inscrits ne sont pas autorisés à vendre ou à offrir de vendre des services de transport aérien uniquement ou des services de voyages incluant le transport aérien sauf si le transporteur aérien détient un permis valide, qu'il a reçu les autorisations requises des autorités compétentes ou qu'il les a demandées, et qu'il se conforme aux exigences de la loi au Canada et dans tout autre pays pertinent. En outre, la demande d'inscription d'un agent de voyages sera refusée si celui-ci a occasionné le paiement de réclamations à même le fonds d'indemnisation et qu'il n'a pas remboursé les montants ainsi versés.

Les modifications envisagées par le règlement de l'Ontario 26/05 modifiant le règlement de l'Ontario 806/93, dont l'entrée en vigueur est prévue pour le 1^{er} juillet 2005, comprennent l'exigence que toute représentation liée au prix des services de voyages contienne une mention claire, compréhensible et placée bien en évidence du montant total payable pour les services de voyages, qui peut inclure tous les frais, droits, frais de service et surcharges ou les exclure, auquel cas la mention doit contenir une liste détaillée des coûts associés à chacun de ces éléments ou indiquer le montant total que le client devra payer pour l'ensemble de ces éléments. Selon le projet de règlement, il n'est pas nécessaire qu'une telle représentation fasse mention de la taxe de vente au détail ou de la taxe fédérale sur les produits et services. Dans l'état actuel du droit, les agents de voyages ont l'option d'indiquer que le prix annoncé comprend la taxe fédérale sur les produits et services, les taxes sur le transport et les frais de transport connexes ou d'indiquer que le prix annoncé ne comprend pas ces éléments. À l'heure actuelle, tous les agents de voyages choisissent naturellement la deuxième option. La modification proposée constitue un compromis entre la tarification « tous frais compris » prévue par la loi québécoise et l'état actuel du droit en Ontario.

Jusqu'à nouvel ordre, il semble n'y avoir aucune chance que les agents de voyages soient placés sur un pied d'égalité avec les autres fournisseurs de voyages, comme les transporteurs aériens, en ce qui concerne la publicité relative aux tarifs aériens. Les transporteurs aériens, qui ne sont pas soumis à la législation provinciale, peuvent continuer à annoncer des prix qui excluent les taxes, les frais et les charges, dont le total représente souvent plus des deux tiers du prix initialement soumis au client.

À une certaine époque, le législateur fédéral a tenté de présenter le projet de loi C-26, la *Loi modifiant la législation régissant les transports*, qui modifiait notamment certaines dispositions de la *Loi sur les transports au Canada*. Les modifications proposées obligeaient les sociétés aériennes annonçant le prix de services aériens au Canada ou au départ du Canada à indiquer la somme totale que l'acheteur de ces services serait appelé à payer. Le projet de loi stipulait également qu'il n'était pas nécessaire que les frais ou charges perçus pour le compte d'une autorité aéroportuaire, le droit pour la sécurité des passagers et les autres frais ou charges perçus par une société aérienne pour le compte d'un gouvernement soient inclus dans le prix à condition que le montant, ou la fourchette, de chacun de ces éléments soit indiqué séparément dans la publicité. La taxe provinciale ou fédérale payable par l'acheteur n'avait pas à être incluse pourvu que la taxe soit mentionnée, sans pour autant être quantifiée, dans la publicité. Le projet de loi est mort au feuillet en novembre 2003.

Bien qu'il y ait encore des discussions visant à harmoniser la législation fédérale aux législations provinciales en ce qui a trait à la publicité dans le secteur du voyage, il n'y a aucun consensus entre les différents acteurs du secteur quant à la solution unifiée définitive qui devrait être privilégiée. Même si les intéressés parvenaient à s'entendre, rien n'indique qu'une telle harmonisation serait effectuée ni, le cas échéant, le moment où elle le serait.

La Colombie-Britannique a été la première province à initier une réforme de sa législation dans le domaine des voyages. Le 5 juillet 2004, le gouvernement a édicté le *Business Practices and Consumer Protection Act*, B.C.S. 2004 (5th Sess.), c. 2 (loi sur les pratiques commerciales et sur la protection du consommateur) dans le cadre de mesures visant à consolider les anciennes lois générales de protection du consommateur et les dispositions des lois spécifiques au secteur, dont le *Travel Agents Act*, R.S.B.C. 1996, c. 49 (loi sur les agents de voyages) et les *Travel Agents Act Regulations*, B.C. Reg. 525/77 (règlements sur le secteur du voyage). À la même date, la province de la Colombie-Britannique a également déposé son *Business Practices and Consumer Protection Authority Act*, B.C.S. 2004 ((5th Sess.), c. 4 qui crée la nouvelle *Business Practices and Consumer Protection Authority* (direction des pratiques commerciales et de la protection du consommateur), laquelle assume dorénavant la responsabilité de surveiller les pratiques commerciales et d'assurer la protection des consommateurs en Colombie-Britannique, fonctions qui relevaient auparavant de la *Consumer Services Division* (division des services aux consommateurs) du *Ministry of Public Safety and Solicitor General* (ministère de la sécurité publique et du solliciteur général).

Parmi les modifications apportées, les plus importantes comprennent la comptabilité en fidéicommis dossier par dossier qui oblige les agents de voyages à tenir une comptabilité à jour de toutes les sommes d'argent déposées dans un compte en fidéicommis, de toutes les sommes retirées d'un compte en fidéicommis, du solde du compte en fidéicommis et du solde distinct pour chaque client de qui des sommes ont été reçues et déposées dans un compte en fidéicommis. Bien que ce concept n'existe pas dans la législation québécoise ou ontarienne, la Société possède dans ses systèmes comptables les outils nécessaires pour se conformer à cette nouvelle exigence applicable aux agents de voyages en Colombie-Britannique.

Comme autre élément nouveau de la législation de la Colombie-Britannique, soulignons qu'elle contient des libellés concernant la garantie exigée des agents de voyages et surtout qu'elle indique le montant que les agents de voyages doivent fournir à ce chapitre. Pour les détaillants, ce montant est fixe, tandis que pour un grossiste, le montant varie en fonction de ses ventes totales en Colombie-Britannique. Dans le passé, ces montants étaient établis de façon discrétionnaire par le prédécesseur du *Business Practices and Consumer Protection Authority*.

Comme en Ontario, il appartient aux détenteurs de permis de contribuer au *Travel Assurance Fund* (« fonds de prévoyance »). Le montant maximal qui peut être versé à un réclamant à l'égard d'une réclamation est de 5 000 \$ pour chaque personne visée par la réclamation, dans les limites d'un plafond de 2,0 millions de dollars pour l'ensemble des réclamations liées à un événement.

Le mode de fonctionnement de ce plafond demeure incertain compte tenu du congé de contribution prévu par la loi en faveur des détenteurs de permis, lequel s'applique quand la valeur

comptable du fonds de prévoyance est d'au moins 1,0 million de dollars et que l'agent de voyages a payé les contributions exigibles pendant des périodes semestrielles successives équivalant à trois ans.

L'un des gains considérables découlant des réformes au Québec et en Colombie-Britannique réside dans la création d'un comité consultatif formé de représentants du gouvernement, du secteur et des consommateurs. Cette initiative s'intègre à un effort en vue de parvenir à un meilleur équilibre entre les préoccupations de chacun de ces groupes. Jusqu'à maintenant, l'Ontario avait été la seule province à favoriser la participation du secteur, par l'entremise du conseil d'administration du *Travel Industry Council of Ontario* qui comprend des représentants du secteur du voyage. Au Québec et en Colombie-Britannique, le rôle du comité consultatif est de conseiller les autorités responsables de l'application des lois en matière de voyages sur toute question relative aux activités des agents de voyages. Le champ d'action du comité consultatif de chaque province reste à voir, tout comme l'influence de ces comités sur les questions déterminantes pour les intervenants du secteur.

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

3.9.2. Transporteurs aériens

Règlements internationaux

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

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

La Convention de Chicago a également mis sur pied l'OACI, agence spécialisée des Nations Unies, dont l'objectif est de favoriser la planification et le développement du transport aérien international. Sous les auspices de l'OACI, les règles établissant les normes minimales d'exploitation sont en principe convenues de façon multilatérale. Généralement, l'exploitation de vols nolisés entre la plupart des pays ne nécessite pas d'autre entente, sauf pour ce qui est de certaines exceptions relatives à des quotas en ce qui a trait à la capacité.

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

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

Le 17 février 2005, le Règlement 261/2004 de l'Union européenne (« UE ») en matière d'indemnisation des passagers est entré en vigueur. Ce règlement s'applique aux passagers partant d'un aéroport situé dans l'UE et, pour les vols exploités par un transporteur aérien de l'UE, aux passagers qui partent d'un aéroport situé en dehors de l'UE à destination d'un aéroport situé dans l'UE. En vertu de ce règlement, les transporteurs aériens ont l'obligation de remettre un avis énonçant les règles d'indemnisation et d'assistance à chaque passager refusé à l'embarquement (pour motif, par exemple, de surréservation, plutôt que pour des raisons de santé ou de sécurité ou de documents de voyages inadéquats) ou dont le vol est retardé (à condition que le passager se soit présenté pour l'enregistrement au moment requis) ou annulé. Les transporteurs aériens doivent en outre indiquer par écrit au passager l'organisme national chargé de l'application du règlement. En cas de refus d'embarquement, d'annulation d'un vol ou de retard d'au moins quatre heures d'un vol, les transporteurs aériens doivent offrir à tous les passagers touchés la possibilité de choisir entre le remboursement complet de leur billet ou de toute partie de voyage non réalisée, selon le cas, et un vol de remplacement conforme aux critères stricts établis par le règlement. Dans les cas de refus d'embarquement ou d'annulation de vol sans que les passagers en aient été informés à l'avance par le transporteur aérien (par exemple, si l'annulation se produit moins de deux semaines avant la date de départ prévue ou si le transporteur aérien n'a pas été en mesure d'offrir un vol de remplacement respectant les critères stricts du règlement), celui-ci doit également verser une compensation aux passagers touchés, dont le montant est fixé en fonction de la distance du vol et peut atteindre 600 €. Dans tous les cas, les transporteurs aériens doivent offrir des rafraîchissements et des repas ainsi qu'un hébergement à l'hôtel au besoin, de même qu'assumer les frais supplémentaires engagés par les passagers pour effectuer des communications locales ou pour se déplacer.

Législation canadienne

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

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

En vertu de la réglementation canadienne actuelle, un transporteur aérien n'a pas le droit de vendre directement au public des sièges pour des vols nolisés internationaux, mais doit affréter sa capacité auprès d'un ou de plusieurs affréteurs compétents.

Les conditions mentionnées précédemment ne s'appliquent pas aux vols intérieurs canadiens puisque la législation ne fait plus de distinction entre les services de vols réguliers et de vols nolisés. Par ailleurs, les services réguliers d'Air Transat à destination des États-Unis, de Cuba, de la France, de l'Allemagne, du Royaume-Uni, des Pays-Bas, de la Belgique, de l'Irlande, de l'Italie, du Portugal, de la Pologne, du Mexique et de la République dominicaine sont soumis aux règles établies en vertu des ententes bilatérales conclues entre le Canada et ces pays.

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

Législation étrangère

Ailleurs qu'au Canada, nous devons nous conformer à toutes les lois applicables des États où Air Transat exerce ses activités et, s'il y a lieu, y obtenir les licences, certificats, permis et autorisations nécessaires. Air Transat se voit généralement délivrer ces permis et autorisations, pourvu qu'elle respecte les critères applicables, qui varient d'un pays à l'autre. STAR Airlines doit également se conformer aux lois françaises et européennes applicables et obtenir, au besoin, divers permis, licences et autorisations. Nous estimons qu'Air Transat et STAR Airlines détiennent tous les permis, toutes les licences et toutes les autorisations nécessaires pour exercer leurs activités et qu'elles se conforment aux exigences des lois étrangères auxquelles elles sont assujetties.

3.9.3. Environnement

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

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

3.10. FACTEURS DE RISQUE POUVANT AVOIR UNE INCIDENCE SUR NOS ACTIVITÉS

Nous sommes soumis à un certain nombre de risques, dont ceux décrits ci-dessous par ordre d'importance, certains d'entre eux étant liés ou inhérents à l'industrie du voyage en général.

Facteurs économiques et généraux

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

Concurrence

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

Variation des taux de change et des taux d'intérêt

Nous sommes exposés, en raison de nos nombreuses ententes avec des fournisseurs étrangers, aux variations du taux de change du dollar américain par rapport au dollar canadien et à l'euro. Ces variations pourraient faire augmenter nos coûts d'exploitation. Les variations des taux d'intérêt pourraient également avoir une incidence sur les revenus d'intérêt que nous tirons de nos espèces et quasi-espèces, ainsi que sur les frais d'intérêt découlant des titres de créance à taux variable, ce qui aurait une incidence sur nos bénéfices. Nous achetons des instruments financiers dérivés pour nous protéger contre les variations des taux de change et des taux d'intérêt à l'égard d'une partie de notre dette à long terme, de nos obligations en vertu de contrats de location-acquisition et de notre financement hors bilan obtenu pour les aéronefs.

Coût du carburant et approvisionnement en carburant

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

Évolution de la dynamique du secteur : nouvelles méthodes de distribution

L'engouement pour Internet permet aux voyageurs d'avoir accès à des renseignements sur les produits et services de voyage et d'acheter ceux-ci directement auprès des fournisseurs, contournant ainsi tant les voyagistes comme Transat que les agents de voyages détaillants par l'entremise desquels nous obtenons une grande partie de nos revenus. Afin de demeurer concurrentiels, nous avons lancé et développé il y a plusieurs années un service de réservation en ligne au Canada, sur le site www.exitnow.ca, permettant aux consommateurs d'acheter leurs produits de voyage en ligne.

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

Dépendance envers les fournisseurs de voyages à contrat

Malgré notre positionnement favorable en raison de notre intégration verticale, nous demeurons dépendants des fournisseurs de voyages en ce qui a trait à la vente de nos produits et services. Nous dépendons de plus en plus des transporteurs aériens qui ne font pas partie de notre groupe pour transporter nos passagers vers leur destination vacances. En général, nos fournisseurs de voyages peuvent résilier ou modifier les ententes qu'ils ont conclues avec nous moyennant un avis relativement court. Une éventuelle incapacité de remplacer ces ententes avec des fournisseurs semblables ou de renégocier des ententes à des tarifs réduits pourrait avoir une incidence défavorable sur nos résultats. De plus, toute baisse de qualité des produits ou services de voyage de ces fournisseurs, ou toute perception par les voyageurs d'une telle baisse de qualité, pourrait nuire à notre réputation. La perte de contrats, les changements apportés aux ententes d'établissement des prix, un accès restreint aux produits et services des fournisseurs de voyages ou une opinion publique moins favorable envers certains fournisseurs de voyages faisant baisser la demande pour leurs produits et services pourraient avoir une incidence importante sur nos résultats.

Dépendance à l'égard de la technologie

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

Dépendance à l'égard des dépôts et des paiements anticipés des clients

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

Fonds de roulement déficitaire

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

Fluctuation des résultats financiers

L'industrie du voyage en général et nos activités en particulier sont saisonnières. Par conséquent, nos résultats d'exploitation trimestriels peuvent varier. Nous jugeons donc que les comparaisons de nos résultats d'exploitation d'un trimestre à l'autre ne sont pas nécessairement significatives et ne devraient pas servir d'indice d'un rendement futur. De plus, en raison de tous les facteurs économiques et généraux déjà mentionnés, nos résultats d'exploitation futurs pourraient être

inférieurs aux attentes des analystes en valeurs mobilières et des investisseurs, ce qui aurait un effet défavorable sur le cours de nos actions.

Réglementation gouvernementale et fiscalité

Les résultats futurs de Transat peuvent varier en fonction des mesures prises par les organismes gouvernementaux ayant compétence sur les activités de la Société, y compris l'octroi et le retard dans l'octroi de certaines autorisations ou de certains permis de la part des gouvernements, l'adoption de règlements qui ont une incidence sur les normes de service à la clientèle, tels que de nouvelles normes de sécurité des passagers, l'adoption de restrictions antibruit ou de règles de circulation nocturne plus sévères et la mise en vigueur de règlements provinciaux ayant une incidence sur les activités des agents de voyages détaillants et grossistes. De plus, des régimes de réglementation nouveaux ou différents ou des modifications apportées à la politique fiscale pourraient avoir un effet sur nos activités en ce qui concerne les taxes sur les chambres d'hôtel, les taxes sur la location automobile, les taxes d'accise imposées aux transporteurs aériens et les taxes et frais d'aéroport.

Besoins futurs de capital

Il est possible que Transat ait un jour à réunir des fonds supplémentaires afin de tirer profit d'occasions de croissance ou pour réagir à des pressions concurrentielles. Rien ne garantit qu'un financement supplémentaire sera alors disponible selon des modalités qui conviendront à la Société, ce qui pourrait nuire à nos activités.

Interruption des activités

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

Couverture d'assurance

Par suite des attentats du 11 septembre 2001, le marché des assurances sur le transport aérien a donné un avis de résiliation de la totalité des couvertures d'assurance corps d'aéronef et responsabilité des transporteurs aériens à l'égard des risques découlant d'une guerre ou d'un acte terroriste. Cet avis a par la suite été annulé, mais la limite de l'assurance responsabilité civile envers les tiers pour dommages corporels et matériels a été réduite à 50,0 millions de dollars US.

Le marché n'offrant aux transporteurs aériens du monde aucune assurance responsabilité civile envers les tiers en cas de guerre ou d'acte terroriste au-delà de 50,0 millions de dollars US, il était nécessaire que les gouvernements leur procurent cette couverture jusqu'à ce que les assureurs commerciaux le fassent à des modalités commercialement raisonnables. Les gouvernements français et canadien ont offert cette protection aux transporteurs aériens de leur pays respectif.

Au cours des deux dernières années et demie, le marché a recommencé à assurer ce risque, mais selon des modalités qui suscitent certaines discussions quant à leur caractère raisonnable. De plus, certains assureurs n'ont pas de permis pour exercer leurs activités au Canada. Le gouvernement français a malgré tout retiré sa protection, ce qui a forcé STAR Airlines, transporteur aérien en France affilié à la Société, à souscrire de l'assurance sur le marché. Le gouvernement canadien maintient la protection offerte aux transporteurs aériens canadiens, compte tenu des exigences en matière de licence et du fait que le gouvernement des États-Unis fournit toujours une couverture contre ces risques aux transporteurs aériens américains. Toutefois, rien ne garantit que le gouvernement canadien ne retirera pas éventuellement cette protection, en particulier si le gouvernement des États-Unis devait changer sa position.

Entre-temps, l'OACI poursuit ses efforts pour obtenir l'appui de tous les gouvernements en vue de trouver une solution applicable à l'ensemble de l'industrie aérienne, que chaque gouvernement soutiendrait financièrement et qui offrirait la couverture requise à un coût raisonnable. À ce jour, l'OACI n'a pas réussi à obtenir un appui majoritaire des gouvernements membres à un tel plan. Rien n'indique qu'une telle solution verra le jour, ni combien de temps serait requis pour la mettre en œuvre si elle était trouvée.

Victimes d'accidents

Nous estimons que nos fournisseurs et la Société disposent d'une assurance responsabilité civile adéquate pour les protéger contre les risques auxquels ils sont exposés dans le cours normal des affaires, tels que des réclamations pour blessures graves ou pour décès par suite d'un accident impliquant un aéronef ou d'autres véhicules transportant nos clients. Quoique nous n'ayons jamais fait l'objet d'une réclamation fondée sur notre responsabilité civile pour laquelle nous n'avions pas de couverture suffisante, rien ne garantit que notre assurance suffirait à couvrir des réclamations d'envergure ou que l'assureur concerné serait solvable lorsque le sinistre assuré surviendrait. Rien ne garantit non plus que nous serons en mesure d'obtenir une assurance adéquate à un coût acceptable dans l'avenir. Ces incertitudes pourraient avoir une incidence défavorable sur nos activités et nos résultats d'exploitation.

Accès aux créneaux et aux portes

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

Obligations en vertu de contrats de location d'aéronefs

Transat est tenue à des obligations considérables non résiliables en vertu de contrats de location relatifs à sa flotte aérienne. Si les revenus tirés de l'exploitation des aéronefs devaient diminuer, les sommes que nous devons payer en vertu de nos contrats de location pourraient avoir une incidence importante sur nos activités.

Personnel clé

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

Incertitude à l'égard des conventions collectives à venir

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

4. PRINCIPAUX ÉLÉMENTS D'INFORMATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

4.1. DONNÉES ANNUELLES

Les principaux éléments d'information financière consolidée que nous présentons ci-dessous pour les trois derniers exercices terminés le 31 octobre sont tirés de nos états financiers consolidés vérifiés.

	2004	2003	2002
	(en milliers de dollars, sauf les montants par action)		
Revenus	2 199 822	2 096 649	2 073 508
Revenus moins les dépenses d'exploitation	163 755	74 962	74 148
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	72 451	(9 147)	11 678
Bénéfice (perte) découlant des activités abandonnées	----	54 083	(1 853)
Bénéfice net	72 451	44 936	9 825
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation (activités poursuivies)	185 100	71 697	183 234
Immobilisations corporelles	93 128	101 741	69 316
Actif total	838 389	714 757	773 468
Dette à long terme et obligations en vertu de contrats de location-acquisition (y compris celles échéant à moins d'un an)	----	35 350	82 702
Déventures	30 792	29 981	29 226
Avoir des actionnaires	313 528	241 346	193 743
Bénéfice (perte) de base par action			
Activités poursuivies	2,07	(0,38)	0,30
Activités abandonnées	----	1,65	(0,06)
	2,07	1,27	0,24
Bénéfice (perte) dilué(e) par action			
Activités poursuivies	1,76	(0,38)	0,30
Activités abandonnées	----	1,65	(0,06)
	1,76	1,27	0,24

4.2. DONNÉES PAR SECTEUR

Nous exerçons nos activités dans deux principaux secteurs géographiques, soit le Canada et l'Europe, plus précisément la France.

	<u>Canada</u>		<u>France et autres</u> (en milliers de dollars)		<u>Total</u>	
	2004 \$	2003 \$	2004 \$	2003 \$	2004 \$	2003 \$
Revenus provenant de tiers	1 673 530	1 525 846	526 292	570 803	2 199 822	2 096 649
Dépenses d'exploitation	1 495 971	1 435 190	540 096	586 497	2 036 067	2 021 687
	177 559	90 656	(13 804)	(15 694)	163 755	74 962

	<u>Canada</u>		<u>France et autres</u> (en milliers de dollars)		<u>Total</u>	
	2004 \$	2003 \$	2004 \$	2003 \$	2004 \$	2003 \$
Amortissement	28 585	36 514	4 442	5 624	33 027	42 138
Coûts de restructuration	---	42 214	11 350	5 758	11 350	47 972
Acquisitions d'immobilisations corporelles	19 819	7 807	1 083	4 706	20 902	12 513
Immobilisations corporelles et écarts d'acquisition	127 485	128 816	52 609	42 607	180 094	171 423

4.3. STATISTIQUES DES HUIT DERNIERS TRIMESTRES

Principales données financières trimestrielles consolidées non vérifiées

	En milliers de dollars, sauf pour les montants par action							
	T1		T2		T3		T4	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Revenus	537 200	529 076	696 224	718 822	499 118	444 121	467 280	404 630
Bénéfice net (perte nette) découlant des activités poursuivies	2 807	(6 974)	45 453	15 376	12 823	(10 088)	11 368	(7 461)
Bénéfice (perte) par action découlant des activités poursuivies	0,06	(0,24)	1,35	0,45	0,36	(0,33)	0,31	(0,25)
Bénéfice (perte) dilué(e) par action découlant des activités poursuivies	0,06	(0,24)	1,10	0,39	0,31	(0,33)	0,27	(0,25)
Bénéfice net (perte nette)	2 807	(6 974)	45 453	15 376	12 823	(10 088)	11 368	46 622
Bénéfice (perte) de base par action	0,06	(0,24)	1,35	0,45	0,36	(0,33)	0,31	1,40

	En milliers de dollars, sauf pour les montants par action							
	T1		T2		T3		T4	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Bénéfice (perte) dilué(e) par action	0,06	(0,24)	1,10	0,39	0,31	(0,33)	0,27	1,40

5. DIVIDENDES

Depuis sa constitution, Transat n'a déclaré ni versé aucun dividende. Nous n'envisageons pas, à l'heure actuelle, de déclarer des dividendes sur nos actions ordinaires, mais plutôt de réinvestir nos bénéfices pour financer nos activités et notre expansion.

6. RAPPORT DE GESTION

Nous vous référons au rapport de gestion compris aux pages 12 à 47 de notre rapport annuel de 2004. Ce rapport de gestion est intégré à la présente notice annuelle par renvoi. Notre rapport annuel de 2004 peut être consulté sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com.

7. STRUCTURE DE NOTRE CAPITAL

7.1. CONTRAINTES

En vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, Air Transat doit pouvoir justifier en tout temps qu'elle est un « Canadien » au sens de cette loi afin de pouvoir détenir les licences d'exploitation requises à ses activités de transporteur aérien. Puisque Air Transat est détenue en propriété exclusive par Transat, nous devons aussi nous qualifier à titre de « Canadien » pour qu'Air Transat puisse être qualifiée de « Canadien ». Autrement dit, nous devons nous assurer qu'au plus 25 % de nos actions comportant droit de vote sont détenues ou contrôlées par des non-Canadiens.

Dans cette optique, nos statuts prévoient des actions à droit de vote variable de catégorie A (les « **actions à droit de vote variable** ») et des actions à droit de vote de catégorie B (les « **actions à droit de vote** ») à la suite des plus récents statuts de modification de Transat adoptés lors d'une assemblée spéciale des actionnaires tenue le 24 février 2005 et pour lesquelles un certificat de modification entraînant l'entrée en vigueur immédiate des clauses modificatrices a été délivré par Industrie Canada le 4 mars 2005. Les actions à droit de vote variable ne peuvent être détenues ou contrôlées que par des non-Canadiens et confèrent un droit de vote par action sauf, notamment, si le nombre d'actions à droit de vote variable émises et en circulation dépasse 25 % du total des actions comportant droit de vote émises et en circulation de Transat, auquel cas le droit de vote rattaché à chaque action à droit de vote variable diminue de façon à ce que la totalité des actions à droit de vote variable ne représente jamais plus de 25 % des voix. Les actions à droit de vote ne peuvent être détenues ou contrôlées que par des Canadiens et confèrent toujours une voix par action. Les statuts de Transat prévoient la conversion automatique des actions à droit de vote en actions à droit de vote variable si les actions à droit de vote deviennent détenues par des non-Canadiens, et *vice versa*. Tous les autres droits, privilèges, conditions et restrictions des deux catégories d'actions demeurent les mêmes. Vous trouverez la description générale de notre capital social en date de la présente notice annuelle à la section 7.2 de celle-ci. Vous trouverez également plus de renseignements concernant le contexte et le but des dernières modifications apportées aux statuts de Transat dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction pour l'assemblée extraordinaire des actionnaires tenue le 24 février 2005. Ce document peut être consulté sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com.

En vertu du règlement n° 1999-1 de Transat, le conseil d'administration de Transat peut adopter des mesures en vue d'assurer que les actions à droit de vote sont détenues et contrôlées par des

Canadiens et que les actions à droit de vote variable sont détenues ou contrôlées par des non-Canadiens en tout temps, et plus particulièrement au moment de l'exercice du droit de vote rattaché à ces actions lors d'une assemblée des actionnaires, conformément aux dispositions de nos statuts et à la *Loi sur les transports au Canada*. Le règlement n° 1999-1 de Transat permet plus spécifiquement au conseil d'administration de Transat d'exiger en tout temps et à son unique discrétion que les détenteurs d'actions à droit de vote lui fournissent une déclaration attestant qu'ils sont Canadiens et que les détenteurs d'actions à droit de vote variable lui fournissent une déclaration attestant qu'ils sont non-Canadiens.

À défaut d'obtenir une telle déclaration sur demande, notre conseil a la faculté de refuser de reconnaître les droits de propriété associés aux actions à droit de vote variable ou aux actions à droit de vote, dont les droits de vote rattachés à ces actions. Le conseil d'administration peut également exiger que les participants à la Caisse canadienne de dépôt de valeurs limitée (CCDV) et à la *Depository Trust Company* (DTC) se retirent du système d'inscription en compte de ces dépositaires et qu'ils soient inscrits comme détenteurs de ces actions.

7.2. DESCRIPTION GÉNÉRALE DE NOTRE CAPITAL SOCIAL

En date de la présente notice annuelle, le capital social de Transat se compose d'actions à droit de vote et d'actions à droit de vote variable, introduites dans nos récents statuts de modifications déposés et entrés en vigueur le 4 mars 2005, ainsi que d'actions privilégiées. Au 4 mars 2005, 7 818 212 actions à droit de vote variable et 27 226 862 actions à droit de vote étaient émises et en circulation. Le résumé qui suit décrit les droits, privilèges, restrictions et conditions rattachés aux actions à droit de vote variable et aux actions à droit de vote de Transat.

7.2.1. Actions à droit de vote variable

Exercice des droits de vote

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

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

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

Dividendes

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

Division ou regroupement

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

Droits en cas de liquidation ou de dissolution

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

Conversion

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

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

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

Les actions à droit de vote variable ne pourront être converties en actions à droit de vote, et *vice versa*, autrement que selon la procédure de conversion énoncée dans nos statuts de modification datés du 4 mars 2005.

Contraintes en matière de propriété d'actions

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

7.2.2. Actions à droit de vote

Exercice des droits de vote

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

Dividendes

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

Division ou regroupement

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

Droits en cas de liquidation ou de dissolution

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

Conversion

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

En cas d'offre d'achat visant les actions à droit de vote variable qui doit, en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables ou des règles d'une bourse à laquelle ces actions sont inscrites, être présentée à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d'actions à droit de vote variable, chaque action à droit de vote pourra être convertie au gré du porteur en une action à droit de vote variable visée par

l'offre à tout moment pendant la durée de l'offre et jusqu'au lendemain du jour prescrit par les lois sur les valeurs mobilières applicables où l'initiateur doit prendre livraison contre paiement les actions visées par l'offre. Les actions à droit de vote ne pourront être converties en actions à droit de vote variable que pour être déposées en réponse à l'offre, étant entendu qu'elles sont censées n'être converties pour aucune autre fin notamment en ce qui a trait à l'exercice des droits de vote qui leur sont rattachés, lesquels sont présumés sujets aux dispositions relatives à l'exercice des droits de vote attribués aux actions à droit de vote variable nonobstant la conversion. Notre agent des transferts déposera les actions à droit de vote variable issues de la conversion pour le compte de l'actionnaire.

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

Les actions à droit de vote ne pourront être converties en actions à droit de vote variable, et *vice versa*, autrement que selon la procédure de conversion énoncée dans nos statuts de modification datés du 4 mars 2005.

Restrictions relatives à la propriété des actions

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

7.2.3. Actions privilégiées

Les actions privilégiées, une fois émises, prennent rang avant les actions à droit de vote variable et les actions à droit de vote en ce qui concerne le versement de dividendes et la distribution de l'actif. Dans le cas de la dissolution ou de la liquidation de la Société ou de la distribution de son capital, aucun montant ne sera payé et aucun élément d'actif ne sera distribué aux porteurs d'actions d'une autre catégorie de la Société jusqu'à ce que les porteurs d'actions privilégiées aient reçu un montant égal à la valeur de la contrepartie reçue par la Société lors de l'émission de ces actions et, dans le cas d'actions privilégiées d'une série donnant droit à des dividendes cumulatifs, de tous les dividendes alors courus et impayés et, dans le cas d'actions privilégiées d'une série donnant droit à des dividendes non cumulatifs, de tous les dividendes déclarés sur celles-ci et impayés, le cas échéant, plus tout autre montant, le cas échéant, fixé par les administrateurs à l'égard de chaque série précédant l'émission de toute action privilégiée de cette série. Les porteurs d'actions privilégiées d'une série donnée ont droit au paiement de l'intégralité de ce montant sur les éléments d'actif de la Société de préférence et avant les porteurs de toute autre catégorie d'actions du capital de la Société.

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

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

Lors de la liquidation ou de la dissolution de la Société ou d'une distribution d'éléments de l'actif de la Société entre ses actionnaires dans le but de mettre fin à ses activités (collectivement une « **distribution lors de la liquidation** »), les porteurs d'actions privilégiées de série 3 ont le droit de recevoir, à titre de paiement du capital, un montant par action correspondant au même montant auquel ont droit les porteurs d'actions à droit de vote variable et les porteurs d'actions à droit de vote, et ils ne

peuvent participer à toute autre distribution de biens ou d'éléments de l'actif de la Société. Aucune distribution lors de la liquidation ne peut être effectuée aux porteurs d'actions à droit de vote variable et aux porteurs d'actions à droit de vote avant que ce montant ne soit payé aux porteurs d'actions privilégiées de série 3.

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

À l'assemblée annuelle tenue le 27 mars 2002, les actionnaires de la Société ont ratifié le renouvellement, par la Société, d'un régime de droits de souscription à l'intention des actionnaires. Ce régime donne aux porteurs d'actions à droit de vote variable et aux porteurs d'actions à droit de vote le droit d'acquérir, dans certaines circonstances, des actions à droit de vote variable additionnelles ou des actions à droit de vote additionnelles, selon le cas, à un prix équivalant à 50 % de la valeur au marché au moment de l'exercice desdits droits. Il est conçu de manière à donner au conseil d'administration le temps d'examiner des offres en vue d'acquérir le contrôle de la Société, permettant ainsi aux actionnaires de recevoir la pleine et juste valeur de leurs actions. Ce régime prendra fin à l'assemblée annuelle des actionnaires qui se tiendra en 2005, à moins que le conseil d'administration de la Société n'y mette fin avant. Le 15 mars 2005, le conseil d'administration de Transat a adopté et renouvelé le régime de droits de souscription à l'intention des actionnaires (le « régime de droits ») pour une période supplémentaire de trois ans. Le conseil d'administration y a aussi apporté des modifications visant à harmoniser le régime de droits en raison de l'entrée en vigueur des modifications au statuts de Transat le 4 mars 2005, et plus particulièrement la conversion des actions ordinaires en actions à droit de vote variable et en actions à droit de vote, selon le cas. À l'assemblée annuelle et extraordinaire devant avoir lieu le 27 avril 2005, les actionnaires de la Société auront à se prononcer sur une résolution visant à ratifier le régime de droits qui, s'il est ratifié, sera en vigueur à compter du 15 mars 2005.

8. MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES

8.1. COURS ET VOLUME DES OPÉRATIONS

Les actions ordinaires de Transat, tel qu'elles existaient avant le dépôt de nos plus récentes clauses modificatrices le 4 mars 2005, se négocient à la Bourse de Toronto, sous le symbole TRZ. Depuis l'entrée en vigueur des modifications aux statuts de Transat, et plus particulièrement depuis la conversion des actions ordinaires en actions à droit de vote variable de catégorie A et en actions à droit de vote de catégorie B, selon le cas, les actions à droit de vote variable de catégorie A se négocient à la Bourse de Toronto sous la cote TRZ.RV.A tandis que la cote TRZ.B est attribuée aux actions à droit de vote de catégorie B.

Le tableau qui suit présente les prix plancher et plafond déclarés et le volume des opérations des actions ordinaires effectuées à la Bourse de Toronto pour les périodes indiquées du dernier exercice terminé.

<u>Période mensuelle</u>	<u>Bourse de Toronto</u>		
	<u>Plafond</u>	<u>Plancher</u>	<u>Volume négocié</u>
Novembre 2003	10,45 \$	8,00 \$	9 291 059
Décembre 2003	11,49 \$	10,05 \$	2 236 144
Janvier 2004	15,25 \$	9,47 \$	11 450 753

Bourse de Toronto			
Fourchette des cours et volume négocié			
<u>Période mensuelle</u>	<u>Plafond</u>	<u>Plancher</u>	<u>Volume négocié</u>
Février 2004	16,40 \$	14,15 \$	6 765 101
Mars 2004	17,13 \$	15,21 \$	6 066 687
Avril 2004	17,00 \$	15,51 \$	4 813 381
Mai 2004	16,51 \$	14,51 \$	3 337 360
Juin 2004	19,85 \$	15,00 \$	6 396 677
Juillet 2004	22,00 \$	19,15 \$	4 052 131
Août 2004	22,30 \$	18,55 \$	2 901 110
Septembre 2004	22,75 \$	19,50 \$	11 193 891
Octobre 2004	22,75 \$	20,50 \$	11 679 563

Le 29 octobre 2004, le cours de clôture des actions ordinaires à la Bourse de Toronto était de 22,50 \$ par action.

8.2. VENTES ANTÉRIEURES

Au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2004, nous avons émis 44 047 actions ordinaires pour un total de 602 000 \$, en vertu du régime d'achat d'actions au bénéfice des employés et cadres de Transat.

Dans le cadre de notre financement du 10 janvier 2002, nous avons émis 1 421 225 bons de souscription donnant droit aux porteurs de souscrire le même nombre d'actions ordinaires de Transat à un prix d'exercice de 6,75 \$ chacune. Ces bons de souscription viennent à échéance le 10 janvier 2007. Au 31 octobre 2004, 44 200 bons de souscription avaient été exercés.

9. NOS ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DE LA HAUTE DIRECTION

9.1. NOS ADMINISTRATEURS

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

Nom de l'administrateur, province et pays de résidence	Principale occupation	Administrateur depuis	Actions avec droit de vote détenues en propriété véritable ou sur lesquelles l'administrateur exerce une emprise ⁽¹⁾
Jean-Marc Eustache <i>Québec, Canada</i>	Président du conseil, président et chef de la direction, Transat, président, Look Voyages et président du conseil, Transat Tours Canada	Février 1987	609 710
André Bisson, O.C. <i>Québec, Canada</i>	Président du conseil, CIRANO (<i>Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations</i>)	Avril 1995	14 262
Lina De Cesare <i>Québec, Canada</i>	Présidente, voyagistes, Transat, présidente, Corporation de gestion hôtelière Caméléon et présidente, Transat Tours Canada	Mai 1989	126 013
Benoît Deschamps <i>Québec, Canada</i>	Président, Champré Capital inc.	Avril 1997	6 502
Jean Guertin <i>Québec, Canada</i>	Conseiller et administrateur de sociétés et professeur honoraire, HEC Montréal	Avril 1995	5 596
H. Clifford Hatch Jr. ⁽²⁾ <i>Ontario, Canada</i>	Président et chef de la direction, Aurdisyl Management Corporation et Cliffco Investments Limited	Mars 2001	3 374
Jacques Simoneau <i>Québec, Canada</i>	Président et chef de la direction, Hydro-Québec CapiTech inc.	Novembre 2000	--
Helen K. Sinclair <i>Ontario, Canada</i>	Présidente et chef de la direction, BankWorks Trading inc.	Mars 2003	5 690
Philippe Sureau <i>Québec, Canada</i>	Président, distribution, Transat et président, Consultour	Février 1987	364 262
John D. Thompson <i>Québec, Canada</i>	Président délégué du conseil, Compagnie Montréal Trust du Canada	Avril 1995	15 512
Denis Wood, O.C. <i>Québec, Canada</i>	Président du conseil, président et chef de la direction, Dennis Wood Holdings inc. et président du conseil, Evolved Digital Systems inc.	Mars 2004	7 143

- (1) Aux termes des lignes directrices adoptées par Transat, chaque administrateur qui n'est pas employé doit détenir un nombre d'actions ou d'unités d'actions différées de Transat équivalent à trois fois les honoraires annuels de base auxquels il a droit après avoir servi pendant trois ans comme administrateur. Le nombre d'actions indiqué est arrêté au 15 mars 2005 et est fondé sur les déclarations de nos administrateurs. Jusqu'au 19 novembre 2004, monsieur Jacques Simoneau était un employé du Fonds de solidarité FTQ (le « **Fonds de solidarité** ») et siégeait à notre conseil d'administration en tant que représentant du Fonds de solidarité. En raison du poste qu'il occupait et en vertu du code d'éthique du Fonds de solidarité, monsieur Simoneau n'avait pas le droit de détenir des actions avec droit de vote de Transat.
- (2) M. H. Clifford Hatch Jr. était administrateur de Geneka Biotechnologie inc. jusqu'au 7 mars 2003. Geneka Biotechnologie inc. a fait cession de ses biens le 1^{er} juin 2003.

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

- M. André Bisson a été chancelier et président du conseil de l'Université de Montréal de 1990 à 2003;
- M. Benoît Deschamps a été administrateur de sociétés et conseiller en financement d'entreprise à compter de novembre 2000 jusqu'à ce qu'il occupe son poste actuel. D'août 1997 à novembre 2000, il a occupé le poste de vice-président, planification financière et trésorier du Groupe Vidéotron;
- M. Jean Guertin a été consécutivement président du conseil et conseiller exécutif principal de la Société Télémédia de 1998 à 2001;
- M. Jacques Simoneau était au Fonds de solidarité FTQ, où il a occupé le poste de vice-président principal - Industries et services de 2000 à 2004, après avoir été vice-président de groupe aux investissements technologiques de 1999 à 2000;
- M. Dennis Wood, O.C. a été président du conseil d'Electromed inc. jusqu'en 2003 ainsi que président du conseil et président et chef de la direction de C-MAC Industries inc. de 1989 à 2001.

Le conseil d'administration de Transat a créé quatre comités auxquels il a confié des mandats spécifiques et les pouvoirs nécessaires pour l'aider à s'acquitter efficacement de ses responsabilités. Ces comités sont le comité exécutif, le comité de vérification, le comité des ressources humaines et de la rémunération et le comité de régie de l'entreprise et des nominations.

M. Jean-Marc Eustache est le président du comité exécutif, lequel compte MM. André Bisson, O.C., Jean Guertin et H. Clifford Hatch Jr. parmi ses membres.

MM. André Bisson, O.C., Jean Guertin et H. Clifford Hatch Jr. sont les administrateurs en chef de Transat. Chacun occupe respectivement des fonctions de président et coordonnateur des réunions du comité de vérification, du comité des ressources humaines et de la rémunération et du comité de régie de l'entreprise et des nominations.

MM. Benoît Deschamps, Jean Guertin et John D. Thompson font partie des membres du comité de vérification présidé par M. André Bisson, O.C.

MM. H. Clifford Hatch Jr. et John D. Thompson sont membres du comité des ressources humaines et de la rémunération que préside M. Jean Guertin.

MM. André Bisson, O.C. et Benoît Deschamps, ainsi que Mme Helen K. Sinclair, sont membres du comité de régie de l'entreprise et des nominations présidé par M. H. Clifford Hatch Jr.

9.2. NOTRE HAUTE DIRECTION

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

Nom du membre, province et pays de résidence	Première année de service au sein de Transat	Poste occupé au sein de Transat	Actions avec droit de vote détenues en propriété véritable ou sur lesquelles le membre exerce une emprise ⁽¹⁾
Jean-Marc Eustache <i>Québec, Canada</i>	1987	Président du conseil, président et chef de la direction	609 710
Philippe Sureau <i>Québec, Canada</i>	1987	Président, distribution	364 262
Lina De Cesare <i>Québec, Canada</i>	1989	Présidente, voyagistes	126 013
Jean-Marc Bélisle <i>Québec, Canada</i>	1997	Vice-président et chef de la direction des systèmes d'information	25 138
Bernard Bussièrès <i>Québec, Canada</i>	2001	Vice-président, affaires juridiques et secrétaire	20 741
André De Montigny <i>Québec, Canada</i>	2000	Vice-président, développement des affaires	14 513
Nelson Gentiletti <i>Québec, Canada</i>	2002	Vice-président, finances et administration et chef de la direction financière	8 867
Louise Piché <i>Québec, Canada</i>	2002	Vice-présidente corporative, ressources humaines	7 738

⁽¹⁾ Le nombre d'actions indiqué est arrêté au 15 mars 2005 et est fondé sur les déclarations des membres de notre haute direction. Vous trouverez dans la circulaire de sollicitation de procurations de la direction pour l'assemblée extraordinaire des actionnaires tenue le 24 février 2005 de l'information relative au nombre d'actions détenues par les membres de la haute direction de certaines de nos filiales, lesquels ne sont pas mentionnés dans la présente notice annuelle.

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

- M. Philippe Sureau a été vice-président exécutif de Transat juste avant d'être nommé président, distribution le 17 décembre 2004. Il a été président-directeur général d'Air Transat de mars 1997 à novembre 2000. Il est également président de Consultour;
- Mme Lina De Cesare a été vice-présidente exécutive, voyagistes de Transat juste avant d'être nommée présidente, voyagistes le 17 décembre 2004. Elle est également présidente de Corporation de gestion hôtelière Caméléon et de Transat Tours Canada;

- M. Bernard Bussières a été associé principal de Fasken Martineau DuMoulin s.r.l. de janvier 1995   février 2001;
- M. André de Montigny a été vice-président, télécommunications de Capital Communication, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec, de février 1998 à juin 2000;
- Monsieur Nelson Gentiletti a été vice-président et chef de la direction financière chez Les systèmes de sécurité Unican ltée de septembre 1997 à mars 2001. D'avril 2001 à juillet 2002, il a été chef de la direction financière chez BCE Emergis inc., une filiale de BCE inc. Il est également vice-président exécutif de Transat Tours Canada depuis le 30 août 2004;
- Mme Louise Piché a été vice-présidente, ressources humaines à la Banque de développement du Canada de 1998 à août 2002.

10. PROCÉDURES JUDICIAIRES

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

Air Transat fait l'objet de procédures intentées par des passagers qui étaient à bord de l'un de ses Airbus A300-200 quand celui-ci a dû faire un atterrissage d'urgence aux Açores le 24 août 2001. Des 293 passagers et 13 membres d'équipage, 16 passagers et 2 membres d'équipage ont été blessés au cours de l'évacuation de l'appareil. Toutes les blessures étaient légères ou très légères, sauf quant à deux passagers qui ont subi des blessures graves, mais sans que celles-ci mettent leur vie en danger.

Le 14 septembre 2001, Josephine et Jorge Nunes ont intenté un recours collectif contre Air Transat, Rolls-Royce Canada Limited et Airbus of North America, Inc. devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario dans lequel ils réclament des dommages de 70,0 millions de dollars. Ce recours collectif a été autorisé en août 2003. Le 5 décembre 2001, les demandeurs Jason, Lucy et Victor Carvalho ont également déposé une action distincte contre Air Transat devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario dans laquelle ils réclament 1,4 million de dollars.

Les assureurs d'Air Transat et les procureurs des passagers ont conclu une entente de règlement le 1^{er} mars 2005. Le règlement de 7,65 millions de dollars s'applique à 175 passagers, les 118 autres ayant déjà réglé leur cause à l'amiable. L'indemnisation offerte aux passagers varie selon chaque cas et est confidentielle. Il importe toutefois de souligner qu'une partie importante de ce règlement couvre les frais administratifs et les honoraires des procureurs des passagers. Comme c'est toujours le cas pour tout règlement hors cour d'un recours collectif, la Cour doit approuver l'entente de règlement intervenue entre les parties. Cette approbation devrait être accordée au cours du mois d'avril 2005 et elle mettra fin à toutes les procédures intentées à la suite de l'atterrissage d'urgence du vol TS 236.

Le règlement mentionné ci-dessus n'a aucune incidence sur les résultats d'exploitation d'Air Transat ou de Transat ni sur leur situation financière puisque les assureurs d'Air Transat assument tous les montants payables en vertu du règlement, conformément aux modalités et conditions de la police d'assurance d'Air Transat.

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

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

12. INFORMATION RELATIVE AU COMITÉ DE VÉRIFICATION

12.1. CHARTE DU COMITÉ DE VÉRIFICATION

Le comité de vérification de Transat a révisé sa charte lors de sa réunion du 8 septembre 2004. Le comité de régie de l'entreprise et des nominations de Transat a subséquemment approuvé la charte du comité de vérification à sa réunion du 16 novembre 2004. À cette même date, le conseil d'administration de Transat a adopté et ratifié la charte du comité de vérification.

Comité de vérification

Constitution

Le conseil d'administration a constitué un comité de vérification (le « **comité de vérification** ») formé uniquement d'administrateurs indépendants c'est-à-dire, qui n'ont pas de relation importante, directe ou indirecte avec la Société¹ et dont il nomme les membres et le président. Le comité de vérification est composé d'au moins trois (3) membres.

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

Rôle des vérificateurs externes

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

Le président et chef de la direction et le vice-président, finances et administration et chef de la direction financière de la Société sont invités aux réunions du comité de vérification et y sont entendus.

¹ Une relation importante s'entend d'une relation qui, de l'avis du conseil d'administration, pourrait raisonnablement entraver l'exercice du jugement indépendant d'un membre du comité. Les personnes suivantes sont considérées comme ayant une relation importante avec la Société: a) une personne physique ou un membre de sa famille immédiate qui est ou a été membre de la haute direction ou salarié de la Société, depuis les derniers trois (3) ans; b) une personne physique qui est ou a été membre du même groupe que le vérificateur interne ou externe, actuel ou ancien de la Société, son associé ou son salarié, à moins qu'une période de trois (3) ans se soit écoulée depuis la fin de la relation ou du mandat; c) une personne physique qui est ou a été, ou dont un membre de la famille immédiate est ou a été membre de la haute direction d'une entité si l'un des membres de la haute direction actuelle de la Société fait partie du comité de rémunération de l'entité, à moins qu'une période de trois (3) ans se soit écoulée depuis la fin de la période de service ou d'emploi; d) une personne physique qui a avec la Société, une relation en vertu de laquelle elle peut accepter, directement ou indirectement, des honoraires de consultation, de conseil ou autres honoraires de la Société ou d'une filiale de la Société, sauf la rémunération touchée à titre de membre du conseil d'administration ou d'un comité du conseil d'administration, ou à titre de président ou de vice-président à temps partiel du conseil d'administration ou d'un comité du conseil d'administration; e) une personne physique ou un membre de sa famille immédiate, reçoit plus de soixante-quinze mille dollars (75 000.00 \$) par an comme rémunération directe de la Société, sauf la rémunération touchée à titre de membre du conseil d'administration ou d'un comité du conseil d'administration, ou à titre de président ou de vice-président à temps partiel du conseil d'administration ou d'un comité du conseil d'administration, à moins qu'une période de trois (3) ans se soit écoulée depuis qu'elle a cessé de recevoir plus de soixante-quinze mille dollars (75 000.00 \$) par an comme rémunération; f) une personne physique qui est membre d'une entité faisant partie du même groupe que la Société ou que l'une de ses filiales. L'énumération qui précède constitue un résumé de la règle. Pour plus de détails il faut consulter l'article 1.4 du Règlement 52-110 sur le comité de vérification.

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

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

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

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

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

Pouvoirs

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

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

Compétences

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

Mandat

Le comité de vérification a pour fonction :

² En vertu des règles prévues à la Norme canadienne 51-102 sur les obligations d'information continue de la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario.

³ Compétence financière est la capacité de lire et de comprendre un jeu d'états financiers qui présentent des questions comptables d'une ampleur et d'un degré de complexité comparables dans l'ensemble à ceux des questions dont on peut raisonnablement penser qu'elles seront soulevées par les états financiers.

- I. de recommander le choix des vérificateurs externes au conseil d'administration en vue d'établir ou de délivrer un rapport de vérification ou de rendre d'autres services de vérification, d'examen ou d'attestation;
- II. de recommander au conseil d'administration la rémunération à verser aux vérificateurs externes;
- III. de passer en revue avec les vérificateurs externes de la Société l'approche et l'étendue de leur plan de vérification et faire rapport au conseil d'administration de toute réserve importante que pourrait avoir le comité de vérification, ou que les vérificateurs externes auraient exprimée en ce qui a trait à leurs travaux;
- IV. de résoudre les désaccords entre la direction et les vérificateurs externes au sujet de l'information financière;
- V. d'examiner les états financiers annuels vérifiés et d'en recommander l'acceptation au conseil d'administration ainsi que tous les autres états, rapports financiers pouvant nécessiter un examen par le comité de vérification en vertu des lois applicables ou dont le conseil d'administration demande l'examen ainsi que toute information financière y afférente; incluant le communiqué de presse, le message aux actionnaires ainsi que l'analyse financière de la direction pour fins du rapport annuel avant la publication;
- VI. d'obtenir l'attestation annuelle signée personnellement par le vice-président, finances et administration et chef de la direction financière et par le président et chef de la direction;
- VII. de passer en revue les états financiers trimestriels non vérifiés et d'en recommander l'acceptation au conseil d'administration ainsi que toute information financière y afférente; incluant le communiqué de presse, le message aux actionnaires ainsi que l'analyse financière de la direction pour fins du rapport trimestriel;
- VIII. d'obtenir l'attestation des documents intermédiaires (trimestriels) signée personnellement par le vice-président, finances et administration et chef de la direction financière et par le président et chef de la direction;
- IX. de recevoir et d'étudier les rapports des vérificateurs externes à la suite de leur vérification de fin d'exercice et de leur revue intérimaire, s'il y a lieu, ainsi que d'assurer le suivi de la lettre qu'ils adressent par la suite à la direction avec les commentaires de cette dernière. De plus, s'assurer avec l'aide de la direction et des vérificateurs externes, que ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société selon les PCGR. Le comité de vérification, de plus, évalue le travail des vérificateurs externes quant à la qualité, et non seulement l'acceptabilité, des principes et conventions comptables adoptés par la Société, la cohérence des estimations comptables et la clarté des divulgations de l'information financière présentée dans les états financiers. Le comité de vérification s'assurera que les procédures effectuées par les vérificateurs externes pour la vérification et la revue intérimaire, s'il y a lieu, ainsi que la nature des éléments communiqués au comité de vérification, seront en accord avec les NVGR;
- X. d'étudier l'à-propos de mettre en place un système de vérification interne et, lorsque mis en place, de veiller à l'étendue de son travail. Les vérificateurs internes auront, entre autres, la responsabilité d'évaluer les contrôles internes mis en place par la direction afin :
 - de déterminer s'ils sont efficaces et efficients; et
 - d'identifier et communiquer au comité de vérification et aux parties concernées les faiblesses notées s'il y en a;

- XI. d'assurer le suivi d'une politique de communication externe de l'information financière et de veiller à ce que la qualité, l'étendue et le processus de communication respectent cette politique;
- XII. d'élaborer et d'assurer le suivi d'une politique de procédure de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à la vérification pour la Société et ses filiales⁴.
- XIII. d'évaluer, à l'occasion, la compétence et l'indépendance dont font preuve les vérificateurs externes dans l'exercice de leurs devoirs et recommander au conseil d'administration, s'il est jugé approprié, de convoquer une assemblée des actionnaires en vue de considérer la révocation des vérificateurs externes;
- XIV. d'obtenir annuellement confirmation de l'indépendance des vérificateurs externes de la Société, incluant le dépôt de toute confirmation écrite tel qu'exigé par les normes et règlements;
- XV. de recevoir et d'examiner le rapport trimestriel du vice-président, finances et administration et chef de la direction financière et d'étudier, s'il y a lieu, les provisions et redressements effectués, les acquisitions et les dispositions d'actifs, les éléments de risques qui pourraient influencer sur les résultats financiers ou la structure financière de l'entreprise, le rachat d'actions et les instruments dérivés;
- XVI. de veiller à identifier et à évaluer, en collaboration avec le comité de régie de l'entreprise et des nominations, les principaux facteurs de risques afférents aux affaires de la Société et à approuver les stratégies et les systèmes proposés pour gérer les risques, incluant notamment ceux liés à l'aérien, les produits dérivés portant sur le carburant, les devises étrangères et les intérêts et tout autre élément jugé pertinent. De plus, le comité de vérification sera tenu à jour par la direction soit sur demande ou soit de manière périodique, quant à la gestion des éléments clés à risques de la Société, comprenant ceux visés précédemment et ceux découlant des risques liés à l'infrastructure des systèmes d'information, les stratégies d'exploitation et les mesures mises en place pour protéger le capital humain et les actifs incorporels de la Société;
- XVII. de réviser l'état des dépenses en capital;
- XVIII. de réviser l'état des litiges actuels et potentiels et les couvertures d'assurances;
- XIX. d'engager des avocats indépendants, des conseillers ou consultants externes, dont il fixe la rémunération, pour l'assister, le cas échéant, dans ses fonctions;
- XX. de s'assurer que la direction de la Société maintienne des systèmes de contrôle interne efficaces et de gestion des risques de la Société, de veiller au bon fonctionnement du système de contrôle interne et obtenir de façon périodique de la direction et, le cas échéant, des vérificateurs internes, confirmation quant :
 - à l'efficacité de l'exploitation;
 - à la fiabilité de l'information financière divulguée;
 - au respect des lois et règlements;

⁴ La politique Procédures de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à la vérification est mentionnée à la section 12.3 de la présente notice annuelle. Le texte de cette politique se trouve à l'Annexe A de la présente notice annuelle.

- XXI. de réviser les emprunts, financements, garanties, cautions et autres engagements financiers importants et de s'assurer que la Société et ses filiales soient en conformité avec leurs obligations;
- XXII. de maintenir en place des structures et des procédures pour rencontrer séparément le président et chef de la direction, le vice-président, finances et administration et chef de la direction financière ainsi que les vérificateurs externes;
- XXIII. d'examiner et d'approuver les politiques d'embauche à l'égard des associés, des salariés et anciens associés et salariés des vérificateurs externes qui étaient sur les missions de vérification externe de la Société et de ses filiales.
- XXIV. d'approuver les services de vérification pouvant être fournis par les vérificateurs externes dans le cadre de leur indépendance et des restrictions imposées quant aux services autres que de vérification. On entend par services de vérification, les services professionnels fournis par les vérificateurs externes à l'occasion de la vérification et de l'examen des états financiers de celui-ci ou les services qui sont normalement fournis par les vérificateurs externes à l'occasion de dépôts ou de missions prévus par la loi et la réglementation.

Les vérificateurs externes pourront effectuer tous les autres services qui ne sont pas des services de vérification, incluant les services fiscaux, en autant que les services offerts soient autorisés préalablement par le comité de vérification⁵.

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

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

- la tenue de compte ou autres services liés aux registres comptables ou aux états financiers;
- les services d'évaluation, opinions sur l'équité du prix offert ou rapports sur les apports en nature;
- les services d'impartition de la vérification interne;
- les fonctions de gestion;
- les services des ressources humaines;
- les services d'expertise prohibés par les autorités réglementaires;
- la conception et mise en œuvre d'un système d'information financière;
- les services juridiques;
- les services d'actuariat; et

⁵ Pour ce faire, le comité de vérification a adopté une Politique de préapprobation des services de vérification et des services autres que de vérification mentionnée à la section 12.4 de la présente notice annuelle et dont le texte se trouve à l'annexe B de la présente notice annuelle.

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

Programme annuel de travail

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

Commentaires additionnels

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

Notre code d'éthique et les chartes de notre comité de régie de l'entreprise et des nominations et de notre comité des ressources humaines et de la rémunération seront publiés dans notre circulaire de sollicitation de procurations de la direction relative à l'assemblée annuelle extraordinaire des actionnaires qui aura lieu le 27 avril 2005.

12.2. COMPOSITION DE NOTRE COMITÉ DE VÉRIFICATION

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

Compétences financières

André Bisson, O.C. Monsieur Bisson est titulaire d'une maîtrise de l'Université Laval en sciences commerciales, option comptabilité. Il détient également une maîtrise en administration des affaires (MBA) de l'université Harvard, deux doctorats honorifiques et un Fellow *honoris causa*. Il a enseigné un cours intitulé « Contrôle et finance » à l'Université Laval de 1955 à 1971, année où il a été nommé vice-président et directeur général, Québec, de la banque Scotia, pour laquelle il était responsable des recommandations ou approbations de crédit commerciales jusqu'à 1987. De 1990 à 2003, il a été chancelier et président du conseil d'administration de l'Université de Montréal. Entre 1986 et 2000, monsieur Bisson a siégé au conseil d'administration et au comité de vérification de Corporation financière Power et de Donohue, deux sociétés ouvertes. Il a également présidé le comité de vérification de l'Université de Montréal de 1987 à 1991 et celui d'AXA Assurances de 1994 à 2000. Monsieur Bisson est actuellement président du conseil d'administration de CIRANO (Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations) et siège au comité consultatif canadien du groupe Carlyle. Grâce à la vaste expérience qu'il a acquise tant dans le milieu universitaire que dans le secteur privé, monsieur Bisson

possède les compétences requises pour évaluer la portée des principes comptables généralement reconnus et leur application à des cas spécifiques. En outre, ses recherches, ses écrits et son expérience pratique l'ont amené à acquérir des compétences en matière d'évaluation de la qualité des réponses fournies à des questions d'ordre comptable, d'analyse de la pertinence des évaluations utilisées et d'examen des contrôles internes et des procédures de communication de l'information financière.

Benoît Deschamps. Monsieur Benoît Deschamps détient une maîtrise et un doctorat en administration des affaires, option finance. Il a dévoué les quatorze premières années de sa carrière à l'enseignement et à la recherche dans le domaine de la finance à HEC Montréal et à la Georgia State University. De 1988 à 1992, il a été à l'emploi de SNC-Lavalin, où il a mis en place des financements et a occupé des postes de direction pour diverses unités d'exploitation. De 1992 à 1997, il a occupé plusieurs postes de direction à la Caisse de dépôt et de placement du Québec, où il a établi des participations directes dans des sociétés canadiennes et étrangères et était chargé de consentir des prêts à de telles sociétés en plus de superviser une équipe formée de professionnels affectés à ces opérations. Dans l'exercice de ces fonctions, monsieur Deschamps était responsable de la couverture de ces portefeuilles au moyen de produits dérivés liés aux risques de variation des taux de change et des taux d'intérêt. De 1997 à 2000, monsieur Deschamps a été vice-président, planification financière ainsi que trésorier du Groupe Vidéotron, où il était responsable notamment de la surveillance des opérations financières du groupe, des assurances et des relations avec les investisseurs. Depuis 2000, il agit régulièrement, personnellement ou par l'intermédiaire de Champré Capital, comme consultant auprès de sociétés non-financières en rapport avec leurs opérations et financements et auprès de l'Autorité des marchés financiers et de son prédécesseur, la Commission des valeurs mobilières du Québec, relativement à la communication de l'information relative à l'émission de titres et à l'information continue publiée par les émetteurs. Monsieur Deschamps conseille également des institutions financières en matière de gestion des risques liés aux portefeuilles de prêts et aux portefeuilles d'actions de sociétés fermées en ce qui concerne la gestion financière et le financement de sociétés fermées. Il est administrateur et chef de la direction financière de Placements alternatifs Metcalfe & Mansfield, fiduciaire qui administre quatre fiducies à revenu fixe cotées en bourse et quatre fiducies d'investissement privées. Un des volets importants des différentes fonctions de direction de monsieur Deschamps était de s'assurer que les états financiers étaient fiables quant à la présentation d'un portrait complet et fidèle de la situation financière de la société visée. En agissant à titre de prêteur, d'investisseur, de dirigeant de sociétés émettrices et de consultant au cours de sa carrière, monsieur Deschamps a élaboré des structures financières en tenant compte de leurs effets fiscaux, comptables et juridiques et il a fait l'examen minutieux d'états financiers présentant des questions comptables d'une ampleur et d'un degré de complexité comparables à ceux soulevés par les états financiers de Transat. Il a aussi été appelé régulièrement à évaluer si les états financiers sous examen présentaient fidèlement des situations commerciales inhabituelles.

Jean Guertin. Monsieur Guertin est titulaire d'une maîtrise en administration des affaires de HEC Montréal et d'un doctorat en administration des affaires, avec majeure en finance, de l'université Harvard. De 1975 à 1987, il a enseigné la finance à HEC Montréal, pour ensuite agir comme directeur de cet établissement de 1987 à 1994. De 1995 à 1999, monsieur Guertin a été président du conseil d'administration et chef de la direction de la Société Gasbeau puis, de 1999 à 2001, il a occupé le même poste pour la Société Télémedia, deux sociétés fermées. Il est présentement conseiller d'entreprises et professeur honoraire à HEC Montréal. Au cours de sa carrière, monsieur Guertin a également agi comme administrateur pour plusieurs sociétés ouvertes, dont Alimentation Couche-Tard inc. et The Algo Group. Monsieur Guertin siège actuellement au conseil d'administration de plusieurs sociétés, dont celui d'Hélicoptères canadiens limitée, dont il est également le président, et celui du Fonds canadien de protection des épargnants. Il préside le comité d'évaluation de portefeuilles de Desjardins Capital de risque et siège au comité consultatif de plusieurs sociétés dont celui de Voyages Aller Retour limitée, celui de Capital Benoît et celui de Starlink Aviation, et de plusieurs organismes sans but lucratif. Pendant les années qu'il a passées à la tête de HEC Montréal, monsieur Guertin a joué un rôle clé dans le lancement des activités de levée de fonds et le rapatriement du fonds de retraite de l'institution. Il a également participé à la planification, au financement et à la construction du nouvel immeuble qui accueille maintenant HEC Montréal, un projet estimé à 110,0 millions de dollars. Entre autres activités académiques, monsieur Guertin a présidé à la révision générale du cursus de l'institution. En tant que président du conseil et chef de la direction de la Société Gasbeau et de la Société Télémedia, monsieur

Guertin était chargé de divers mandats, dont la transformation de ces sociétés en sociétés fermées, leur refinancement global et le redéploiement de leurs activités de capital de risque. Ses connaissances solides dans le domaine financier, combinées à son expérience tant dans le secteur public que dans le secteur privé, lui confèrent une capacité de compréhension des principes comptables utilisés par Transat pour établir ses états financiers.

John D. Thompson. Monsieur Thompson est titulaire d'un baccalauréat en ingénierie de l'Université McGill. Il détient également une maîtrise en administration des affaires (MBA) de l'Université Western Ontario. Entre 1962 et 1994, pendant qu'il était à l'emploi de Roynat Capital, la plus importante banque d'affaires privée au Canada, monsieur Thompson a occupé plusieurs postes de direction axés sur le financement commercial et le financement d'entreprise pour de grandes sociétés. Au sein de Roynat Capital, il a occupé le poste de directeur général à partir de 1968, il a ensuite accédé au poste de président et chef de la direction en 1973 et il est finalement devenu président du conseil d'administration de cette société en 1989. Au cours de cette même année, monsieur Thompson a été promu au poste de président et chef de la direction de la Compagnie Montréal Trust du Canada. En 1994, il est devenu président délégué du conseil d'administration de Montréal Trust, poste qu'il occupe toujours à ce jour. Au cours de sa carrière, monsieur Thompson a également été administrateur de diverses sociétés canadiennes. Il siège actuellement aux conseils d'administration de la Compagnie National Trust, de La Société de fiducie Banque de Nouvelle-Écosse, de Scotia-Vie, compagnie d'assurance, de Scotia Générale, compagnie d'assurance, de la Société hypothécaire Scotia, de la Compagnie d'assurance d'hypothèques du Canada, de Shermag inc. et de Triton Électronique inc. Il est également administrateur des fondations MacDonald Stewart et Windsor. Dans le cadre des divers postes de direction qu'il a occupés dans le domaine du financement commercial et du financement d'entreprise pour de grandes sociétés, le rôle principal de monsieur Thompson consistait à analyser, à structurer et à conclure des financements pour des sociétés fermées et ouvertes de toutes tailles. Dans l'exécution de ses fonctions, il était appelé à examiner des états financiers dans le détail et à interroger la direction à cet égard. Il a développé une compréhension des principes comptables grâce à l'expérience qu'il a acquise en analysant ou en évaluant des états financiers de manière exhaustive. Il a également évalué les contrôles internes et les procédures de communication de l'information financière d'une société. En outre, monsieur Thompson a siégé comme membre du comité de vérification de diverses sociétés canadiennes.

12.3. PROCÉDURES DE TRAITEMENT DES PLAINTES RELATIVES À LA COMPTABILITÉ ET À LA VÉRIFICATION

Conformément aux dispositions du Règlement 52-110 sur le comité de vérification et dans l'optique de nos démarches pour maintenir des normes élevées de gouvernance d'entreprise, nous avons établi une politique de dénonciation et des procédures de signalement qui permettent aux employés de Transat de soumettre de façon confidentielle toute préoccupation qu'ils pourraient avoir face d'éventuelles pratiques discutables de comptabilité, de contrôles comptables internes et de vérification. Ainsi, à sa réunion du 8 septembre 2004, le comité de vérification de Transat a approuvé les Procédures de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à la vérification qui s'appliquent à la Société et à ses filiales. Le comité de régie de l'entreprise et des nominations de Transat a également approuvé ces procédures le 16 novembre 2004, date à laquelle le conseil d'administration de Transat les a adoptées et ratifiées. Vous trouverez le texte de ces procédures à l'ANNEXE A de la présente notice annuelle.

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

Lors de sa réunion du 8 septembre 2004, le comité de vérification de Transat a approuvé une politique relative à la préapprobation des services de vérification et des services autres que de vérification. Le comité de régie de l'entreprise et des nominations de Transat a également approuvé cette politique le 16 novembre 2004, date à laquelle le conseil d'administration de Transat l'a adoptée et ratifiée. Cette politique empêche la Société d'engager ses vérificateurs externes dans le but de fournir des services autres que de vérification à la Société et à ses filiales, tels que la tenue de comptes ou autres services liés aux registres comptables ou aux états financiers, la conception et la mise en œuvre de systèmes d'information financière, les services d'évaluation, les services d'actuariat, les services d'impartition de la vérification interne, les services de convention de placement, les fonctions de gestion

ou de ressources humaines, les services juridiques et les services d'expertise non liés à la vérification. La politique permet à la Société d'engager ses vérificateurs externes en vue de lui fournir des services autres que de vérification, à l'exception des services interdits, uniquement si le comité de vérification a expressément préapprouvé ces services. Vous trouverez le texte de cette politique à l'ANNEXE B de la présente notice annuelle.

12.5. HONORAIRES POUR LES SERVICES DES VÉRIFICATEURS EXTERNES

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

Pour les exercices terminés les 31 octobre 2004 et 31 octobre 2003, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L. ont facturé les honoraires ci-dessous pour les services de vérification et autres services liés à la vérification qu'ils ont fournis à la Société :

	2004	2003
Honoraires de vérification ¹	891 000 \$	887 000 \$
Honoraires pour services liés à la vérification ²	26 000 \$	159 000 \$
Honoraires pour services de fiscalité ³	502 000 \$	748 000 \$
Autres honoraires ⁴	0 \$	0 \$
TOTAL	1 419 000 \$	1 794 000 \$

¹ Les honoraires de vérification comprennent les honoraires pour les services professionnels fournis par les vérificateurs externes à l'occasion de la vérification des états financiers de la Société ou les services qui sont normalement fournis par les vérificateurs externes à l'occasion de dépôts ou de missions prévus par la loi et la réglementation. Ces honoraires comprennent également les honoraires pour les services rendus liés à l'interprétation des normes de présentation de l'information comptable et financière.

² Les honoraires pour services liés à la vérification comprennent les honoraires pour les services de certification et les services connexes qui sont habituellement exécutés par le vérificateur externe. Ces services incluent les consultations comptables liées aux acquisitions, aux vérifications particulières et aux contrôles préalables.

³ Les honoraires liés à la fiscalité comprennent les honoraires pour les services d'aide à la planification fiscale (restructuration des activités et activités abandonnées), les opinions en matière de fiscalité et la préparation et l'examen des déclarations de revenus et autres déclarations fiscales.

⁴ Cette catégorie d'honoraires comprendrait normalement les services professionnels rendus par les vérificateurs externes de la Société qui ne sont pas présentés sous les rubriques « honoraires de vérification », « honoraires pour services liés à la vérification » et « honoraires pour services de fiscalité ». Aucun service de cette nature n'a été rendu à la Société pour les exercices terminés le 31 octobre 2004 et le 31 octobre 2003.

13. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

- 1) Nos états financiers comparatifs et notre rapport de gestion pour l'exercice terminé le 31 octobre 2004 contiennent d'autres données financières.
- 2) D'autres renseignements, y compris des renseignements portant sur la rémunération des administrateurs et dirigeants et sur les prêts qui leur ont été consentis, sur les principaux porteurs des titres de Transat et sur les titres pouvant être émis en vertu des régimes de rémunération sous forme d'actions sont présentés dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction de la Société pour l'assemblée annuelle des actionnaires de 2004.

- 3) Des renseignements supplémentaires, y compris les plus récentes modifications apportées aux règlements n° 1999-1 et 2003-1 (soit les règlements généraux de Transat) et des renseignements portant sur l'intérêt des administrateurs et des membres de la haute direction, sur la rémunération des administrateurs et des dirigeants et sur les prêts qui leur ont été consentis, et sur les titres pouvant être émis en vertu des régimes de rémunération sous forme d'actions sont présentés dans notre circulaire de sollicitation de procurations par la direction pour l'assemblée extraordinaire des actionnaires qui a eu lieu le 24 février 2005;
- 4) Transat fournira les documents ci-dessous à toute personne ou société qui en fera la demande auprès du secrétaire de la Société à Place du Parc, 300, rue Léo-Pariseau, bureau 600, Montréal (Québec) H2X 4C2 :
- (a) lorsque les titres de Transat font l'objet d'un placement conformément aux dispositions d'un prospectus simplifié ou qu'un prospectus simplifié provisoire a été déposé concernant le placement de titres, Transat fournira
- (i) la présente notice annuelle, ainsi que tout document, ou les pages pertinentes de tout document, intégré aux présentes par renvoi;
 - (ii) les états financiers comparatifs de Transat pour le dernier exercice terminé, accompagnés du rapport des vérificateurs, compris dans le rapport annuel 2004 de Transat ainsi que tout état financier trimestriel de Transat publié après les états financiers du dernier exercice terminé;
 - (iii) la circulaire de sollicitation de procurations de la direction de Transat et l'avis d'assemblée annuelle des actionnaires de 2004; et
 - (iv) tout autre document intégré par renvoi dans le prospectus simplifié provisoire ou le prospectus provisoire 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, Transat fournira un exemplaire de tout document mentionné en 2)(a) (i), (ii), (iii) et (iv) ci-dessus, sous réserve qu'elle 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.

Il est possible d'obtenir tous ces renseignements complémentaires relatifs à Transat sur SEDAR à l'adresse www.sedar.com.

**ANNEXE A –
PROCÉDURES DE TRAITEMENT DES PLAINTES RELATIVES
À LA COMPTABILITÉ ET À LA VÉRIFICATION**

A. OBJECTIF ET PORTÉE

Le comité de vérification de Transat A.T. inc. (« **Transat** ») a élaboré les présentes procédures de traitement des plaintes relatives à la comptabilité et à la vérification (la « **Politique** ») pour Transat et ses filiales dans le but suivant :

- ✓ établir des procédures concernant la réception, la conservation et le traitement des plaintes ou préoccupations reçues par Transat au sujet de la comptabilité, des contrôles comptables internes ou de la vérification; et
- ✓ établir des procédures afin que les employés de Transat puissent soumettre de façon confidentielle toute préoccupation face à un aspect discutable touchant aux questions de comptabilité et de vérification.

Dans la présente Politique, Transat et ses filiales sont collectivement appelées « **sociétés** » ou individuellement appelées « **unité d'affaires** ».

La présente Politique prouve l'engagement des sociétés envers le maintien de pratiques éthiques de haut niveau.

B. CHAMP D'APPLICATION

- ✓ La présente Politique s'applique à Transat et toutes ses filiales.

C. APERÇU DE LA POLITIQUE

- ✓ Le comité de vérification de Transat assume l'entière responsabilité rattachée à la gérance de la présente Politique.

D. COMMUNICATION ET MISE EN APPLICATION

Tous les administrateurs, dirigeants et employés des sociétés seront informés de l'existence de la présente Politique et de son importance. Un exemplaire de la présente Politique sera remis

aux administrateurs, dirigeants et employés qui prennent part, ou sont susceptibles de prendre part, à l'administration de la présente Politique. Ces administrateurs, dirigeants et employés doivent comprendre la présente Politique et sa portée afin d'assurer le respect de ses dispositions.

E. PRÉSENTATION DES PLAINTES OU PRÉOCCUPATIONS

Les sociétés sont déterminées à procurer un milieu de travail empreint de confiance et de respect et à permettre à tous les employés d'accomplir leurs fonctions sans crainte de harcèlement, de discrimination ou de violence. Dans ce but, les sociétés encouragent le maintien d'un climat d'ouverture et de franchise, dans lequel les problèmes, préoccupations ou plaintes concernant la fraude corporative, la comptabilité, les contrôles comptables internes ou la vérification des sociétés ou toute fraude commise à l'égard de celles-ci peuvent être soulevés ou formulés sans crainte de représailles.

Activités à signaler

Les activités suivantes (chacune étant une « **activité à signaler** ») doivent être déclarées sans délai par le biais des modes de communication appropriés (voir ci-après) :

- ✓ toute préoccupation ou plainte concernant la comptabilité, les contrôles comptables internes ou la vérification d'une unité d'affaires;
- ✓ tout fait, geste ou toute action tendant à démontrer qu'une activité d'un employé d'une unité d'affaires ou d'un service d'une unité d'affaires pourrait constituer :
 - une fraude à l'égard des sociétés;
 - une infraction aux lois fédérales ou provinciales; ou
 - un détournement de biens d'une unité d'affaires.

Modes de communication

De façon générale, l'employé peut déclarer une activité à signaler à son supérieur immédiat. Cependant, si ce mode de déclaration ne convient pas, ne procure pas un degré de confidentialité suffisant ou encore si l'employé préfère procéder autrement, l'activité à signaler doit être déclarée au vice-président, affaires juridiques et secrétaire corporatif de Transat.

Autres modes de communication

Afin d'assurer l'atteinte des objectifs énoncés dans les présentes procédures, le comité de vérification de Transat pourrait à l'avenir créer d'autres modes de communication, comme une ligne d'aide externe et un outil Web. La présente Politique sera alors modifiée en conséquence et tous les employés, dirigeants et administrateurs des sociétés seront avisés des modifications.

Confidentialité

Les sociétés tiennent résolument à maintenir des procédures adéquates permettant la déclaration confidentielle d'activités à signaler par des employés des sociétés.

Toute plainte ou préoccupation transmise par un employé d'une société au sujet d'une activité à signaler sera traitée de façon confidentielle. L'identité de l'employé demeurera confidentielle, à moins que l'employé n'en autorise expressément la communication ou que la loi ne l'exige. Les plaintes ou préoccupations confidentielles transmises ne seront communiquées qu'aux seules personnes qui doivent en prendre connaissance pour être en mesure d'enquêter adéquatement sur l'activité à signaler, conformément aux procédures de traitement des déclarations énoncées à la section F de la présente Politique.

Représailles

L'employé qui, de bonne foi, déclare une activité à signaler sera à l'abri de toute menace de représailles, de congédiement ou d'autres formes de réprimande, y compris d'une baisse de sa rémunération ou d'une diminution des conditions de travail qui sont directement reliées à la déclaration de cette activité à signaler.

✓ **L'employé qui impose des mesures de représailles à un autre employé ayant déclaré une activité à signaler s'expose à des mesures disciplinaires pouvant aller jusqu'au congédiement sans préavis.**

F. PROCÉDURES DE TRAITEMENT DES DÉCLARATIONS

L'administrateur, le dirigeant ou l'employé d'une unité d'affaires qui reçoit de quiconque une plainte ou préoccupation concernant une activité à signaler doit sans délai déclarer celle-ci au vice-président, affaires juridiques et secrétaire corporatif de Transat.

Lorsqu'il reçoit une plainte ou préoccupation concernant une activité à signaler, le vice-président, affaires juridiques et secrétaire corporatif de Transat doit considérer l'à-propos :

- ✓ **d'examiner et évaluer la gravité de l'activité à signaler de concert avec le comité de vérification de Transat, selon le cas, et mener une enquête au besoin;**
- ✓ **de la déclarer au comité de vérification de Transat dans le rapport trimestriel (voir ci-après);**
- ✓ **si l'activité à signaler concerne une unité d'affaires autre que Transat, d'informer le président (ou tout autre dirigeant concerné) de cette unité d'affaires de l'existence de la plainte ou de la préoccupation;**
- ✓ **quand cela est possible, de tenir l'employé ou le tiers qui a déclaré l'activité à signaler au courant de l'évolution de l'enquête par l'intermédiaire du vice-président, affaires juridiques et secrétaire corporatif de Transat.**

Une (1) fois par trimestre ou sur demande, le vice-président, affaires juridiques et secrétaire corporatif de Transat doit soumettre au comité de vérification de Transat un rapport faisant état de toutes les plaintes ou préoccupations concernant les activités à signaler reçues au cours du trimestre précédent par le biais des

différents modes de communication, du traitement de ces plaintes ou préoccupations, des résultats des enquêtes menées et des mesures correctives apportées.

G. CONSERVATION DES PLAINTES ET DES RAPPORTS D'ENQUÊTE

Toutes les préoccupations et plaintes et tous les rapports d'enquête se rapportant à une activité à signaler sont conservés au service juridique de Transat.

H. PERSONNES-RESSOURCES

Prière d'adresser toute question relative à l'application générale de la présente Politique ou à la déclaration d'une activité à signaler à la personne suivante :

Vice-président, affaires juridiques et secrétaire corporatif de Transat A.T. inc.

✓ **M^e Bernard Bussières**
Vice-président, affaires juridiques et
secrétaire corporatif de
Transat A.T. inc.
Place du Parc
300, rue Léo-Pariseau
Bureau 600
Montréal (Québec) H2X 4C2
Tél. : (514) 987-1660 poste 4520
Télé. : (514) 987-6239
bernard.bussieres@transat.com

**ANNEXE B –
POLITIQUE DE PRÉAPPROBATION DES SERVICES DE VÉRIFICATION ET DES SERVICES
AUTRES QUE DE VÉRIFICATION**

POLITIQUE DE PRÉAPPROBATION DES SERVICES DE VÉRIFICATION ET DES SERVICES AUTRES QUE DE VÉRIFICATION

I. Énoncé de principes

Le comité de vérification du conseil d'administration de Transat A.T. inc. (la « Société ») est responsable de la surveillance du travail du vérificateur externe. À ce titre, le comité de vérification doit préapprouver les services de vérification et les services autres que de vérification effectués par le vérificateur externe de façon à s'assurer que ces services ne portent pas atteinte à l'indépendance du vérificateur externe vis-à-vis de la Société. En conséquence, le comité de vérification a adopté la présente politique de préapprobation des services de vérification et des services autres que de vérification (la « Politique »), qui énonce les procédés et conditions selon lesquels les services offerts par le vérificateur externe doivent être préapprouvés.

À moins qu'un type de services n'ait déjà reçu la préapprobation du comité de vérification comme en fait foi son inclusion à l'annexe A de la présente Politique, il doit être expressément préapprouvé par le comité de vérification s'il doit être fourni par le vérificateur externe. Tout service offert dépassant le niveau de coûts préapprouvé ou les montants budgétés tels qu'ils sont énoncés à l'annexe A de la présente Politique doit également être expressément préapprouvés par le comité de vérification.

Le comité de vérification évaluera si ces services soulèvent des difficultés au chapitre de l'indépendance du vérificateur externe. À cette fin, le comité de vérification déterminera également si le vérificateur externe est le mieux placé pour fournir le service le plus efficace et efficient, en raison, par exemple, de sa connaissance des activités, des gens, de la culture, de la comptabilité, des systèmes et du profil de risque de la Société ou de tout autre facteur. Le comité de vérification établira également si le service peut améliorer la capacité de la Société de gérer ou de contrôler le risque, ou encore améliorer la qualité de la vérification.

Le comité de vérification est en outre conscient de la relation entre les honoraires des services de vérification et ceux des services autres que de vérification lorsqu'il décide de préapprouver ou non ces services. Il peut déterminer, pour chaque exercice, le rapport approprié entre le total des honoraires de services de vérification et de services liés à la vérification et le total des honoraires de services de fiscalité et de certains services autres que de vérification admissibles, classés dans « Tous les autres services ».

Les annexes à la présente Politique énoncent les services de vérification, les services liés à la vérification, les services de fiscalité et tous les autres services qui ont obtenu la préapprobation du comité de vérification. La durée de cette préapprobation est de 12 mois à partir de la date de la préapprobation, à moins que le comité de vérification ne détermine une période différente et n'en stipule autrement. Chaque année, le comité de vérification examinera et préapprouvera les services pouvant être fournis par le vérificateur externe sans être expressément préapprouvés par le comité de vérification. Le comité de vérification procédera de temps à autre à des ajouts ou à des suppressions à la liste desdits services en fonction de décisions ultérieures.

La présente Politique a pour objectif d'établir les procédés grâce auxquels le comité s'acquittera de ses responsabilités. Ainsi, elle ne délègue pas à la direction la responsabilité de préapprouver les services assurés par le vérificateur externe; cette responsabilité demeure celle du comité de vérification.

Le vérificateur externe a examiné la présente Politique et est d'avis que la mise en œuvre de cette Politique ne compromet pas l'indépendance du vérificateur externe.

II. Délégation de pouvoirs

Le comité de vérification peut déléguer le pouvoir de préapprouver expressément des services à un ou plusieurs de ses membres. Le membre à qui cette autorité est déléguée doit communiquer au comité de vérification, à titre d'information uniquement, toute décision de préapprobation dans le cadre de la prochaine réunion.

III. Services de vérification

Le comité de vérification examine le plan de vérification annuel de la *Société*. Par conséquent, les services de vérification annuels et, le cas échéant, les services d'examen des états financiers trimestriels sont considérés comme ayant l'approbation du comité de vérification. Les services de vérification comprennent la vérification des états financiers consolidés annuels de la *Société* et de ses filiales, et les autres procédés devant être exécutés par le vérificateur externe afin qu'il puisse émettre une opinion sur les états financiers consolidés de la *Société*. Ces autres procédés comprennent d'une part, l'examen et les sondages portant sur les systèmes d'information et les procédés dans le but de comprendre les systèmes de contrôle interne et de s'y fier, d'autre part, les consultations liées à la vérification des états financiers annuels ou aux examens des états financiers trimestriels. Les services de vérification comprendront la mission d'attestation du rapport des vérificateurs externes sur le rapport de la direction à propos des contrôles internes aux fins de présentation de l'information financière lorsque cette exigence des autorités réglementaires sera en force. Le comité de vérification surveillera la mission de prestation de services de vérification au besoin, au moins une fois par trimestre, et approuvera également, s'il y a lieu, tout changement dans les modalités et les honoraires découlant d'une modification de l'étendue de la vérification, de la structure de la *Société* ou de tout autre élément.

Les services d'examen des états financiers trimestriels comprennent les états financiers consolidés trimestriels de la *Société* et consistent principalement en l'application de procédés analytiques aux données financières, la prise de renseignements auprès de personnes responsables de questions financières et comptables et la discussion avec ces personnes.

En plus de la mission de services de vérification annuelle approuvée par le comité de vérification, le comité de vérification a préapprouvé des vérifications légales ou financières ou des examens de filiales ou de sociétés affiliées de la *Société* et les services associés au dépôt de déclarations d'enregistrement, de rapports périodiques ou d'autres documents auprès des commissions des valeurs mobilières, aux autres organismes réglementaires ou à tout autre document émis relativement à un placement de titres.

Le comité de vérification a préapprouvé les services de vérification énoncés à l'annexe A de la présente Politique. Tous les autres services de vérification qui ne sont pas énoncés à l'annexe A doivent être expressément préapprouvés par le comité de vérification.

IV. Services liés à la vérification

Les services liés à la vérification sont les services de certification et les services connexes qui sont raisonnablement liés à l'exécution de la vérification ou de l'examen des états financiers de la *Société* ou qui sont habituellement exécutés par le vérificateur externe. Puisque le comité de vérification croit que la prestation de services liés à la vérification ne porte pas atteinte à l'indépendance du vérificateur externe et est conforme aux règles sur l'indépendance externe, le comité de vérification peut préapprouver les services liés à la vérification. Les services liés à la vérification comprennent, entre autres, les services de contrôle préalable relatifs à des acquisitions ou cessions éventuelles, les consultations comptables liées à des questions portant sur la comptabilité, la présentation de l'information financière ou l'information à présenter qui ne sont pas classées comme des « services de vérification », l'aide apportée à la compréhension et à la mise en œuvre de nouvelles directives de comptabilité ou de présentation de l'information financière émises par des organismes de réglementation, la vérification financière de régimes d'avantages sociaux des salariés, les procédés de vérification convenus ou utilisés liés aux registres comptables requis pour répondre ou se conformer à des questions financières, comptables ou de présentation réglementaire, de même que l'aide au chapitre des exigences de présentation relatives au contrôle interne.

Le comité de vérification a préapprouvé les services liés à la vérification énoncés à l'annexe A de la présente Politique. Tous les autres services liés à la vérification qui ne sont pas énoncés à l'annexe A doivent être expressément préapprouvés par le comité de vérification.

V. Services de fiscalité

Le comité de vérification croit que le vérificateur externe peut fournir des services de fiscalité à la *Société*, par exemple des services d'observation fiscale et de planification fiscale et des services-conseils en fiscalité, sans porter atteinte à son indépendance. Ainsi, le comité de vérification est d'avis qu'il peut préapprouver les services de fiscalité qui ont habituellement été fournis par le vérificateur externe. Le comité de vérification a examiné ces services et croit qu'ils ne portent pas atteinte à l'indépendance du vérificateur externe et qu'ils sont conformes aux règles sur l'indépendance des vérificateurs.

Le comité de vérification a préapprouvé les services de fiscalité énoncés à l'annexe A de la présente Politique. Tous les services de fiscalité qui portent sur des opérations importantes et complexes et qui ne sont pas énoncés à l'annexe A doivent être expressément préapprouvés par le comité de vérification.

VI. Tous les autres services

Le comité de vérification est d'avis que, selon les règles interdisant au vérificateur externe la prestation de services autres que de vérification particuliers, d'autres types de services autres que de vérification sont permis. En conséquence, le comité croit qu'il peut préapprouver les services autres que de vérification admissibles classés dans « Tous les autres services » qu'il considère être des services courants et récurrents, qui ne portent pas atteinte à l'indépendance du vérificateur externe et qui sont conformes aux règles sur l'indépendance du vérificateur externe.

Le comité de vérification a préapprouvé tous les autres services énoncés à l'annexe A de la présente Politique. Tous les autres services qui ne sont pas énoncés à l'annexe A doivent être expressément préapprouvés par le comité de vérification.

VII. Services autres que de vérification interdits

Une liste des services autres que de vérification interdits est présentée à l'annexe B de la présente Politique.

VIII. Préapprobation du niveau des honoraires ou des montants budgétés

Le niveau des honoraires et les montants budgétés pour tous les services qui seront fournis par le vérificateur externe ont été préapprouvés par le comité de vérification et sont énoncés à l'annexe A de la présente Politique. Tout service offert dépassant le niveau des honoraires ou les montants budgétés énoncés à l'annexe A de la présente Politique devra être expressément préapprouvés par le comité de vérification. Le comité de vérification est conscient de la relation globale entre les honoraires des services de vérification et ceux des services autres que de vérification lorsqu'il décide de préapprouver ou non ces services. Il peut déterminer le rapport approprié entre le total des honoraires des services de vérification, des services liés à la vérification et des services de fiscalité et le total des honoraires des services classés dans « Tous les autres services ».

IX. Procédés

Les demandes visant la prestation de services devant être expressément approuvés par le comité de vérification seront soumises au comité de vérification ou au membre désigné conformément à la rubrique II, selon le cas, par le vérificateur externe et le vice-président, finances et administration et chef de la direction financière. Chaque demande doit inclure une déclaration conjointe à l'effet que, à leur avis, la demande ou l'approbation est conforme aux règles sur l'indépendance des vérificateurs. La demande doit aussi comprendre la documentation pertinente à l'égard des services particuliers à fournir.

Le comité de vérification doit être informé chaque trimestre des services assurés par le vérificateur externe pour chaque catégorie de services préapprouvés.

X. Exigences additionnelles

Le comité de vérification a décidé de prendre chaque année des mesures additionnelles afin de s'acquitter de sa responsabilité de surveiller le travail du vérificateur externe et de s'assurer de l'indépendance du vérificateur externe vis-à-vis de la *Société*. Parmi ces mesures, mentionnons l'examen d'une déclaration formelle écrite du vérificateur indépendant où sont indiquées toutes les relations entre le vérificateur externe et la *Société*, conformément aux règles ou normes applicables relativement à l'indépendance du vérificateur externe, et la discussion, avec le vérificateur externe, des méthodes et procédés employés pour garantir son indépendance.

ANNEXE A
SERVICES PRÉAPPROUVÉS POUR UN EXERCICE

Transat A.T. Inc.

Formulaire de pré-autorisation

Services rendus par Ernst & Young

(Honoraires en milliers de dollars)	Exercice Approuvé
-------------------------------------	----------------------

Services de vérification	
Total	

Services connexes liés à la vérification	
Total	

TOTAL - Vérification

Services de fiscalité	
TOTAL - Fiscalité	

TOTAL

ANNEXE B

Services autres que de vérification interdits
▪ Tenue de comptes ou autres services liés aux registres comptables ou aux états financiers.
▪ Conception et mise en œuvre de systèmes d'information financière.
▪ Services d'évaluation, opinions sur l'équité du prix offert ou rapports sur les apports en nature.
▪ Services d'actuariat.
▪ Services d'impartition de la vérification interne.
▪ Fonctions de gestion.
▪ Ressources humaines.
▪ Services de courtage, de conseil en placement et de convention de placement.
▪ Services juridiques.
▪ Services d'expertise non liés à la vérification.