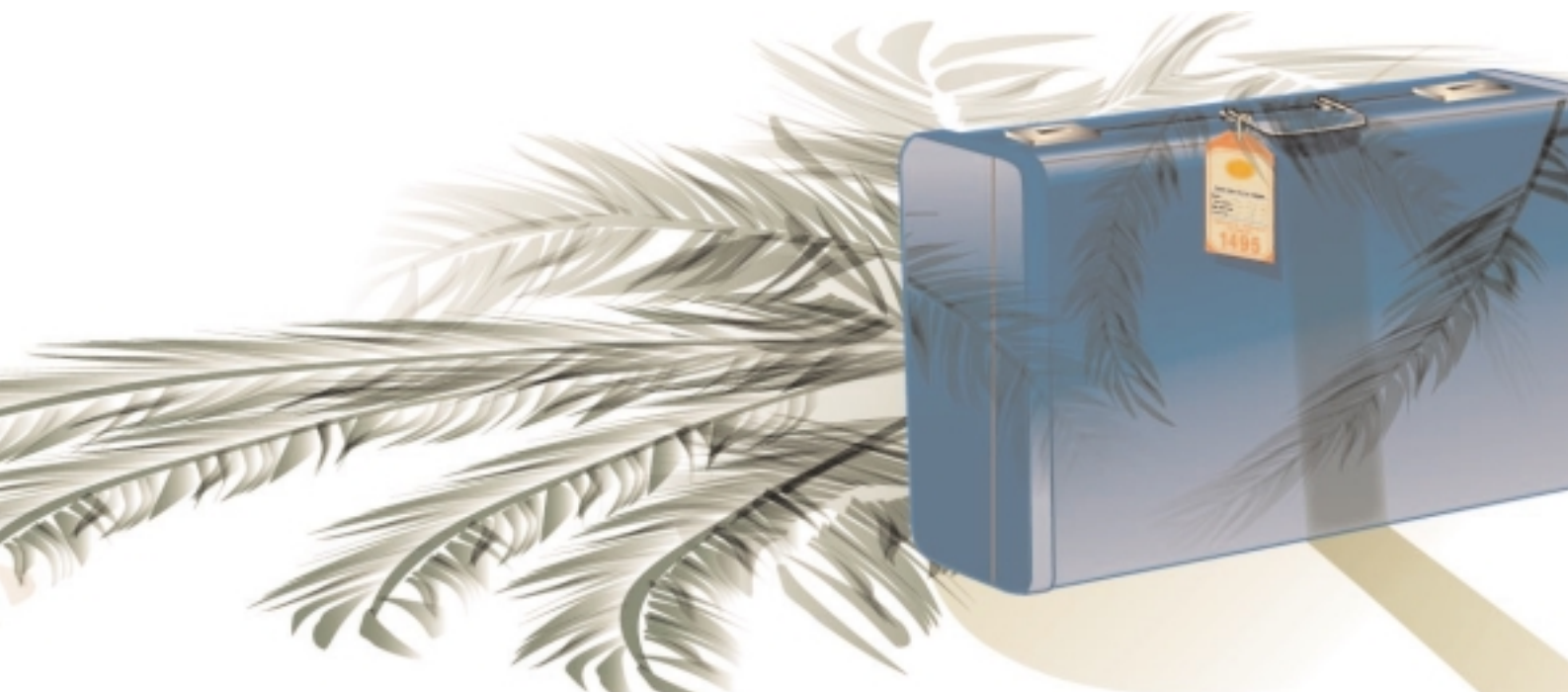


2002

rapport annuel

Transat A.T. inc.



Transat A.T. inc. est une société intégrée qui se spécialise dans l'organisation, la commercialisation et la distribution de voyages vacances. Le cœur de son organisation est formé de voyagistes implantés au Canada et en France. Transat est également active dans le transport aérien et les services à valeur ajoutée offerts à destination. Enfin, Transat s'est assurée d'une présence dynamique dans la distribution par l'entremise de réseaux d'agences de voyages.

Transat offre à une très vaste clientèle des voyages vacances de qualité, à des prix accessibles. Elle veut conserver son statut de chef de file au Canada et devenir une figure importante de l'industrie du voyage vacances en Amérique du Nord et en Europe.

Fait saillants	1
Les composantes de Transat A.T. inc.	2
Les voyagistes expéditifs	5
La distribution et les agences de voyages	9
Le transport aérien	13
Les voyagistes réceptifs et les services à destination	19
Transat en chiffres	21
Message aux actionnaires	22
Le conseil d'administration	25
Rapport de gestion	26
Rapport de la direction et rapport des vérificateurs	41
Bilans consolidés	42
États consolidés des résultats	43
États consolidés des bénéfices non répartis	43
États consolidés des flux de trésorerie	44
Notes afférentes aux états financiers consolidés	45
Données financières supplémentaires	59
Conseil d'administration et dirigeants	60

Faits saillants

Des revenus dépassant les deux milliards de dollars malgré l'incidence des événements du 11 septembre 2001 sur l'industrie mondiale du tourisme.

Un retour à la rentabilité, avec un bénéfice net de 7,8 millions de dollars, soit 0,18 \$ par action.

Une demande en baisse de 25 % pendant l'hiver et d'environ 5 % pendant l'été, posant des défis sans précédent à l'organisation, qui les a relevés.

Une performance remarquable au Canada, dans un marché en redressement.

Des conditions économiques difficiles en Europe, qui perdurent au début de 2003 et qui ont une incidence sur la rentabilité des activités françaises.

Une situation financière saine, avec des espèces et quasi-espèces atteignant les 260,1 millions de dollars à la fin de 2002 (y compris un montant de 101,3 millions de dollars détenus en fiducie ou autrement réservés).

Résultats et flux de trésorerie

Exercices terminés les 31 octobre (en milliers de dollars)

	2002	2001
Revenus	2 086 698	2 121 886
Bénéfice d'exploitation	27 068	6 748
Éléments inhabituels	—	(116 972)
Bénéfice net (perte nette)	7 788	(98 964)
Marge brute d'autofinancement	71 781	59 357

Bilans

Aux 31 octobre (en milliers de dollars)

Espèces et quasi-espèces	260 123	84 619
Actif total	775 075	630 086
Dette à long terme, débiteures et obligations en vertu de contrats de location-acquisition (y compris la tranche à moins d'un an)	111 928	158 390
Avoir des actionnaires	195 350	135 867

Par action ordinaire

Exercices terminés les 31 octobre (en dollars)

Bénéfice net (perte nette) avant charge d'écarts d'acquisition	0,18	(2,93)
Bénéfice net (perte nette)	0,18	(3,07)
Bénéfice net avant charge d'écarts d'acquisition et éléments inhabituels	0,18	0,01
Bénéfice (perte) dilué(e) avant charge d'écarts d'acquisition	0,18	(2,93)
Bénéfice (perte) dilué(e)	0,18	(3,07)
Marge brute d'autofinancement	2,21	1,84

Les composantes de Transat A.T. inc.



1

concevoir, organiser et commercialiser des voyages vacances
les voyageurs expéditifs

2

conseiller le voyageur et naviguer avec lui parmi les produits offerts
la distribution
et les agences de voyages

3

offrir aux voyageurs le réseau de liaisons nolisées
le plus solide et le plus efficace
le transport aérien

4

offrir au voyageur une gamme de services à valeur ajoutée
les voyageurs réceptifs et
les services à destination

Les voyageurs expéditifs

Vacances Air Transat

Premier voyageur canadien, Vacances Air Transat développe et commercialise une gamme complète de produits vacances.

World of Vacations/Nolitour

World of Vacations et Nolitour proposent des produits de qualité à des prix concurrentiels, y compris des croisières.

Américanada

Voyageur spécialisé dans le tourisme à la carte.

Rêvatours

Voyageur qui propose des circuits haut de gamme hors des sentiers battus.

Kilomètre Voyages

Une division de DMC Transat

Voyageur qui offre des forfaits au Québec et en Amérique du Nord à une clientèle québécoise et à des visiteurs de passage au Québec.

Vacances Air Transat (France)

Chef de file et spécialiste du vol long-courrier à destination du Canada, ce voyageur offre toute une variété de destinations internationales.

Look Voyages

Société détenue à 99,2 %

Look Voyages offre à ses clients environ 800 destinations dans le monde, y compris ses Clubs Lookéa.

Brok'Air

Brok'Air se spécialise dans la mise en marché auprès d'entreprises.

La distribution et les agences de voyages

Consultour

Réseau de distribution canadien regroupant les ban- nières Club Voyages, Voyages en Liberté, Inter Voyage, TravelPlus et Goliger's.

Voyages Exit

Agence de voyages en ligne, avec centre d'appels et site Web transactionnel.

Anyway

Agence de voyages en ligne, avec centre d'appels et site Web transactionnel.

Club Voyages (France)

Réseau français d'agences de voyages.

Le transport aérien

Air Transat

Air Transat est le plus important transporteur canadien spécialisé dans les vols nolisés.

Star Airlines

Société détenue à 44,3 % par Look Voyages

Star Airlines effectue des vols nolisés au départ de Paris et d'autres villes de France.

Handlex

Entreprise qui offre des services aéroportuaires, dont la manutention de bagages, à Montréal et à Toronto.

Les voyageurs réceptifs et les services à destination

Jonview Canada

Société détenue à 35,8 %

Premier voyageur réceptif du Canada, Jonview est solide- ment établie sur le marché européen et au Japon.

DMC Transat

Société détenue à 71,5 %

DMC Transat offre principalement des voyages d'agrément individuels et de groupe.

Air Transat Holidays USA

Voyageur qui propose des excursions et d'autres forfaits aux touristes visitant la Floride.

Tourgreece

Société détenue à 40 % par Look Voyages

Tourgreece vend des excursions, des croisières et des services d'hôtellerie aux visiteurs de passage en Grèce.

Trafic Tours

Société détenue à 40 %

Voyageur offrant des services à destination au Mexique.

Cameleon

Cameleon gère des hôtels ainsi qu'un Club Lookéa.

Les Clubs Lookéa

Les Clubs Lookéa sont des centres de villégiature offrant des formules tout compris aux touristes français.





concevoir, organiser et commercialiser des voyages vacances
les voyageurs expéditifs

Nos voyageurs expéditifs, véritables «fabricants de vacances», continuent d'incarner l'essence de notre mission, qui repose sur une vision intégrée du voyage d'agrément. Ce sont eux qui «assemblent» les produits à partir de ressources qu'ils se procurent auprès des autres divisions ou sociétés du groupe et qui voient à leur mise en marché. En 2002, plus que jamais, ils ont pleinement assumé leur rôle de chef de file en demeurant à l'écoute de nos clients et de nos partenaires.

Au Canada, nos voyageurs expéditifs ont connu une bonne année malgré une diminution sensible du tourisme international au départ du Canada et la chute parfois brutale de la demande pour certaines destinations. Vacances Air Transat, le plus important voyageur canadien, a fait excellente figure. Il en a été de même pour World of Vacations/Nolitour, surtout dans l'Ouest canadien. La clé de voûte de cette performance a été la mobilisation des ressources de tout le groupe et de son réseau de partenaires. La relation privilégiée des voyageurs avec Air Transat, fournisseur de la capacité aérienne, et les liens de longue date de l'organisation avec les hôteliers ont permis d'ajuster la capacité et les prix à une fréquence inédite, ce qui s'est avéré essentiel. Une partie de la capacité a été déplacée, en cours d'année, au gré de la demande. Pendant la saison d'hiver, les destinations plus éloignées et la Floride, notamment, ont souffert, mais des destinations comme la République dominicaine ont eu la faveur des voyageurs. En somme, le groupe doit sa belle performance au fait qu'il a relevé avec brio le grand défi du dernier exercice, à savoir calquer l'offre sur une demande qui fluctue constamment.

Vacances Air Transat a poursuivi son expérience américaine avec des départs de Buffalo, dans l'État de New York, à destination du Sud, à raison de deux vols par semaine dont le succès justifie le maintien en 2003. Elle a aussi lancé de nouveaux produits, réalisant par exemple une percée dans les croisières en Alaska. Le lancement de nouveaux produits demeure un élément important de toute stratégie de croissance.

Vacances Air Transat et World of Vacations/Nolitour, qui forment l'épine dorsale de nos affaires au Canada, ont par ailleurs fusionné leurs systèmes d'information de gestion, entrepris le regroupement et l'intégration de leurs services de ressources humaines et des finances et harmonisé leurs activités de service à la clientèle. Ce rapprochement, qui se poursuit, mené sous la responsabilité de Transat Tours Canada, unité interne mise sur pied à cette fin, entraînera des économies et des gains d'efficacité.

À l'instar des voyageurs canadiens, Look Voyages a dû jongler avec sa capacité, quoique dans des conditions encore plus difficiles, ce qui a joué un rôle important dans la perte d'exploitation qu'elle a enregistrée. Principal fer de lance de l'organisation en France, Look Voyages propose à ses clients quelque 800 destinations partout dans le monde, au départ de Paris et de plusieurs villes de province.

Vacances Air Transat (France), toujours le chef de file français à destination du Canada, a poursuivi avec succès l'élargissement de son offre sur l'ensemble du marché du vol long-courrier. Une stratégie d'autant plus heureuse que les destinations nord-américaines, surtout les États-Unis après septembre 2001, ont vu leur popularité décroître. Or les États-Unis sont normalement la deuxième destination long-courrier des Français après les Antilles françaises, et un marché important pour Vacances Air Transat (France), qui se situe dans le peloton de tête des voyagistes français pour cette destination. Plusieurs destinations long-courrier ont toutefois gardé la cote. Vacances Air Transat (France) déploie maintenant une offre plus cohérente qui en fait le premier voyagiste français à destination de la République dominicaine et de Cuba. L'enrichissement de l'offre, notamment vers l'Asie et l'océan Indien, de même que les efforts d'innovation en matière de distribution seront les priorités de l'exercice 2003.

Vacances Air Transat

World of Vacations/Nolitour

Américanada

Rêvatours

Kilomètre Voyages

Vacances Air Transat (France)

Look Voyages

Brok'Air

Plus que jamais, l'innovation a été au rendez-vous en 2002 chez les voyagistes expéditifs, qui ont réussi haut la main à s'adapter à un marché mouvementé.

Vacances Air Transat (France) occupe le premier rang en France des voyages vers la République dominicaine et Cuba. Ce voyagiste continue d'élargir son offre sur l'ensemble du marché des voyages long-courrier.





conseiller le voyageur et naviguer avec lui parmi les produits offerts

la distribution et les agences de voyages

Une présence dynamique dans la distribution constitue l'un des volets importants de la stratégie de croissance de Transat, aussi bien au Canada qu'en Europe. Devant l'émergence de comportements d'achat particuliers aux différentes clientèles, il apparaît de plus en plus nécessaire pour une entreprise comme Transat de développer un réseau de canaux de distribution qui soient complémentaires et dont une partie au moins relève de son contrôle.

Ainsi, en 2002, la performance du groupe au Canada a bénéficié d'une belle chimie entre les voyageurs, Air Transat et les agences de voyages. Ultimement, notre stratégie de distribution associera des canaux diversifiés, mais fortement intégrés sur le plan technologique. Pour l'instant, nous misons d'abord sur des agences de voyages ayant pignon sur rue, dont la plupart sont franchisées. Nous entendons accroître le nombre de nos propres agences, y voyant plusieurs avantages d'ordre stratégique et financier. Au-delà du fait qu'au moins 8 000 agences de voyages distribuent les produits de Transat au Canada et en France, la société table sur une solide présence directe auprès du consommateur pour assurer sa croissance. Une des priorités de 2003 sera le rapprochement des agences de voyages et des voyageurs au chapitre des marques, aussi bien au Canada qu'en France, la valorisation des marques les plus fortes devant faciliter la mise en marché.

Au Canada, Transat a mené à bien l'intégration du réseau TravelPlus, portant à environ 230 le nombre d'agences de voyages canadiennes directement associées au groupe. En France, surtout sous la bannière Club Voyages, Transat compte maintenant une soixantaine d'agences de voyages à la suite de quelques acquisitions faites en 2001.

Au Canada, l'agence en ligne Voyages Exit a poursuivi le développement de sa plate-forme, dont l'ergonomie a évolué, et a mis en œuvre, avec succès, une initiative visant à augmenter son volume d'affaires sur le marché des promotions de dernière minute, fort important sur le Web. Voyages Exit continue par ailleurs d'élargir la gamme des produits accessibles en ligne. Le savoir-faire acquis dans ce domaine a par ailleurs été mis à contribution dans la mise sur pied d'un site Web transactionnel pour Vacances Air Transat.

En France, Anyway et son site transactionnel Anyway.com ont enregistré une croissance importante, alimentée en partie par les services d'impartition offerts à Expedia France et par de meilleurs tarifs aériens. Cette performance est d'autant plus remarquable que les conditions générales du marché n'étaient pas favorables. Le vol sec représente toujours une part notable des ventes d'Anyway, qui a adopté la plate-forme technologique de Voyages Exit pour la distribution de forfaits, un segment prometteur. Anyway a par ailleurs adopté une stratégie favorisant la vente croisée, en dotant son site Web de moteurs de premier ordre pour la réservation d'hôtels et de voitures. Plus de la moitié des ventes d'Anyway se règlent entièrement sur Internet, sans intervention du centre d'appels. En outre, Anyway a équipé son centre d'appels d'un

nouveau système, basé lui aussi sur une plate-forme Web, qui améliorera considérablement l'efficacité et réduira les coûts. Bien établie en France et sur le point de franchir le seuil de rentabilité, Anyway subit maintenant une concurrence accrue, plusieurs groupes internationaux s'étant lancés dans la distribution en ligne.

Il n'y a aucun doute que plusieurs approches continueront de cohabiter en matière de distribution. En effet, bien que les agences de voyages en ligne soient en pleine croissance, une partie importante de la clientèle voudra manifestement continuer à traiter directement avec des conseillers, qui sont ainsi appelés à démontrer toute la valeur ajoutée dont ils sont capables. D'autres consommateurs magasinent sur le Web, mais tiennent à conclure l'opération en personne. C'est pourquoi Transat étudie actuellement des formules hybrides, qui permettront de satisfaire toutes ces préférences. Nous songeons notamment à des services en ligne jumelés à des points de vente, ou encore des comptoirs de retrait de documents de voyage. Nos projets à court terme sont donc centrés sur l'harmonisation et sur le déploiement de plates-formes technologiques. Le fait que nous soyons entrés tôt sur le marché de la distribution en ligne, il y a quelques années, nous a permis d'acquérir de solides compétences dont la valeur a été reconnue par plusieurs partenaires prestigieux.

Consultour

Voyages Exit

Anyway

Club Voyages (France)

Transat demeure un joueur de premier plan dans la mise en marché de la destination canadienne, hiver comme été.

En France et au Canada, les produits de Transat sont distribués par des milliers d'agences de voyages, y compris sur le Web.



METRO

A large, stylized number '3' in a blue color with a white outline, positioned on the left side of the page. It is partially overlaid by the text of the section header.

offrir aux voyageurs le réseau de liaisons nolisées le plus solide et le plus efficace le transport aérien

Le transport aérien représente une composante fondamentale du produit de toute entreprise de tourisme international. D'abord parce que les coûts associés au passage aérien ont une incidence directe sur les marges. Ensuite parce que la qualité du service offert par la compagnie aérienne teinte fortement l'ensemble de la prestation et se répercute sur la réputation de l'ensemble du groupe. Enfin, le contrôle de la capacité aérienne procure une flexibilité extrêmement utile, sinon essentielle pour ajuster rapidement l'offre.

Au Canada, Transat est présente dans le transport aérien depuis maintenant 15 ans avec Air Transat, qui exploitait une flotte de 17 appareils en 2002. Air Transat demeure le chef de file du transport aérien nolisé canadien, avec 90 destinations dans 27 pays et 2 845 000 passagers transportés en 2002. Pendant la saison d'hiver, Air Transat a desservi 55 destinations dans 21 pays, surtout dans le Sud ou vers d'autres destinations soleil. En été, Air Transat déplace la plus grande partie de sa capacité vers l'Europe, mais maintient des vols vers le Sud. En 2002, Air Transat a effectué des vols directs vers 29 villes dans 11 pays d'Europe, soit davantage que toute autre compagnie aérienne au départ du Canada.

Malgré la diminution de l'achalandage, d'ailleurs inégale selon les destinations, et compte tenu de circonstances difficiles pour toute l'industrie du tourisme, Air Transat a connu une année remarquable. La gestion dynamique des taux de remplissage, des prix et de leur effet combiné sur le rendement de chaque vol a joué un rôle déterminant dans cette performance. L'entreprise a marqué des points sur tous les plans. Elle a battu des records de ponctualité qui l'ont hissée dans le peloton de tête en Amérique du Nord à ce chapitre; elle a rehaussé la satisfaction de sa clientèle, qui est mesurée régulièrement et par divers moyens; et elle a amélioré le contrôle de ses coûts, au-delà même des attentes pour certains secteurs. Air Transat est actuellement en bonne posture pour continuer de jouer le rôle stratégique qui est le sien : procurer aux voyageurs des sièges d'avion et un service de qualité à prix raisonnable. Les efforts consacrés depuis deux ans à l'amélioration des procédés d'entretien des appareils, des changements d'approche dans l'achat de certains services et, surtout, un travail d'équipe exceptionnel ont permis de rehausser la qualité du produit et la performance générale de l'organisation.

À la faveur de certains changements de politique survenus au Canada au début de 2002, Air Transat a obtenu la désignation de transporteur régulier entre le Canada et plusieurs pays d'Europe. Sans préjudice pour ses activités de transporteur nolisé, ce statut autorise Air Transat à commercialiser ses sièges directement auprès des agences de voyages par l'entremise des Systèmes intégrés de réservation («Global Distribution Systems»), à mettre ses sièges en marché directement sur Internet et à conclure des ententes avec d'autres transporteurs en vue de permettre des vols avec correspondance. Bref, cela lui procure une flexibilité accrue en matière de distribution. Ce statut autorise également le transport de fret entre ces pays d'Europe et le Canada.

À la fin de 2002, Air Transat bénéficiait de la désignation de transporteur régulier aux États-Unis, à Cuba, en France, au Royaume-Uni, en Allemagne, aux Pays-Bas, en Belgique, en Irlande, en Italie, au Portugal et en Pologne.

En 2003, Air Transat se consacrera à quatre grands projets. Premièrement, dans la foulée des progrès accomplis en 2002, elle continuera d'améliorer sa performance et la qualité du service. Deuxièmement, au début de 2003, la société n'avait pas encore conclu d'entente avec Aéroports de Montréal (ADM) quant à la question de son déménagement de Montréal-Mirabel à Montréal-Dorval, un dossier important pour elle. À cet égard, Air Transat poursuit deux objectifs, à savoir que l'opération n'ait d'effet négatif ni sur sa situation financière ni sur la qualité de son produit. Troisièmement, de nouvelles ressources seront consacrées à la mise en marché, de concert avec les voyageurs : nous travaillerons à augmenter la notoriété d'Air Transat en France, tandis qu'au Canada, où la société est connue, nous mettrons en valeur certains services qui le sont moins, comme la présélection de sièges et la classe Club. Enfin, Air Transat poursuivra une étude qu'elle a entamée en 2002 sur l'évolution de sa flotte. Les événements du 11 septembre ont eu des répercussions telles sur l'industrie aérienne que les conditions en matière de location ou d'achat d'appareils ont complètement changé. Ce nouvel environnement pourrait offrir des occasions qui se doivent d'être examinées à la lumière des besoins de chaque compagnie aérienne.

Transat et Air Transat ont eu 15 ans en 2002, un anniversaire célébré comme il se doit avec tout le personnel et la clientèle.

En 2002, Air Transat a effectué des vols directs vers 29 villes dans 11 pays d'Europe, soit davantage que toute autre compagnie aérienne au départ du Canada.

En France, par l'entremise de sa filiale Look Voyages, Transat compte en partie sur Star Airlines, qui dessert quelque 30 destinations, principalement dans le Bassin méditerranéen et, de plus en plus, dans les Antilles. Star Airlines a ajouté un sixième Airbus A320 à sa flotte au cours de l'année et, à l'instar d'Air Transat, propose une partie de sa capacité à des voyagistes ne faisant pas partie du groupe. Peu après la fin de l'exercice, Star Airlines a par ailleurs enrichi sa flotte d'un premier Airbus A330-200, gros porteur long-courrier. Comme les voyagistes français, Star Airlines a connu un exercice 2002 éprouvant, la chute soudaine de la demande, surtout après l'attentat de Djerba, en Tunisie, s'étant traduite par des taux de remplissage relativement bas qui ont pesé sur les rendements.

En tant que transporteurs nolisés, Air Transat et Star Airlines commercialisent la vaste majorité de leurs sièges par l'entremise des voyagistes. Ce sont eux qui, aux termes d'ententes d'affrètement, achètent les sièges et assument, selon des conditions variables, le risque de distribution. De sorte que la mise en place de toute nouvelle liaison implique une étroite collaboration avec des voyagistes associés ou non à Transat. De même, toute modification de l'offre, y compris l'annulation de liaisons ou de vols en cours de saison, est généralement initiée par les voyagistes, selon le volume des ventes. Ce système vise principalement à maximiser les taux de remplissage, condition essentielle pour continuer à offrir des voyages à bas prix au public.

nos destinations

Air Transat

Allemagne

Berlin
Francfort

Angleterre

Birmingham
Cardiff
Exeter
Gatwick
Manchester
Newcastle

Antilles néerlandaises

Aruba
Saint-Martin

Barbade

Bridgetown

Belgique

Bruxelles

Canada

Calgary
Edmonton
Gander
Halifax
Montréal
Québec
St. John's
Toronto
Vancouver

Colombie

San Andres

Costa Rica

Liberia
San José

Cuba

Cayo Largo
Ciego de Avila
Holguín
Santa Clara
Santiago de Cuba
Varadero

Écosse

Édimbourg
Glasgow

États-Unis

Fort Lauderdale
Las Vegas
Orlando
St. Petersburg

France

Lyon
Marseille
Nantes
Nice
Paris
Toulouse

Grèce

Athènes

Guadeloupe

Pointe-à-Pitre

Irlande

Belfast
Dublin
Shannon

Italie

Rome

Jamaïque

Kingston

Martinique

Fort-de-France

Mexique

Acapulco
Cancún
Huatulco
Manzanillo
Puerto Vallarta
Zihuatanejo

Nicaragua

Managua

Panamá

Panamá

Pays-Bas

Amsterdam

Pologne

Varsovie

Porto Rico

San Juan

Portugal

Faro
Lisbonne
Ponta Delgada (Açores)
Porto
Terceira (Açores)

République dominicaine

La Romana
Puerto Plata
Punta Cana
Santo Domingo

Turks et Caïcos

Providenciales

Saint-Kitts-et-Nevis

Saint-Kitts

Trinité-et-Tobago

Port of Spain

Venezuela

Margarita

Star Airlines

Antilles françaises

Fort-de-France
Pointe-à-Pitre

Bahamas

San Salvador

Espagne

Alicante
Ibiza
Málaga
Palma
Ténérife
Xérès

France

Ajaccio

Grèce

Athènes
Araxos
Héraklion
Kos
Mikonos
Santorin
Volos

Italie

Catane
Palerme

Maroc

Marrakech

Mexique

Cancún

Portugal

Faro

République dominicaine

Punta Cana

Sénégal

Dakar
Saint-Louis

Tunisie

Djerba
Tunis
Monastir

Turquie

Antalya
Bodrum
Izmir





offrir au voyageur une gamme de services à valeur ajoutée
les voyagistes réceptifs et
les services à destination

Les voyagistes réceptifs développent des produits offerts à destination, par exemple des circuits en autocar, commercialisés à l'étranger. Transat est le plus grand voyagiste réceptif du Canada grâce à Jonview Canada et à DMC Transat, qui proposent des offres complémentaires.

Le dernier exercice a été exigeant pour Jonview Canada et DMC Transat, étant donné la diminution du pouvoir d'attraction de l'Amérique du Nord en Europe, en partie attribuable à la concurrence de destinations exotiques, accessibles à des prix parfois très concurrentiels, et la désaffection relative des Français pour les voyages à l'étranger.

Jonview Canada, chef de file du tourisme réceptif au Canada, a enregistré une diminution très nette de la demande pour les circuits en autocar, ce qui l'a forcée à consolider ses activités et à réduire son offre en cours de route. Cependant, d'autres segments de marché, comme les voyages de ski, favorisés par une neige abondante dans l'Ouest canadien, les voyages «à la carte» et les voyages de groupes d'étudiants ont généré des ventes supérieures à l'année précédente. Jonview Canada recrute sa clientèle principalement en Europe, à savoir en France, au Royaume-Uni, en Italie, en Allemagne, en Suisse, aux Pays-Bas et en Belgique, de même qu'au Japon. DMC Transat, qui a également vu ses ventes baisser au chapitre des circuits en autocar, continue de consacrer une partie de ses efforts à déployer ses produits sur de nouveaux marchés. DMC Transat mise aussi sur de nouveaux produits, comme les circuits en motoneige, un segment de marché affichant un bon potentiel de croissance, et les circuits d'avant et d'après congrès.

Jonview Canada

DMC Transat

Air Transat Holidays USA

Tourgreece

Trafic Tours

Cameleon

Les Clubs Lookéa

Sous la bannière
Cameleon, Transat
exploite trois hôtels
de qualité supérieure

- un au Maroc
- deux au Mexique

Les Clubs Lookéa
sont des centres de
villégiature destinés
avant tout à la clientèle
française, dont la mise
en marché est prise en
main par Look Voyages.

1 les voyageurs expéditifs

	2002	2001
Vacances Air Transat		
revenus (\$)	688 000 000	745 000 000
effectif voyageurs	437 630 000	448 780 000
World of Vacations/Nolitour		
revenus (\$)	377 000 000	511 000 000
effectif voyageurs	218 301 000	266 496 000
Américanada		
revenus (\$)	37 000 000	62 000 000
effectif voyageurs	189	185
Rêvatours		
revenus (\$)	12 000 000	7 300 000
effectif voyageurs	27 4 000	25 7 000
Vacances Air Transat (France)		
revenus (€)	97 000 000	120 000 000
effectif voyageurs	155 82 000	156 100 000
Look Voyages		
revenus (€)	292 000 000	300 000 000
effectif passagers	486 1 400 000	501 1 500 000
Brok'Air		
revenus (€)	31 000 000	11 000 000
effectif	26	62

2 la distribution et les agences de voyages

	2002	2001
Consultour		
revenus du réseau (\$)	537 000 000	461 000 000
revenus de commissions (\$)	6 700 000	5 000 000
points de vente	231	211
Voyages Exit		
revenus de commissions (\$)	3 600 000	2 700 000
effectif	78	70
Anyway		
revenus de commissions (€)	6 400 000	3 900 000
effectif	111	107
Club Voyages (France)		
revenus de commissions (€)	8 300 000	8 600 000
effectif points de vente	226 63	232 63

3 le transport aérien

	2002	2001
Air Transat		
revenus (\$)	787 000 000	801 000 000
effectif passagers	2 199 2 845 000	2 029 3 300 000
Star Airlines		
revenus (€)	121 000 000	110 000 000
effectif passagers	318 819 000	301 805 000
Handlex		
revenus (\$)	23 000 000	23 000 000
effectif	792	751

4 les voyageurs réceptifs et les services à destination

	2002	2001
Jonview Canada		
revenus (\$)	79 000 000	100 000 000
effectif voyageurs	141 161 000	150 165 000
DMC Transat		
revenus (\$)	20 000 000	23 000 000
effectif voyageurs	40 36 000	48 38 000
Air Transat Holidays USA		
revenus (\$)	6 200 000	7 100 000
effectif	21	25
Tourgreece		
revenus (€)	12 000 000	14 000 000
effectif	29	40



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

Message aux actionnaires

la force de l'équipe

La fin de l'exercice 2002 a coïncidé avec le quinzième anniversaire de notre organisation. En effet, c'est en avril 1987 que nous avons lancé le premier appel public à l'épargne qui devait donner naissance à Transat et à Air Transat. Le 14 novembre suivant avait lieu notre vol inaugural, de Montréal à Acapulco. L'exercice 1988 s'était terminé par des revenus de 86 millions de dollars. Quinze ans plus tard, avec des revenus supérieurs à deux milliards de dollars, plus de 5 000 employés sur deux continents et une vaste gamme de produits de calibre mondial, Transat se classe aisément parmi les dix premières entreprises de tourisme intégrées du monde.

Le sort a voulu que cet anniversaire survienne dans la foulée d'un exercice exceptionnellement difficile pour l'industrie du tourisme. Les attentats du 11 septembre 2001 ont bouleversé notre industrie. Cette tragédie, dont les effets les plus graves sont maintenant derrière nous, a eu un effet dévastateur sur la demande durant la saison d'hiver 2001-2002. Elle a aussi entraîné des changements dans les projets de voyage du public, du moins à court terme, testant au maximum la capacité d'adaptation de l'industrie, une épreuve dont Transat s'est bien tirée.

La crise a été suffisamment intense pour plonger la majorité des entreprises du secteur du voyage dans des difficultés financières sérieuses, sinon fatales. Heureusement, notre organisation s'est mobilisée et a réagi rapidement. Si bien que nous présentons des résultats dont il y a tout lieu d'être fiers vu les circonstances. Car nous avons non seulement renoué avec la rentabilité, mais également fait progresser les grandes initiatives destinées à améliorer notre efficacité et la qualité de notre produit. Comment expliquer un bilan qui se démarque si avantageusement de celui de la plupart des entreprises du secteur du voyage? La raison tient d'abord et avant tout au travail acharné de nos employés, qui ont fait preuve d'une ténacité et d'une solidarité admirables dans une conjoncture éprouvante.

La saison d'hiver a vu le nombre de voyageurs baisser d'environ 25 %, soit à peu près la proportion que nous avons prévue dès septembre 2001, au moment où nous mettions en œuvre notre plan d'urgence. Un plan, faut-il le rappeler, qui a entraîné une compression des effectifs de 25 % au Canada, une réduction de la capacité d'Air Transat de 25 % également pour la saison d'hiver, des diminutions de salaire et des mesures financières touchant notre structure de capital. Cette reprise en mains déterminée et opportune nous a permis de limiter nos pertes durant la saison d'hiver tout en livrant à nos clients le produit de qualité auquel ils sont en droit de s'attendre.

La demande s'est raffermie graduellement pendant l'année. Au Canada, sans atteindre les chiffres de l'année précédente, le marché a été plus animé que prévu pendant la saison estivale. Plus important encore, l'équilibre de l'offre et de la demande a ouvert la voie à des rendements plus près de la normale. En France, les habitudes et les intentions de voyage se ressentent toujours des effets de la nouvelle législation sur le temps de travail, qui influe sur les déplacements hors du pays en général et les vols moyen-courrier en particulier. La situation économique inspire également de l'inquiétude. En plus, l'attentat de Djerba, en Tunisie, en avril 2002, a cassé net la reprise touristique qui se dessinait clairement, perturbant nos activités françaises à destination du Bassin méditerranéen pour le reste de l'année. Ce contexte et des problèmes de gestion de la capacité ont entraîné une détérioration de la performance et une perte chez Look Voyages, notre fer de lance en France. Pour y faire face, nous avons mis en branle un plan correctif qui demeurera l'une de nos priorités en 2003.

Nous terminons 2002 avec des revenus de 2,1 milliards de dollars, soit une baisse de 1,7 % par rapport à l'an dernier, et un bénéfice net de 7,8 millions de dollars, soit 0,18 \$ par action. L'année précédente, nous avons enregistré une perte avant éléments inhabituels de 4,2 millions de dollars. Cependant, par suite de la radiation d'une partie de la flotte d'Air Transat et d'autres éléments inhabituels, l'exercice 2001 s'était terminé par une perte de 99 millions de dollars (3,07 \$ par action).

Notre situation financière et stratégique, au moment d'entamer l'exercice 2003, demeure saine. Nos activités canadiennes sont profitables, la demande continue de s'améliorer, notre gamme de produits correspond aux attentes du marché, nous maintenons un «état d'alerte» permanent qui nous permet de réagir promptement aux fluctuations de la demande. Qui plus est, notre organisation est ressortie de la dernière crise plus soudée que jamais, et bien décidée à réussir. Cela dit, l'année 2003 s'est ouverte sur un certain nombre d'incertitudes — sur les plans économique et géopolitique — qui nous incitent à persévérer dans l'approche prudente qui est la nôtre depuis septembre 2001.

Au Canada, quelques voyageurs expéditifs semblent s'entêter à maintenir une situation d'offre excédentaire dont les effets sont néfastes. Nos marges pourraient donc souffrir, du moins sur certains marchés, durant l'hiver 2002-2003, qui laisse prévoir une demande supérieure à celle de l'an dernier, mais sans doute inférieure à celle de 2000-2001. Enfin, comme nous l'évoquions plus haut, on observe de nouvelles tendances chez les voyageurs, qui privilégient maintenant des destinations plus rapprochées et des séjours dont la durée varie davantage, avec les défis logistiques que cela suppose. De même, sous l'effet des taux de change notamment, certaines destinations traditionnelles perdent de leur popularité au profit de destinations nouvelles. En France, les conditions de marché exigeantes que nous évoquions plus haut perduraient au début de l'exercice 2003.

J'aimerais souligner la nomination de Nelson Gentiletti qui, depuis août 2002, occupe les fonctions de vice-président, finances et administration et chef de la direction financière, de même que la nomination de Louise Piché au poste de vice-présidente corporative, ressources humaines. Je voudrais également rappeler la collaboration précieuse de tous nos partenaires et actionnaires institutionnels, dont la Caisse de dépôt et placement du Québec et le Fonds de solidarité FTQ, sans oublier nos banquiers, qui nous ont renouvelé leur confiance au cours de l'année. Je pense aussi à nos collègues et partenaires hôteliers, partout dans le monde, qui ont travaillé sans relâche, dans l'intérêt commun, pour ajuster leur offre en fonction de la conjoncture. Je tiens aussi à remercier haut et fort l'ensemble de nos employés, qui ont fait un travail admirable. Toute l'équipe de la haute direction se joint à moi pour leur dire «bravo et merci». Le succès d'une organisation comme la nôtre doit beaucoup à l'accumulation de gestes quotidiens, même les plus modestes, et nous sommes conscients des efforts, voire des sacrifices, qui ont été et qui continuent d'être consentis. Enfin, un mot de remerciement pour nos administrateurs, qui ont été fidèles à leur poste tout au long de l'année et qui ont su jouer leur rôle avec diligence.

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J.M. Eustache', with a long horizontal flourish extending to the right.

*Jean-Marc Eustache
Le 4 février 2003*



Le conseil d'administration
de Transat A.T. inc.

(de gauche à droite)

André Bisson, O.C.
Marcel Gagnon
Jean-Marc Eustache
Jacques Simoneau
Jean Guertin
Philippe Sureau
John D. Thompson
Michel Lessard
André Lévesque
Lina De Cesare
Benoît Deschamps
H. Clifford Hatch Jr.
Peter G. White

Rapport de gestion

Le présent rapport de gestion passe en revue les résultats de notre société et doit être lu avec les *Données financières supplémentaires* ainsi que les états financiers consolidés et les notes y afférentes qui figurent ailleurs dans le présent rapport annuel. Ce rapport de gestion établit la comparaison entre les résultats des exercices 2002 et 2001 et traite des questions et des risques qui pourraient avoir une incidence sur l'exploitation de notre société dans l'avenir. Il contient également certaines déclarations prospectives à l'égard de notre société. En soi, ces déclarations prospectives comportent des risques et des incertitudes qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent grandement de ceux envisagés dans ces déclarations prospectives. Nous considérons que les hypothèses sur lesquelles s'appuient ces déclarations prospectives sont raisonnables, mais nous avisons le lecteur que ces hypothèses à l'égard d'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 touchent nos activités. Le lecteur trouvera ailleurs dans ce rapport de gestion certains risques et incertitudes qui ont une incidence sur nos activités.

Notre notice annuelle qui a été déposée auprès des commissions canadiennes des valeurs mobilières comporte également de l'information sur les risques et incertitudes. L'information présentée dans ce rapport de gestion est datée du 4 février 2003.

Nos états financiers sont dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada («PCGR»). Tous les montants sont exprimés en dollars canadiens, à moins d'indication contraire. Les expressions «nous», «notre» ou la «société», sauf indication contraire, désignent Transat A.T. Inc et ses filiales.

Objectifs de la direction pour l'exercice 2003

L'industrie des voyages vacances continue de se remettre des répercussions des événements du 11 septembre 2001. Par conséquent, nos activités devraient encore s'améliorer au cours de l'exercice 2003. Toutefois, malgré la vigueur de l'économie au Canada, nous sommes préoccupés par les retombées d'une guerre possible en Irak ainsi que par la surcapacité que nous croyons percevoir au Canada, particulièrement sur le marché ontarien. Nous avons connu un exercice difficile en France en raison des conditions économiques défavorables et des inquiétudes qui persistent à l'égard de nouvelles attaques terroristes, particulièrement à la suite de l'attentat à Djerba, en Tunisie, en avril 2002. Compte tenu de ces facteurs, nous croyons que nous devons gérer nos ressources financières de façon très prudente et nous avons établi les objectifs suivants pour l'exercice 2003 :

- Porter notre attention sur la réduction des coûts
- Améliorer la rentabilité de nos activités en France
- Entreprendre un examen de notre flotte d'aéronefs
- Consolider les activités de nos voyageurs et de distribution au Canada

Nous ne prévoyons pas effectuer d'acquisitions importantes au cours de 2003. Nous mettrons l'accent sur la réduction de nos dépenses d'exploitation grâce à l'efficacité opérationnelle, rehaussant ainsi la rentabilité de notre exploitation.

Points saillants financiers

État des résultats

- Les revenus de 2002 ont diminué légèrement de 1,7 %, par rapport à 2001, passant de 2 121,9 millions de dollars à 2 086,7 millions de dollars.
- Les revenus, déduction faite des dépenses d'exploitation, se sont accrus de 24 % pour atteindre 71,9 millions de dollars, contre 58,0 millions de dollars pour 2001.
- Le bénéfice net de 7,8 millions de dollars de 2002 contraste avec la perte nette de 4,2 millions de dollars de 2001 (avant déduction de la charge après impôts pour les éléments inhabituels d'un montant de 94,8 millions de dollars).

Bilan

- Les espèces et quasi-espèces ont atteint 260,1 millions de dollars (y compris un montant de 101,3 millions de dollars détenus en fiducie ou autrement réservés), en hausse de 175,5 millions de dollars par rapport à 2001.
- Le fonds de roulement s'est établi à 41,8 millions de dollars, soit une augmentation de 76,4 millions de dollars en regard de 2001.
- La dette totale a diminué de 36,7 millions de dollars comparativement à 2001 pour s'établir à 130,5 millions de dollars.
- Des débetures et des débetures convertibles ont été émises pour un montant de 71,0 millions de dollars (déduction faite des frais d'émission) en 2002.

État des flux de trésorerie

- Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation ont totalisé 184,0 millions de dollars, en hausse de 196,0 millions de dollars par rapport à 2001.

Résultats

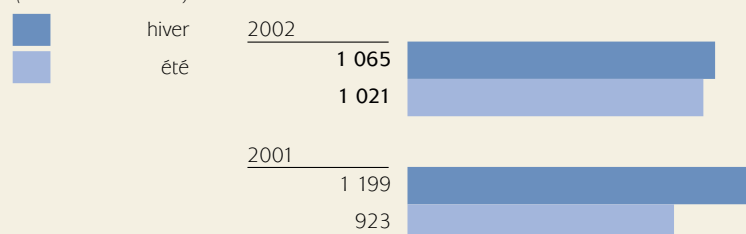
Revenus par saison

Exercices terminés les 31 octobre [en milliers de dollars]

	2002 \$	2001 \$	Variation entre 2002 et 2001	
			\$	%
Saison d'hiver	1 065 473	1 199 343	(133 870)	(11,2)
Saison d'été	1 021 225	922 543	98 682	10,7
Total	2 086 698	2 121 886	(35 188)	(1,7)

Nous tirons nos revenus des voyageurs expéditifs, du transport aérien, des agences de voyages, de la distribution, des voyageurs réceptifs et des services offerts à destination.

Revenus par saison
(en millions de dollars)



Saison d'hiver

La diminution des revenus durant la saison d'hiver 2002, comparativement à 2001, est principalement attribuable à la chute du volume de ventes en raison d'une baisse de la demande, particulièrement au Canada, par suite des événements du 11 septembre 2001. En regard de la saison d'hiver 2001, le volume de voyageurs a diminué d'environ 34 % au Canada. En France, la baisse du volume de voyageurs n'a pas été aussi prononcée qu'au Canada, s'établissant à environ 25 %. Ces réductions n'ont été que partiellement compensées par la croissance des revenus découlant de nos acquisitions de 2001.

Saison d'été

Comparativement à 2001, les revenus de la saison d'été 2002 ont augmenté, malgré un affaissement de 18 % du volume de voyageurs au Canada et de 6 % en France. Par rapport à 2001, la baisse du nombre de voyageurs a été contrebalancée par la hausse des prix au Canada au cours de la saison d'été 2002.

Revenus par secteur géographique

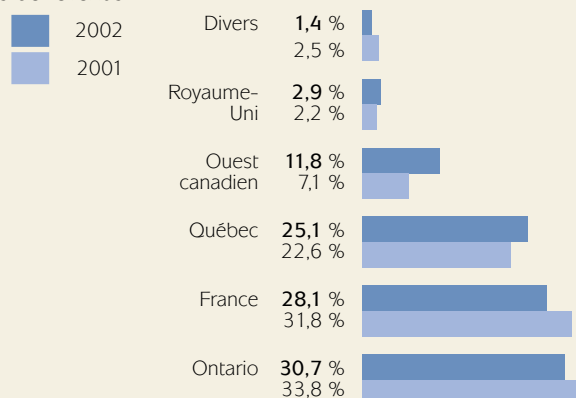
Exercices terminés les 31 octobre [en milliers de dollars]

	2002		2001	
	\$	%	\$	%
Canada	1 411 142	67,6	1 447 226	68,2
France et autres	675 556	32,4	674 660	31,8
Total	2 086 698	100,0	2 121 886	100,0

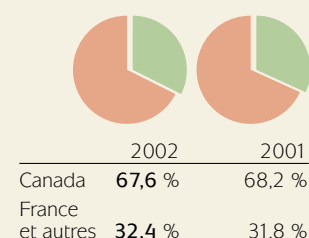
Le tableau ci-dessus présente nos revenus en dollars et en pourcentage du total des revenus par secteur géographique pour les exercices 2002 et 2001.

Selon les données géographiques, les revenus exprimés en dollars et en pourcentage ont diminué au Canada, alors qu'ils ont progressé en Europe. Cette progression est attribuable à une incidence favorable des taux de change entre le dollar canadien et l'euro. Le volume total de voyageurs lié aux voyageurs expéditifs a chuté d'environ 25 % comparativement au niveau de 2001. Cette baisse a été plus accentuée au Canada, s'établissant à près de 28 %, contre près de 14 % en Europe.

Sources de revenus



Revenus par secteur géographique



Dépenses d'exploitation

Exercices terminés les 31 octobre [en milliers de dollars]

	2002	2001	Variation entre 2002 et 2001	
	\$	\$	\$	%
Dépenses d'exploitation	2 014 771	2 063 863	(49 092)	(2,4)

Nos dépenses d'exploitation englobent principalement les frais directs, les salaires, les commissions, les coûts d'entretien, le carburant, les frais de manutention et la location d'aéronefs.

Les frais directs comprennent le coût des différents éléments liés à la vente d'un voyage au client par les agences de voyages et engagé par nos voyageurs. Ils tiennent compte du coût des sièges réservés, qu'il s'agisse d'un nombre total ou partiel, sur les vols nolisés et le coût de l'hébergement à l'hôtel.

Les commissions comprennent les frais payés par les voyageurs aux agences de voyages pour leurs services à titre d'intermédiaire entre le voyageur et le client.

Les frais d'entretien se rapportent principalement aux frais engagés par Air Transat pour la remise en état des moteurs et cellules.

Dans l'ensemble, nos dépenses d'exploitation ont légèrement reculé, grâce surtout à la diminution des commissions et des coûts du carburant. Ce recul a été contrebalancé par l'augmentation des frais directs, ce qui donne lieu à une diminution nette de 49,1 millions de dollars comparativement à 2001.

Amortissement

Exercices terminés les 31 octobre [en milliers de dollars]

	2002	2001	Variation entre 2002 et 2001	
	\$	\$	\$	%
Amortissement	44 859	51 275	(6 416)	(12,5)

L'amortissement est calculé sur les immobilisations (acquises et louées), les autres actifs, constitués principalement de frais de financement à long terme et de frais de mise en exploitation, et les pertes de change reportées.

La diminution par rapport à 2001 témoigne de la baisse de l'amortissement pour tous les actifs énumérés ci-dessus. La majeure partie de cette diminution est attribuable aux immobilisations, particulièrement à la radiation, en 2001, des actifs représentant les Lockheed L-1011-150, comptabilisée dans les éléments inhabituels.

Intérêts

Exercices terminés les 31 octobre [en milliers de dollars]

	2002	2001	Variation entre 2002 et 2001	
	\$	\$	\$	%
Intérêts sur la dette à long terme, les contrats de location-acquisition et les débetures	12 418	11 310	1 108	9,8
Autres intérêts et frais financiers	4 576	3 762	814	21,6
Revenus d'intérêts	(5 628)	(10 043)	(4 415)	(44,0)

Intérêts sur la dette à long terme, les contrats de location-acquisition et les débetures

L'augmentation par rapport à 2001 s'explique principalement par les intérêts sur les débetures émises le 10 janvier 2002, au montant de 21,9 millions de dollars, à certains actionnaires et dirigeants, à un taux annuel composé de 15 %, contrebalancée par la baisse des intérêts résultant d'une diminution de la dette totale, y compris les emprunts bancaires.

Autres intérêts et frais financiers

L'augmentation par rapport à 2001 est surtout attribuable aux frais engagés sur nos lignes de crédit, particulièrement pour nos activités en France.

Revenus d'intérêts

La diminution des revenus d'intérêts découle des éléments suivants :

- En 2001, nous avons gagné des revenus d'intérêts sur un prêt consenti à une coentreprise (World of Vacations Ltd.). En mai 2001, nous avons acquis le solde des actions de cette coentreprise et avons donc cessé de constater des revenus d'intérêts de manière consolidée pour cette entité à compter de la date d'acquisition.
- En 2001, nous avons gagné des intérêts plus élevés sur des soldes d'encaisse moins importants.

Impôts sur les bénéfices

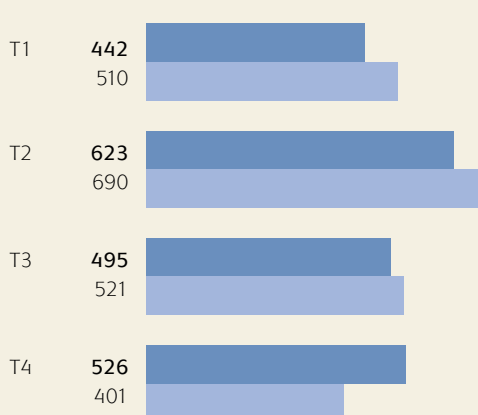
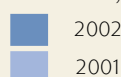
Les impôts sur les bénéfices ont augmenté de 28,6 millions de dollars par rapport à 2001, en raison principalement d'un recouvrement de 22,2 millions de dollars constaté en 2001 relativement à la charge de 117,0 millions de dollars pour les éléments inhabituels.

Principales informations financières trimestrielles non vérifiées

[en milliers de dollars, sauf les données par action]

	T1		T2		T3		T4	
	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001
Revenus	442 208	509 643	623 265	689 700	495 377	521 197	525 848	401 346
Revenus moins les dépenses d'exploitation	(9 937)	15 095	39 893	43 070	17 690	23 269	24 281	(23 411)
Bénéfice net (perte nette)	(17 535)	(649)	14 234	16 522	6 305	5 876	4 784	(120 713)
Bénéfice (perte) par action	(0,54)	(0,02)	0,42	0,51	0,17	0,18	0,12	(3,74)
Bénéfice (perte) dilué(e) par action	(0,54)	(0,02)	0,38	0,51	0,16	0,18	0,12	(3,74)

Revenus par trimestre
(en millions de dollars)



La diminution des revenus des premier, deuxième et troisième trimestres de 2002, comparativement aux périodes correspondantes de 2001, et la croissance des revenus du quatrième trimestre de 2002 en regard du trimestre correspondant de 2001 s'expliquent par les événements du 11 septembre 2001.

La baisse du volume des ventes, des prix et de l'offre a occasionné une contraction des revenus au cours de ces trimestres ainsi qu'un repli du bénéfice d'exploitation et du bénéfice net, sauf au troisième trimestre. Le raffermissement du bénéfice net du troisième trimestre de 2002 comparativement à la période correspondante de 2001 résulte de la baisse de la charge d'impôts sur les bénéfices et de la charge d'écarts d'acquisition par suite de l'adoption des nouvelles normes comptables présentées plus loin dans le présent rapport de gestion.

La perte nette considérable subie au quatrième trimestre de 2001 est principalement attribuable à la charge après impôts de 94,8 millions de dollars liée aux événements du 11 septembre 2001 et à l'important ralentissement qui a par la suite touché l'industrie du tourisme.

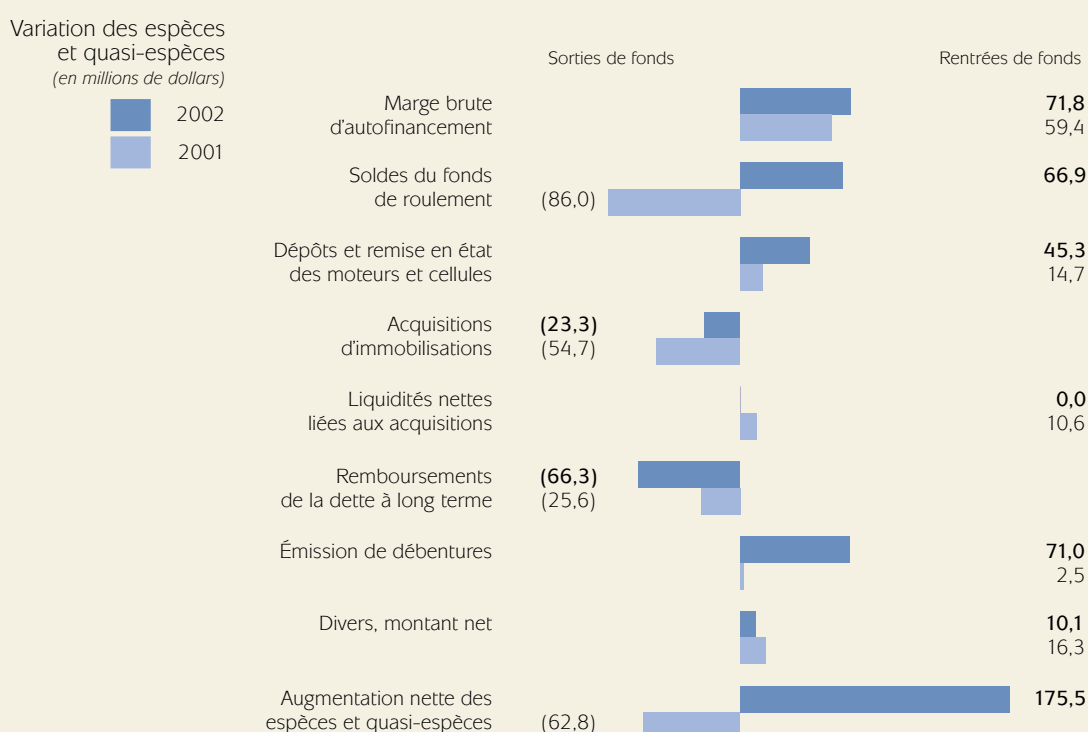
Situation de trésorerie et sources de financement

Flux de trésorerie

Exercices terminés les 31 octobre [en milliers de dollars]

	2002 \$	2001 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	184 014	(12 001)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(26 783)	(59 441)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	18 273	8 660
Variation nette des espèces et quasi-espèces	175 504	(62 782)

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



Au 31 octobre 2002, les espèces et quasi-espèces s'établissaient à 260,1 millions de dollars, y compris un montant de 101,3 millions de dollars détenus en fiducie ou autrement réservés, comparativement à 84,6 millions de dollars (y compris 41,8 millions de dollars détenus en fiducie ou autrement réservés) au 31 octobre 2001. Notre bilan témoigne d'un ratio de liquidité générale de 1,1 et d'un fonds de roulement de 41,8 millions de dollars, en regard d'un ratio de 0,9 et d'un fonds de roulement déficitaire de 34,6 millions de dollars en 2001.

Nous avons aussi accès à des lignes de crédit non utilisées s'élevant à 63,6 millions de dollars.

Activités d'exploitation

Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation ont atteint 184,0 millions de dollars, soit une hausse de 196,0 millions de dollars comparativement à 2001, attribuable principalement à la variation nette des soldes du fonds de roulement liés à l'exploitation et à la variation nette des dépôts et frais de remise en état des moteurs et cellules. Dans l'ensemble, il y a eu une augmentation dans les dépôts de clients et revenus reportés en raison de l'accroissement des réservations pour la saison 2002-2003, comparativement à l'exercice précédent, et dans les frais de remise en état des moteurs et cellules.

Activités d'investissement

Les flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement se sont établis à 26,8 millions de dollars, dont une tranche de 23,3 millions de dollars consacrée aux acquisitions d'immobilisations. Pour l'exercice précédent, les flux de trésorerie affectés aux activités d'investissement avaient totalisé 59,4 millions de dollars. Ce montant tient compte d'une somme de 54,7 millions de dollars pour l'acquisition d'immobilisations, d'une somme de 24,5 millions de dollars pour l'acquisition de sociétés (contrebalancée par des liquidités de 35,1 millions de dollars dans ces entités acquises) et d'une somme de 19,1 millions de dollars pour d'autres actifs.

Activités de financement

Les flux de trésorerie provenant des activités de financement ont atteint 18,3 millions de dollars en 2002. Ce montant tient compte de la déduction de divers éléments. Nous avons généré des flux de trésorerie de 71,0 millions de dollars grâce à l'émission de débentures et de débentures convertibles, déduction faite des frais d'émission (décrite plus loin dans le présent rapport de gestion), ainsi que grâce à des emprunts de 9,4 millions de dollars sur nos facilités de crédit existantes. Ces montants ont été réduits par le remboursement net de 64,1 millions de dollars de notre dette à long terme et de nos obligations en vertu des contrats de location-acquisition.

En 2001, les flux de trésorerie provenant des activités de financement s'élevaient à 8,7 millions de dollars en raison d'emprunts accrus de 7,8 millions de dollars sur nos facilités de crédit existantes et d'autres obligations de 6,9 millions de dollars, contrebalancés par un remboursement net de la dette de 9,7 millions de dollars.

Dette et obligations en vertu des contrats de location-acquisition

Au 31 octobre 2002, la dette totale, y compris les emprunts bancaires, s'établissait à 130,5 millions de dollars, contre 167,2 millions de dollars au 31 octobre 2001.

Outre nos obligations au titre de la dette présentées dans notre bilan, nous avons aussi des engagements en vertu de contrats de location-exploitation relatifs à des aéronefs, au terrain, à du matériel roulant, à des systèmes téléphoniques et à des locaux qui s'élèvent à 497,9 millions de dollars.

Nous croyons que nous serons en mesure de nous acquitter de nos obligations au moyen des fonds dont nous disposons, des flux de trésorerie provenant de l'exploitation et d'emprunts sur nos facilités de crédit existantes.

En janvier 2003, nous avons signé une lettre de modalités de prêt qui devrait permettre le renouvellement de nos emprunts bancaires jusqu'en avril 2005 (voir la note 9 afférente aux états financiers consolidés).

Émission de débentures et de bons de souscription

Le 19 février 2002, nous avons émis des débentures subordonnées, non garanties et convertibles pour un montant total de 51,1 millions de dollars, échéant le 1^{er} mars 2007, aux fins générales de l'entreprise et en vue de réduire notre dette. Les débentures portent intérêt au taux de 9 %, payable semestriellement au comptant ou en actions ordinaires de la société, au gré de la société. Les débentures sont également convertibles à tout moment, au gré du porteur, en actions ordinaires de la société à un prix de conversion de 8,75 \$ l'action. Ces débentures sont présentées de façon distincte sous l'avoir des actionnaires.

Le 10 janvier 2002, nous avons émis des débentures à certains actionnaires et dirigeants de la société pour un montant de 21,9 millions de dollars portant intérêt au taux de 15 % et venant à échéance en janvier 2009. Les débentures sont rachetables par anticipation à compter de janvier 2005 selon certaines conditions. Dans le cadre de ce financement, nous avons octroyé 1 421 225 bons de souscription permettant aux porteurs de souscrire un même nombre d'actions ordinaires de la société au prix d'exercice de 6,75 \$ chacune. Ces bons de souscription viennent à échéance le 10 janvier 2007. Les débentures sont présentées au poste Débentures (passif à long terme) et, sous l'avoir des actionnaires, aux postes Bons de souscription et Débentures convertibles et composante capitaux propres d'une débenture.

Plus de détails sont fournis aux notes 11 et 13 afférentes aux états financiers consolidés.

Modifications comptables

L'Institut Canadien des Comptables Agréés («ICCA») a publié de nouveaux chapitres du Manuel, soit le 1581 «Regroupements d'entreprises», et le 3062, «Écarts d'acquisition et autres actifs incorporels». En vertu de ces nouvelles normes, la méthode de la fusion des intérêts communs à l'égard des regroupements d'entreprises ne peut plus être utilisée de façon prospective, et les écarts d'acquisition et autres actifs incorporels ayant une durée de vie indéfinie ne sont plus amortis par imputation aux résultats, mais font plutôt l'objet d'un test de dépréciation annuel, y compris un test transitoire de dépréciation selon lequel toute dépréciation est imputée au solde d'ouverture des bénéfices non répartis. Ce test transitoire a été effectué au cours de l'exercice et a permis de déterminer que la juste valeur de nos écarts d'acquisition et de nos actifs incorporels ayant une durée de vie indéfinie excédait leur valeur comptable. Par conséquent, aucune dépréciation n'a été constatée.

Modifications comptables futures

L'ICCA a publié des modifications du chapitre 1650 «Conversion des devises étrangères». En date du 1^{er} novembre 2002, les normes exigent que la totalité des gains et pertes de change non matérialisés sur les actifs et les passifs libellés en devises soient inclus dans les résultats de l'exercice, y compris les gains et les pertes sur les actifs et passifs monétaires à long terme, comme la dette à long terme et les obligations en vertu de contrats de location-acquisition, qui ont antérieurement été reportés et amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée restante des éléments connexes. L'application de ces modifications se fera de façon rétroactive, avec retraitement des chiffres des périodes antérieures. Nous prévoyons comptabiliser aux bénéfices non répartis une charge cumulative de 1,6 million de dollars relativement à la radiation de la perte de change non amortie sur les éléments monétaires à long terme. Cette charge constitue une imputation hors caisse et n'aura pas d'incidence sur nos espèces et notre situation de trésorerie.

L'ICCA a également publié un nouveau chapitre, soit le 3870 «Rémunérations et autres paiements à base d'actions». Cette nouvelle norme s'applique à l'exercice débutant le 1^{er} novembre 2002. En vertu de cette nouvelle norme, l'ICCA préconise, sans l'imposer, une méthode fondée sur la juste valeur pour la comptabilisation des options sur actions attribuées aux employés, mais permet de présenter, par voie de note afférente aux états financiers, les valeurs pro forma du bénéfice net et du bénéfice par action qui ont été obtenues en calculant le coût des rémunérations à base d'actions selon la méthode de la juste valeur. Ces recommandations s'appliquent aux attributions consenties à compter de la date d'adoption. Nous avons choisi de présenter, par voie de note afférente aux états financiers, l'incidence de l'application de la méthode de la juste valeur en divulguant le bénéfice net pro forma et le bénéfice par action pro forma comme si nous avons appliqué la méthode de la juste valeur. Par conséquent, l'adoption de cette nouvelle norme n'aura pas d'incidence sur nos résultats, notre situation financière et nos flux de trésorerie.

Risques et incertitudes

Facteurs économiques et généraux

Des facteurs économiques, tels qu'un ralentissement important de l'économie, une récession ou une baisse du taux d'emploi au Canada, en France et dans des marchés internationaux clés, pourraient avoir des conséquences défavorables sur les activités et les résultats d'exploitation de notre société, en portant atteinte à la demande de nos produits et services. Nos résultats d'exploitation pourraient également être influencés par des facteurs généraux, notamment des conditions météorologiques extrêmes, la guerre, l'instabilité politique, le terrorisme ou toute menace du genre, les préférences des consommateurs et leurs habitudes de dépense, 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 à l'échelle nationale et internationale, les locations d'automobiles et les réservations d'hôtel et de croisières.

Concurrence

La concurrence est forte au sein de l'industrie du tourisme. 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 sommes aussi en concurrence avec les fournisseurs de voyages qui vendent directement aux voyageurs particuliers à des prix préférentiels. Ces facteurs peuvent nuire à nos revenus et marges bénéficiaires, car nous devons vraisemblablement égaler les prix de la concurrence.

Variation des taux de change et des taux d'intérêt

Notre société est exposée, en raison de ses nombreuses ententes avec des fournisseurs étrangers, aux variations du taux de change en ce qui concerne le dollar américain par rapport au dollar canadien et à l'euro. Ces variations pourraient faire augmenter nos charges d'exploitation. Les variations des taux d'intérêt pourraient également avoir une incidence sur le revenu d'intérêts que nous tirons de nos espèces et quasi-espèces, ainsi que sur la charge d'intérêts découlant des titres de créance à taux variable, ce qui aurait une incidence sur nos bénéfices. Nous achetons des instruments financiers dérivés pour nous couvrir contre les variations des taux de change et des taux d'intérêt à l'égard d'une partie de notre dette à long terme, de nos obligations aux termes de contrats de location-acquisition et de notre financement hors bilan obtenu pour l'achat d'avions.

Coût du carburant et approvisionnement en carburant

Notre société est tout particulièrement exposée aux fluctuations du prix du carburant. Étant donné les pressions concurrentielles au sein de l'industrie touristique, rien ne garantit que nous serions en mesure de repasser toute augmentation du prix du carburant à nos clients en augmentant les tarifs et, le cas échéant, qu'une augmentation de tarif 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 ces produits et services directement auprès des fournisseurs, contournant ainsi tant les voyagistes, comme notre société, que les agents de voyage détaillants par l'entremise desquels nous allons chercher une grande partie de nos revenus. Afin de demeurer concurrentiels, nous avons lancé un service de réservation en ligne au Canada, à www.exit.ca, et en France, par l'entremise de notre filiale Brok'Air, à www.anyway.com, permettant aux consommateurs d'acheter leurs produits de voyage en ligne.

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

Dépendance envers les fournisseurs de voyages

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. En général, nos fournisseurs de voyages peuvent résilier ou modifier des ententes qu'ils ont passées avec nous moyennant un avis relativement court. L'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 fournis par ces fournisseurs ou toute perception de la part des voyageurs d'une baisse de qualité pourrait porter préjudice 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 envers la technologie

Nos activités dépendent de notre capacité d'avoir accès à des renseignements, de gérer les systèmes de réservation, y compris le traitement quotidien d'un grand volume d'appels téléphoniques, et de distribuer des produits de vacances à des agents de voyage détaillants et autres intermédiaires du secteur des voyages. Pour ce faire, nous avons recours à différentes technologies de l'information et des télécommunications. L'évolution rapide de ces technologies peut nécessiter des dépenses en capital plus élevées que prévu pour améliorer ou perfectionner 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 clients et à nos résultats d'exploitation.

Dépendance envers les dépôts et paiements anticipés des clients

Une grande partie de nos revenus d'intérêts provient des intérêts obtenus sur les dépôts et sur les paiements anticipés des clients. Aux termes de notre politique de placement, nous ne pouvons investir ces dépôts et paiements anticipés que dans des titres de bonne qualité. Si ces titres ne procurent pas un aussi bon rendement que par le passé, notre société pourrait voir son revenu d'intérêts diminuer.

Fonds de roulement déficitaire

Dans le cadre de nos activités, nous recueillons des dépôts et des paiements anticipés de nos clients. Si les fonds provenant de ces paiements anticipés devaient diminuer et que la société devait trouver une source de capital de rechange, rien ne garantit qu'elle trouverait une telle source selon des modalités qui lui conviennent, 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 sommes donc d'avis 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'indication 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 et fiscalité

Les résultats futurs de notre société peuvent varier en fonction d'une mesure prise par tout organisme gouvernemental ayant autorité sur les activités de la société, y compris l'octroi et le délai d'octroi de certaines autorisations ou de certains permis gouvernementaux, la passation de règlements qui ont une incidence sur les normes de service à la clientèle, notamment les nouvelles normes de sécurité des passagers, l'adoption de restrictions antibruit ou de circulation nocturne plus limitatives et la mise en vigueur de règlements provinciaux ayant une incidence sur les activités des agences de voyages de détail et grossistes. De plus, des plans 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 en capital

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

Interruption de l'exploitation

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

Couverture d'assurance

Le 25 septembre 2001, par suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001, les compagnies d'assurance du monde entier ont résilié leur couverture contre les risques de guerre et d'actes terroristes. Par la suite, cette couverture a été rétablie pour les transporteurs aériens en contrepartie d'une prime coûteuse de 1,25 \$ US par passager. Toutefois, l'assurance responsabilité civile envers les tiers a été limitée à un maximum de 50 000 000 \$ US.

Pour parer à la situation, les gouvernements canadien et français ont octroyé aux transporteurs aériens une assurance responsabilité civile envers les tiers en cas de guerre ou d'actes terroristes qui dépasse les 50 000 000 \$ US, à condition qu'une couverture adéquate contre ces risques ne soit pas offerte sur le marché selon des modalités raisonnables. Le gouvernement français s'est désengagé récemment de son obligation, forçant la société aérienne affiliée en France à souscrire de l'assurance sur le marché. Rien ne garantit que le gouvernement canadien n'imitera pas son homologue français et qu'il ne décidera pas de cesser de couvrir les transporteurs aériens contre ce risque. L'Organisation de l'aviation civile internationale cherche à obtenir l'appui des gouvernements de par le monde pour créer une assurance responsabilité civile envers les tiers dépassant 50 000 000 \$ US qui protégera les transporteurs aériens en cas de guerre ou d'actes terroristes. Rien n'indique si une telle assurance verra le jour ou à quel moment, le cas échéant.

Victimes d'accidents

Nous croyons que nous et nos fournisseurs disposons d'une assurance responsabilité civile adéquate pour nous protéger contre les risques auxquels nous sommes exposés dans le cours normal de nos activités, tels que des réclamations pour blessures graves ou pour décès par suite de l'accident d'un avion transportant nos passagers. Quoique nous n'ayons jamais fait l'objet d'une réclamation d'assurance responsabilité civile pour laquelle nous n'avions pas de couverture suffisante, rien ne garantit que notre assurance suffira à couvrir des réclamations d'envergure ou que l'assureur sera solvable au moment d'une perte assurée. 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 d'exploitation et à notre stratégie de croissance. La disponibilité et le coût de ces installations dans l'avenir pourraient avoir une incidence défavorable sur nos activités.

Obligations en vertu de baux sur des avions

Notre société compte des obligations considérables en vertu de baux non résiliables à l'égard de sa flotte aérienne. Si les revenus tirés de l'exploitation des avions devaient diminuer, les paiements aux termes de nos contrats de location pourraient avoir une incidence importante sur les activités de notre société.

Personnel clé

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

Incertitude à l'égard des prochaines conventions collectives

L'incapacité de la société à négocier une convention avec un syndicat représentant certains de ses employés, notamment les pilotes, pourrait porter atteinte à ses activités.

Notre notice annuelle déposée auprès des commissions des valeurs mobilières canadiennes contient aussi des renseignements sur les risques et incertitudes.

Perspectives

L'exercice 2003 sera exigeant. Au Canada, les volumes de réservations sont actuellement supérieurs à ceux de 2002 à la même date, mais inférieurs à ceux de 2001. Cependant, l'offre est excédentaire, surtout en Ontario, à la suite de certaines augmentations de capacité, ce qui ne peut qu'influer défavorablement sur les marges.

Nous prévoyons une amélioration générale en France, mais les conditions économiques défavorables continueront d'y retarder le retour au plein volume pour les voyages vacances.

En outre, du point de vue macroéconomique, les menaces d'une guerre en Irak et de nouveaux attentats terroristes nous inciteront à adopter une gestion prudente.

Compte tenu de ce qui précède, nous prévoyons une amélioration de nos résultats par rapport à 2002, mais pas aux niveaux normalement enregistrés.

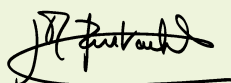
Rapport de la direction et rapport des vérificateurs

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

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

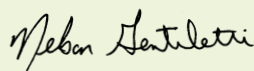
Le conseil d'administration assume ses responsabilités à l'égard des états financiers consolidés, principalement par l'entremise de son comité de vérification. Le comité de vérification révisé les états financiers consolidés annuels et en recommande l'approbation au conseil d'administration. Le comité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

Le président du conseil,
président et chef de la direction,



Jean-Marc Eustache

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



Nelson Gentiletti

Aux actionnaires de Transat A.T. inc.

Nous avons vérifié les bilans consolidés de Transat A.T. inc. aux 31 octobre 2002 et 2001 et les états consolidés des résultats, des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie des exercices terminés à ces dates. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

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

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société aux 31 octobre 2002 et 2001 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour les exercices terminés à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.



Ernst & Young s.r.l.
Comptables agréés

Montréal, Canada
le 6 janvier 2003

Bilans consolidés

Aux 31 octobre [en milliers de dollars]

	2002 \$	2001 \$
ACTIF		
Actif à court terme		
Espèces et quasi-espèces [note 4]	260 123	84 619
Débiteurs	101 613	88 510
Impôts sur les bénéfices à recevoir	15 139	35 375
Actifs d'impôts futurs	1 352	8 283
Stocks	10 124	11 348
Frais payés d'avance	48 389	30 496
Tranche récupérable à moins d'un an des dépôts et coûts de remise en état des moteurs et cellules	33 850	36 880
Total de l'actif à court terme	470 590	295 511
Dépôts et coûts de remise en état des moteurs et cellules [note 5]	17 707	32 465
Actifs d'impôts futurs [note 17]	18 028	17 891
Immobilisations [note 6]	169 316	185 403
Écarts d'acquisition	69 935	68 617
Autres éléments d'actif [note 7]	29 499	30 199
	775 075	630 086
PASSIF ET AVOIR DES ACTIONNAIRES		
Passif à court terme		
Emprunts bancaires [note 8]	18 618	8 843
Créditeurs et charges à payer	249 852	232 378
Dépôts de clients et revenus reportés	136 078	66 960
Versements sur la dette à long terme et sur les obligations en vertu de contrats de location-acquisition échéant à moins d'un an	24 257	21 965
Total du passif à court terme	428 805	330 146
Dette à long terme [note 9]	21 455	73 036
Obligations en vertu de contrats de location-acquisition [note 10]	36 990	52 495
Déventures [note 11]	29 226	10 894
Excédent de la provision pour remise en état des moteurs et cellules sur les dépôts	35 614	15 715
Part des actionnaires sans contrôle et autres éléments de passif	15 925	11 933
Passifs d'impôts futurs [note 17]	11 710	—
	579 725	494 219
Avoir des actionnaires		
Capital-actions [note 12]	110 200	109 402
Déventures convertibles et composante capitaux propres d'une débenture [notes 11 et 13]	52 786	1 606
Bénéfices non répartis	30 243	25 879
Bons de souscription [note 11]	4 122	—
Écarts de conversion reportés	(2 001)	(1 020)
	195 350	135 867
	775 075	630 086

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

Engagements et éventualités [note 20]
Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

États consolidés des résultats

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

	2002 \$	2001 \$
Revenus	2 086 698	2 121 886
Dépenses d'exploitation	2 014 771	2 063 863
	71 927	58 023
Amortissement <i>[note 14]</i>	44 859	51 275
Intérêts sur la dette à long terme, les obligations en vertu de contrats de location-acquisition et les débetures	12 418	11 310
Autres intérêts et frais financiers	4 576	3 762
Revenus d'intérêts	(5 628)	(10 043)
Quote-part du bénéfice net des sociétés satellites	(919)	(939)
	55 306	55 365
Bénéfice avant les postes suivants	16 621	2 658
Éléments inhabituels <i>[note 16]</i>	—	(116 972)
	16 621	(114 314)
Impôts sur les bénéfices (récupération) <i>[note 17]</i>		
Exigibles	(10 556)	(22 553)
Futurs	19 207	2 644
	8 651	(19 909)
Bénéfice (perte) avant charge d'écarts d'acquisition et part des actionnaires sans contrôle dans les résultats de filiales	7 970	(94 405)
Part des actionnaires sans contrôle dans les résultats de filiales	(182)	(117)
Charge d'écarts d'acquisition	—	(4 442)
Bénéfice net (perte nette) de l'exercice	7 788	(98 964)
Bénéfice net (perte nette) par action avant charge d'écarts d'acquisition		
Bénéfice (perte) par action	0,18	(2,93)
Bénéfice (perte) dilué(e) par action	0,18	(2,93)
Bénéfice net (perte nette) par action <i>[note 12]</i>		
Bénéfice (perte) par action	0,18	(3,07)
Bénéfice (perte) dilué(e) par action	0,18	(3,07)

États consolidés des bénéfices non répartis

Exercices terminés les 31 octobre [en milliers de dollars]

	2002 \$	2001 \$
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	25 879	124 952
Bénéfice net (perte nette) de l'exercice	7 788	(98 964)
Frais d'émission de débetures convertibles, déduction faite des impôts futurs y afférents de 703 \$	(1 278)	—
Intérêts sur la composante capitaux propres de débetures, déduction faite des impôts y afférents de 1 141 \$	(2 146)	—
Modification de conventions comptables	—	(97)
Prime versée au rachat d'actions ordinaires <i>[note 12]</i>	—	(12)
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	30 243	25 879

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

États consolidés des flux de trésorerie

Exercices terminés les 31 octobre [en milliers de dollars]

	2002 \$	2001 \$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net (perte nette) de l'exercice	7 788	(98 964)
Imputations à l'exploitation ne nécessitant pas de sorties (rentrées) de fonds		
Amortissement et charge d'écarts d'acquisition	44 859	55 717
Radiation d'éléments d'actif	—	100 782
Quote-part du bénéfice net des sociétés satellites	(919)	(939)
Part des actionnaires sans contrôle dans les résultats de filiales	182	117
Impôts futurs	19 207	2 644
Intérêts sur débetures	664	—
Marge brute d'autofinancement	71 781	59 357
Variation nette des soldes hors caisse du fonds de roulement liée à l'exploitation	66 929	(86 041)
Variation nette dans les dépôts, coûts et provision pour remise en état des moteurs et cellules	45 304	14 683
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	184 014	(12 001)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Remboursement de dépôts	5 373	8 369
Augmentation des dépôts	(3 641)	(4 586)
Acquisitions d'immobilisations [note 6]	(23 345)	(54 697)
Autres éléments d'actif	(5 170)	(19 103)
Contrepartie versée pour des sociétés acquises	—	(24 546)
Espèces et quasi-espèces de sociétés acquises	—	35 122
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(26 783)	(59 441)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Emprunts bancaires	9 379	7 755
Dette à long terme – crédit à terme rotatif	(45 020)	(2 353)
Augmentation d'autres éléments de la dette à long terme	2 205	15 899
Remboursement d'autres éléments de la dette à long terme et des obligations en vertu de contrats de location-acquisition	(21 264)	(23 281)
Autres éléments de passif	3 631	6 884
Produit de l'émission d'actions ordinaires	798	1 256
Produit de l'émission de débetures, net des frais d'émission	70 989	2 500
Intérêts sur débetures convertibles	(2 445)	—
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	18 273	8 660
Variation nette des espèces et quasi-espèces	175 504	(62 782)
Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice	84 619	147 401
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice	260 123	84 619
Informations supplémentaires		
Impôts sur les bénéfices payés	355	16 831
Intérêts payés	13 942	13 144

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

31 octobre 2002 et 2001 [Les montants sont exprimés en milliers de dollars, à l'exception du capital-actions, des régimes d'options d'achat d'actions, des bons de souscription et des montants par action.]

1 CONSTITUTION ET NATURE DES ACTIVITÉS

Transat A.T. inc., constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, est une société intégrée dans l'industrie du tourisme. Les voyagistes offrent des voyages vacances dont le transport est assuré en partie par un service commercial de vols nolisés de passagers exploité par des sociétés membres du groupe. Les agences de voyages fournissent des conseils aux consommateurs et distribuent les produits offerts par les voyagistes et autres services liés à l'industrie du tourisme. La société agit également à titre de franchiseur dans l'industrie du voyage et dans la gestion hôtelière.

2 PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers consolidés de la société ont été dressés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. La préparation des états financiers, conformément aux principes comptables généralement reconnus, nécessite que la direction fasse des estimations et formule des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers et les notes y afférentes. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations. De l'avis de la direction, les états financiers ont été préparés adéquatement dans les limites raisonnables de l'importance relative et dans le cadre des conventions comptables résumées ci-après.

Principes de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de la société, de ses filiales et de sa coentreprise ainsi que les placements dans les sociétés satellites dont les principales sociétés sont les suivantes :

Entités légales	Participation détenue au 31 octobre 2002	Mode de comptabilisation
Air Transat A.T. inc.	100 %	Consolidation
Air Transat Holidays USA	100 %	Consolidation
Brok'Air S.A.	100 %	Consolidation
Caïd S.A.	100 %	Consolidation
Consultour inc.	100 %	Consolidation
Corporation de gestion hôtelière Cameleon	100 %	Consolidation
Euro Charter S.A.S.	100 %	Consolidation
Révatours inc.	100 %	Consolidation
Services Aéroportuaires Handlex inc.	100 %	Consolidation
Tours Américanada International inc.	100 %	Consolidation
Transat A.T. Barbados Limited	100 %	Consolidation
Transat Tours Canada inc. [«Transat Tours»]	100 %	Consolidation
Vacances Air Transat (France) S.A.S.	100 %	Consolidation
Vacances A.T. Europe S.A.	100 %	Consolidation
Voyages Exit inc.	100 %	Consolidation
Look Voyages S.A.	99,2 %	Consolidation
DMC Transat inc. [«DMC»]	71,51 %	Consolidation
Star Airlines S.A.	44,3 %	Valeur de consolidation
Tourgreece S.A.	40 %	Valeur de consolidation
Jonview Corporation	35,76 %	Consolidation proportionnelle

Quasi-espèces

Les quasi-espèces sont principalement composées de dépôts à terme, d'acceptations bancaires et de papiers commerciaux facilement convertibles en un montant connu d'espèces avec des échéances initiales de moins de trois mois. Ces investissements sont comptabilisés au coût plus les intérêts courus et leur valeur comptable se rapproche de la juste valeur du marché.

Stocks

Les stocks sont évalués au moindre du coût, établi selon la méthode de l'épuisement successif, et de la valeur du marché. La valeur du marché, dans le cas de marchandises hors taxe, est égale à la valeur de réalisation nette et, pour les autres stocks, à la valeur de remplacement.

Contrats de location-acquisition

Les contrats de location qui transfèrent pratiquement tous les avantages et les risques inhérents à la propriété des biens loués à la société sont capitalisés en inscrivant comme élément d'actif et de passif la valeur actuelle des paiements prévus à ces contrats. Les biens loués, ainsi capitalisés, sont amortis sur la durée d'utilisation prévue. Les paiements de loyers sont comptabilisés en partie en réduction du montant de l'obligation et en partie comme intérêt.

2 PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES [suite]

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût et sont amorties, en tenant compte de la valeur résiduelle, selon la méthode linéaire sur la durée estimative de leur utilisation, comme suit :

Biens loués en vertu de contrats de location-acquisition	
Aéronefs	7 à 10 ans
Moteurs d'aéronefs	Cycles utilisés
Autres biens	Durée du bail
Immobilisations acquises	
Hangar et édifices administratifs	35 ans
Aéronefs	7 à 10 ans
Améliorations – aéronefs loués en vertu de contrats de location-exploitation	Durée du bail
Équipement d'aéronefs	5 et 10 ans
Moteurs d'aéronefs	Cycles utilisés
Équipement et logiciels informatiques	3 à 7 ans
Équipement et mobilier de bureau	4 à 10 ans
Améliorations locatives et autres	Durée du bail
Pièces de rechange durables	Utilisation

Autres éléments d'actif

Les autres éléments d'actif incluent, entre autres, les frais engagés dans le cadre de financements à long terme et des frais de mise en exploitation. Les frais engagés dans le cadre de financements sont reportés et amortis sur la période de financement des dettes y afférentes et les frais de mise en exploitation sont amortis sur des périodes ne dépassant pas cinq ans.

Dépôts, coûts et provision pour remise en état des moteurs et cellules

La société pourvoit aux coûts de remise en état des moteurs et cellules pour chaque aéronef au moyen d'une estimation de l'ensemble de ces coûts futurs prévus jusqu'à l'échéance des baux relatifs à ces aéronefs, ou de la durée restante de leur vie utile lorsque détenus, répartis sur le nombre total de cycles de moteurs et le nombre total d'heures de vol des cellules prévus au cours de ces mêmes périodes.

Ces coûts sont imputés aux résultats selon le nombre de cycles utilisés ou le nombre d'heures de vols effectuées au cours de l'exercice, par amortissement des coûts de remise en état capitalisés ou au moyen d'une provision pour coûts futurs selon le cas. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations et les différences peuvent être importantes.

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

Conversion des devises

a) Établissements étrangers autonomes

La société convertit les comptes de ses filiales étrangères autonomes selon la méthode du taux courant. Tous les éléments d'actif et de passif d'établissements étrangers autonomes sont convertis aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les revenus et les dépenses sont convertis aux taux de change moyens de la période. Les gains nets ou pertes nettes résultant de la conversion des actifs et des passifs sont présentés à l'avoir des actionnaires.

b) Comptes et opérations en devises

Les comptes et opérations en devises de la société sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan sont convertis aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice, tandis que les éléments non monétaires sont convertis aux taux de change d'origine. Les revenus et les dépenses sont convertis aux taux de change en vigueur à la date des opérations ou aux taux de change moyens de la période. Les gains ou pertes résultant de la conversion sont compris dans les états consolidés des résultats, sauf ceux correspondant à un élément monétaire dont la durée de vie est prédéterminée et s'étend au-delà de la fin de l'exercice subséquent qui sont amortis sur la durée restante de l'élément d'actif ou de passif.

2 PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES [suite]

Régimes d'intéressement au capital

La société offre des régimes d'intéressement au capital dont la description figure à la note 12. Aucune charge de rémunération n'est constatée à l'égard de ces régimes lorsque des actions et des options d'achat d'actions sont émises en faveur des administrateurs, dirigeants et employés, à l'exception du régime d'incitation à l'actionnariat permanent pour les hauts dirigeants où une charge est constatée aux résultats. Toute contrepartie versée par les administrateurs, dirigeants et employés au moment de l'achat d'actions et de l'exercice de leurs options d'achat d'actions est créditée au capital-actions.

Revenus

Les revenus provenant du transport des passagers sont comptabilisés au retour de chaque vol. Les revenus provenant des voyageurs ainsi que les coûts y afférents sont comptabilisés au départ des passagers. Les revenus de commissions des agences de voyages sont comptabilisés au moment de la réservation. Les montants perçus à l'égard desquels les services n'ont pas encore été rendus sont inscrits dans le passif à court terme sous la rubrique «Dépôts de clients et revenus reportés».

Écarts d'acquisition

Les écarts d'acquisition sont comptabilisés au coût. La société soumet les écarts d'acquisition à un test de dépréciation annuel, et tout excédent de la valeur comptable sur la juste valeur est imputé aux résultats [note 3].

Instruments financiers dérivés

La société a recours aux contrats de change à terme afin de pallier les risques futurs de variation des devises liés aux remboursements de la dette à long terme et des contrats de location libellés en devises, aux paiements de contrats de location-exploitation d'aéronefs, aux encaissements de revenus de certains voyageurs et aux décaissements liés à certaines dépenses d'exploitation en devises. Les gains ou pertes sur ces contrats qui découlent des variations de change sont constatés aux résultats au moment où les opérations sous-jacentes sont réalisées.

De plus, la société a conclu des accords de swap de taux d'intérêt et de devises relativement à certains contrats de location-exploitation. Les montants imputés aux résultats sont fondés sur les taux prévus aux contrats.

Afin de pallier le risque lié à l'instabilité du prix du carburant, la société conclut des contrats de couverture du prix du carburant. Les gains ou pertes qui en résultent sont imputés à la charge de carburant au moment des achats de carburant.

La politique de la société consiste à ne pas spéculer sur les instruments financiers dérivés; ainsi ces instruments sont normalement maintenus jusqu'à leur échéance suivant l'objectif premier de couverture des risques.

Impôts sur les bénéfices

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

Avantages sociaux futurs

La société offre des ententes de retraite de type à prestations déterminées à l'intention de certains membres de la haute direction. La société constate le coût des prestations de retraite de ces employés d'après des calculs actuariels qui font appel à la méthode de répartition au prorata des services et aux meilleures hypothèses de la direction à l'égard du rendement prévu des placements des ententes de retraite, de la croissance des salaires et de l'âge de retraite des employés. Les obligations au titre des ententes de retraite sont actualisées d'après les taux d'intérêt courants du marché.

Bénéfice par action

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

3 MODIFICATION DE CONVENTIONS COMPTABLES

Écarts d'acquisition

En date du 1^{er} novembre 2001, la société a adopté prospectivement les nouvelles recommandations publiées par l'Institut Canadien des Comptables Agréés [«ICCA»] à l'égard des écarts d'acquisition et autres actifs incorporels. En vertu des nouvelles règles, les écarts d'acquisition et certains actifs incorporels ayant une durée de vie utile indéfinie ne sont plus amortis mais plutôt soumis à un test de dépréciation annuel, et tout excédent de la valeur comptable sur la juste valeur est imputé aux résultats.

3 MODIFICATION DE CONVENTIONS COMPTABLES [suite]

Lors de l'adoption initiale des nouvelles recommandations, la société a effectué un test transitoire de dépréciation sur les écarts d'acquisition. Ce test transitoire a permis d'établir que la juste valeur des écarts d'acquisition au 1^{er} novembre 2001 était supérieure à leur valeur comptable.

Jusqu'au 31 octobre 2001, les écarts d'acquisition étaient comptabilisés au coût et étaient amortis linéairement sur des périodes de 10 à 20 ans. La société évaluait annuellement la valeur comptable des écarts d'acquisition afin de déterminer s'il y avait perte de valeur.

Modifications comptables futures

L'ICCA a publié des modifications au chapitre 1650 «Conversion des devises étrangère». Avec prise d'effet le 1^{er} novembre 2002 pour la société, les normes exigent que la totalité des gains et pertes de change non réalisés sur les actifs et les passifs libellés en devises soient inclus dans les résultats de l'exercice, y compris les gains et les pertes sur les actifs et passifs monétaires à long terme, comme la dette à long terme et les obligations en vertu de contrats de location-acquisition, qui ont antérieurement été reportés et amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée restante des éléments connexes. L'application de ces modifications aura pour effet d'augmenter le bénéfice net et le bénéfice par action de 2 037 \$ et 0,06 \$ respectivement pour l'exercice terminé le 31 octobre 2002 et de réduire les bénéfices non répartis de 3 644 \$ au 31 octobre 2001.

L'ICCA a également publié une nouvelle norme comptable, soit le chapitre 3870 «Rémunérations et autres paiements à base d'actions». En vertu de cette nouvelle norme, applicable à compter du 1^{er} novembre 2002 pour la société, l'ICCA préconise, sans l'imposer, une méthode fondée sur la juste valeur pour la comptabilisation des options d'achat d'actions attribuées aux employés, mais permet de présenter les valeurs pro forma du bénéfice net et du bénéfice par action obtenu en calculant le coût des rémunérations à base d'actions selon la méthode de la juste valeur dans une note aux états financiers. La nouvelle norme s'applique aux attributions consenties à compter de la date d'adoption de cette norme. La société a choisi de présenter, par voie de note aux états financiers consolidés, l'impact de l'application de la méthode de la juste valeur en divulguant le bénéfice net pro forma et le bénéfice par action pro forma comme si la société avait appliqué la méthode de la juste valeur. Par conséquent, l'adoption de cette nouvelle norme n'aura pas d'incidence sur les résultats, la situation financière et les flux de trésorerie de la société.

4 ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES

	2002	2001
	\$	\$
Espèces et quasi-espèces	158 823	42 802
Espèces en fiducie ou autrement réservées	101 300	41 817
	260 123	84 619

Les espèces en fiducie ou autrement réservées représentent des fonds reçus de clients pour lesquels les services n'avaient pas été rendus.

De plus, au 31 octobre 2002, des comptes bancaires et des dépôts à terme pour un montant de 1 627 \$ [1 993 \$ en 2001] étaient cédés en nantissement de lettres de garantie émises par des institutions financières.

5 DÉPÔTS ET COÛTS DE REMISE EN ÉTAT DES MOTEURS ET CELLULES

	2002	2001
	\$	\$
Dépôts relatifs aux aéronefs et moteurs loués	15 725	21 011
Dépôts auprès de fournisseurs	35 832	34 861
Coûts de remise en état des moteurs et cellules	—	13 473
	51 557	69 345
Moins tranche récupérable à moins d'un an	33 850	36 880
	17 707	32 465

6 IMMOBILISATIONS

	2002		2001	
	Coût \$	Amortissement cumulé \$	Coût \$	Amortissement cumulé \$
Biens loués en vertu de contrats de location-acquisition				
Aéronefs	56 249	24 446	56 249	18 008
Moteurs d'aéronefs	26 234	9 334	26 234	5 235
Autres biens	8 170	4 499	8 834	2 832
	90 653	38 279	91 317	26 075
Immobilisations acquises				
Hangar et édifices administratifs	7 682	1 836	7 658	1 598
Aéronefs	25 444	7 838	26 371	4 110
Améliorations – aéronefs loués en vertu de contrats de location-exploitation	10 223	3 519	10 167	2 081
Équipement d'aéronefs	28 701	19 154	26 507	17 204
Équipement et logiciels informatiques	78 676	41 569	65 265	28 996
Moteurs d'aéronefs	3 027	327	4 659	1 942
Équipement et mobilier de bureau	21 141	13 468	20 791	12 136
Améliorations locatives et autres	19 927	9 713	18 225	6 854
Pièces de rechange durables	23 651	4 106	17 619	2 180
	218 472	101 530	197 262	77 101
	309 125	139 809	288 579	103 176
Amortissement cumulé	139 809		103 176	
Valeur nette	169 316		185 403	

Au cours de l'exercice, aucune acquisition d'immobilisation n'a été financée au moyen de contrats de location-acquisition [8 567 \$ en 2001].

7 AUTRES ÉLÉMENTS D'ACTIF

	2002	2001
	\$	\$
Frais reportés, solde non amorti	14 209	14 187
Placements dans des sociétés satellites et autres placements	8 101	8 389
Divers	7 189	7 623
	29 499	30 199

8 EMPRUNTS BANCAIRES

Des crédits d'exploitation totalisant 25 800 € [39 783 \$] [23 667 € [33 678 \$] en 2001] ont été accordés à certaines filiales françaises, dont un montant de 12 073 € [18 618 \$] [5 811 € [8 269 \$] au 31 octobre 2001] était utilisé au 31 octobre 2002. Pour l'exercice terminé le 31 octobre 2002, les crédits d'exploitation ont porté intérêt au taux moyen de 4,1 % [5,6 % pour l'exercice terminé le 31 octobre 2001].

9 DETTE À LONG TERME

	2002 \$	2001 \$
Crédit à terme rotatif d'un montant maximum de 55 000 \$, portant intérêt à des taux variables, déterminés à partir d'une grille qui varie en fonction du niveau de certains ratios financiers calculés sur une base consolidée, soit entre 2,82 % et 4,5 % au 31 octobre 2001, et échéant le 28 février 2003	—	45 020
Emprunt à terme d'un montant de 5 279 \$ US [6 228 \$ US en 2001], portant intérêt au taux Libor plus 2,5 %, soit 4,23 % au 31 octobre 2002 [5,66 % au 31 octobre 2001], remboursable par versements variables, échéant en juin 2005 et comportant une hypothèque mobilière sur un aéronef	8 237	9 882
Emprunt à terme d'un montant de 2 205 \$ US [2 550 \$ US en 2001], portant intérêt au taux de 8 %, remboursable par versements mensuels de capital et intérêts de 44 \$ US, échéant en juin 2004 et comportant une hypothèque mobilière sur des pièces de rechange durables	3 441	4 031
Emprunts de 2 319 € [2 912 € en 2001], portant intérêt à des taux variant entre 5,40 % et 6,75 % et venant à échéance entre 2003 et 2006	3 576	4 144
Emprunts à terme d'un montant de 6 098 € [6 098 € en 2001], portant intérêt au taux Euribor plus 0,7 %, soit 3,83 % au 31 octobre 2002 [3,89 % au 31 octobre 2001], et échéant jusqu'en 2007	9 415	8 720
Autres, échéant jusqu'en 2007	6 176	7 513
	30 845	79 310
Moins versements échéant à moins d'un an	9 390	6 274
	21 455	73 036

Au 31 octobre 2002, des lettres de crédit étaient émises pour un total de 14 814 \$, réduisant ainsi du même montant le solde disponible du crédit à terme rotatif [4 264 \$ au 31 octobre 2001].

Aux fins d'ententes de garantie dans le cadre de ses opérations, la filiale Air Transat A.T. inc. bénéficie également d'un crédit spécial rotatif au montant de 35 000 \$, assujéti aux mêmes termes et conditions que le crédit à terme rotatif. Au 31 octobre 2002, des lettres de garantie étaient émises pour un total de 32 778 \$ en vertu de ce crédit spécial rotatif [32 343 \$ au 31 octobre 2001].

En vertu de ces ententes, la société a consenti à ses prêteurs la majorité de ses éléments d'actif comme sûretés sur sa dette à long terme.

Les versements en capital exigibles au cours des cinq prochains exercices s'établissent comme suit : 2003 – 9 390 \$, 2004 – 12 839 \$, 2005 – 6 689 \$, 2006 – 1 360 \$ et 2007 – 567 \$.

10 OBLIGATIONS EN VERTU DE CONTRATS DE LOCATION-ACQUISITION

	2002 \$	2001 \$
Obligations relatives à des aéronefs au montant de 20 225 \$ US [27 385 \$ US en 2001], échéant jusqu'en 2006	31 558	43 451
Obligations relatives à un moteur d'aéronef au montant de 8 570 \$ US [9 013 \$ US en 2001], échéant en 2009	13 371	14 301
Obligations relatives à un moteur d'aéronef au montant de 2 695 \$ US [3 825 \$ US en 2001], échéant en 2005	4 205	6 069
Autres obligations, échéant jusqu'en 2005	2 723	4 365
	51 857	68 186
Moins versements échéant à moins d'un an	14 867	15 691
	36 990	52 495

Les obligations en vertu de contrats de location-acquisition relatives aux aéronefs, aux moteurs d'aéronefs et autres ont été déterminées en utilisant des taux d'intérêt variant entre 3,8 % et 9,5 % [entre 5,0 % et 11,9 % en 2001].

Les loyers minimums exigibles en vertu de ces contrats totalisent 61 193 \$, dont 9 336 \$ d'intérêts, et s'établissent comme suit pour les cinq prochains exercices : 2003 – 18 115 \$, 2004 – 18 907 \$, 2005 – 5 153 \$, 2006 – 7 156 \$ et 2007 – 1 924 \$.

11 DÉBENTURES

- a) La débenture de 10 000 \$ de Transat Tours porte intérêt au taux de 17,5 % et vient à échéance le 1^{er} novembre 2005. Cette débenture est rachetable au gré de Transat Tours à un prix permettant de procurer au 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 débenture, si elle n'est pas rachetée, est convertible en 25 % des actions ordinaires de Transat Tours.

La débenture est nantie par certaines garanties intersociétés et par une hypothèque mobilière sur les actions de certaines filiales de la société et sur la totalité des biens corporels d'Air Transat A.T. inc. et de Transat Tours. Dans l'éventualité où la société ferait l'objet d'une tentative de prise de contrôle, le prêteur aura l'option d'acquérir toutes les actions de Transat Tours en circulation à un prix déterminé selon une formule préétablie.

- b) En septembre 2001, DMC a émis une débenture au montant de 2 500 \$ portant intérêt au taux de 8,25 %. La débenture est remboursable en un seul versement en septembre 2009 en espèces ou en actions de Transat A.T. inc. au gré de cette dernière. La débenture est également rachetable par anticipation au gré de DMC à partir de septembre 2004 moyennant une prime procurant au détenteur un rendement de 11,25 % depuis l'émission compte tenu des intérêts annuels déjà versés et comptabilisés au taux de 8,25 %.

Au 31 octobre 2002, les composantes passif et capitaux propres de la débenture s'établissent respectivement à 819 \$ [894 \$ au 31 octobre 2001] et 1 681 \$ [1 606 \$ au 31 octobre 2001].

- c) Le 10 janvier 2002, la société et Air Transat A.T. inc. ont émis des débentures à certains actionnaires et dirigeants pour un montant de 21 865 \$ portant intérêt au taux de 6 % et venant à échéance en janvier 2009. Les débentures sont rachetables par anticipation à compter de janvier 2005 moyennant le paiement d'une pénalité égale à trois mois d'intérêts. La société et Air Transat A.T. inc. doivent également verser aux détenteurs, à l'échéance ou lors d'un rachat par anticipation ou d'une conversion, une prime leur procurant un rendement annuel composé de 15 % compte tenu de l'intérêt déjà payé au taux de 6 %.

Dans le cadre de ce financement, la société a octroyé 1 421 225 bons de souscription permettant de souscrire un même nombre d'actions ordinaires de la société au prix d'exercice de 6,75 \$ chacun. Ces bons de souscription viennent à échéance le 10 janvier 2007.

La composante passif initiale de la débenture s'élève à 17 743 \$ [18 407 \$ au 31 octobre 2002], et un montant de 4 122 \$ a été attribué aux bons de souscription.

12 CAPITAL-ACTIONS

Autorisé

Un nombre illimité d'actions ordinaires.

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

Émis et en circulation

	2002	2001
	\$	\$
32 460 353 actions ordinaires [32 323 559 en 2001]	110 200	109 402

La *Loi sur les transports au Canada* a pour effet de limiter à 25 % la proportion des actions ordinaires de la société qui peut être détenue par des non-résidents.

En vertu d'une offre de rachat d'actions dans le cours normal des affaires, la société a procédé, au cours de l'exercice terminé le 31 octobre 2001, au rachat et à l'annulation de 2 600 actions ordinaires pour un montant total de 21 \$. La prime versée au rachat de ces actions s'est élevée à 12 \$ et a été imputée aux bénéfices non répartis.

À la suite d'une transaction effectuée en mars 1997, 51 671 actions privilégiées, série 3 sont la propriété de Transat Tours [antérieurement Regent Holidays Limited], sont exclues du solde des actions émises et en circulation et constituent les seules actions privilégiées, série 3 en circulation. Les actions privilégiées, série 3 ne comportent pas de droit de vote et donnent droit à un dividende égal à tout dividende déclaré sur les actions ordinaires. Elles sont convertibles à raison d'une action privilégiée, série 3 pour trois actions ordinaires et remboursables au gré du porteur à leur prix d'émission.

Le 31 octobre 2000, dans le cadre de la finalisation de la transaction d'acquisition de Regent Holidays Limited, maintenant fusionnée dans Transat Tours, 123 800 actions privilégiées, série 3 ont été converties en 371 400 actions ordinaires. De ce nombre, 103 194 actions ordinaires sont devenues la propriété de Regent Holidays Limited et sont exclues des actions émises et en circulation.

Régime de droits de souscription

À l'assemblée annuelle tenue le 27 mars 2002, les actionnaires ont ratifié le renouvellement, par la société, d'un régime de droits de souscription à l'intention des actionnaires [le «régime de droits»]. Le régime de droits donne aux porteurs d'actions ordinaires le droit d'acquérir, dans certaines circonstances, des actions ordinaires additionnelles à un prix équivalent à 50 % de la valeur au marché au moment de l'exercice desdits droits. Le régime de droits est conçu de manière à donner au conseil d'administration le temps d'examiner des offres, permettant ainsi aux actionnaires de recevoir la pleine et juste valeur pour leurs actions. Le régime de droits prendra fin à l'assemblée générale annuelle des actionnaires qui se tiendra en 2005, à moins qu'il n'y soit mis fin au préalable par le conseil d'administration de la société.

Régime d'achat d'actions

Un régime d'achat d'actions est offert aux employés et aux cadres admissibles de la société et de ses filiales. En vertu du régime, au 31 octobre 2002, la société est autorisée à émettre un maximum de 862 017 actions ordinaires. Le régime permet à chaque employé admissible de souscrire un nombre d'actions dont la souscription globale n'excède pas 10 % de son salaire annuel en vigueur à la date d'adhésion. Le prix d'achat des actions dans le cadre du régime correspond au cours moyen pondéré des actions ordinaires pendant les cinq jours de négociation précédant l'émission des actions moins une décote de 10 %.

Au cours de l'exercice, la société a émis 123 690 actions ordinaires [89 578 en 2001] pour un montant de 710 \$ [765 \$ en 2001] en vertu du régime d'achat d'actions.

Régime d'incitation à l'actionariat permanent

Sous réserve de participer au régime d'achat d'actions ordinaires offert à tous les employés de la société, la société attribue annuellement à chaque haut dirigeant admissible un nombre d'actions ordinaires dont le prix de souscription global est égal au pourcentage maximum du salaire contribué, celui-ci n'excédant pas 10 %. Les actions ordinaires ainsi attribuées par la société sont dévolues graduellement au haut dirigeant admissible, sujet à la rétention par celui-ci durant la période de dévolution de la totalité des actions ordinaires souscrites en vertu du régime d'achat d'actions ordinaires de la société.

Régime d'options d'achat d'actions

Des options sont accordées dans le cadre d'un régime d'options d'achat d'actions ordinaires à l'intention des administrateurs, dirigeants et employés. En vertu de ce régime, au 31 octobre 2002, la société peut accorder aux personnes admissibles jusqu'à concurrence de 1 398 208 actions ordinaires à un prix par action correspondant au cours moyen pondéré des actions ordinaires pendant les cinq jours de négociation précédant l'octroi des options. Les options accordées avant 1999 peuvent être exercées au cours d'une période de cinq ans dès la date de l'octroi. Les options accordées à compter de 1999 peuvent être exercées au cours d'une période de dix ans mais sujet à un maximum de un tiers durant les deux premières années suivant l'octroi, de un tiers supplémentaire dans la troisième année et du dernier tiers après le début de la quatrième année. Les tableaux suivants résument l'ensemble des options en circulation :

	2002		2001	
	Nombre d'options	Prix moyen pondéré \$	Nombre d'options	Prix moyen pondéré \$
Au début de l'exercice	2 368 050	9,31	2 050 428	9,06
Attribuées	474 266	6,99	541 430	9,84
Exercées	(13 104)	6,86	(92 476)	5,32
Expirées	(640 000)	12,32	—	—
Annulées	(68 522)	8,70	(131 332)	10,39
À la fin de l'exercice	2 120 690	7,91	2 368 050	9,31
Options pouvant être exercées à la fin de l'exercice	1 258 823	7,59	1 319 495	10,07

Options en circulation				Options pouvant être exercées	
Fourchettes des prix d'exercice \$	Nombre d'options en circulation au 31 octobre 2002	Durée de vie moyenne pondérée	Prix moyen pondéré \$	Nombre d'options pouvant être exercées au 31 octobre 2002	Prix moyen pondéré \$
6,00 à 7,50	1 136 178	7,8 ans	6,87	804 058	6,82
7,51 à 9,00	474 123	7,6 ans	8,02	291 645	7,99
9,01 à 11,50	465 389	8,5 ans	9,89	118 120	9,93
11,51 à 13,00	45 000	0,1 an	12,55	45 000	12,55
	2 120 690		7,91	1 258 823	7,59

12 CAPITAL-ACTIONS [suite]

Bons de souscription

Le 10 janvier 2002, la société a octroyé 1 421 225 bons de souscription [note 11 c)]. Au 31 octobre 2002, aucun de ces bons de souscription n'avait été exercé.

Bénéfice net (perte nette) par action

Le bénéfice (la perte) par action et le bénéfice (la perte) dilué(e) par action ont été calculés comme suit :

	2002	2001
[en milliers, sauf les montants par action]	\$	\$
NUMÉRATEUR		
Bénéfice net (perte nette)	7 788	(98 964)
Intérêts sur débetures convertibles	(2 071)	—
Bénéfice (perte) attribuable aux actionnaires ordinaires et bénéfice (perte) servant au calcul du bénéfice (de la perte) dilué(e) par action	5 717	(98 964)
DÉNOMINATEUR		
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation	32 418	32 248
Effet des titres dilutifs		
Options d'achat d'actions	30	—
Bons de souscription	49	—
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation ajusté servant au calcul du bénéfice (de la perte) dilué(e) par action	32 497	32 248
Bénéfice (perte) par action	0,18	(3,07)
Bénéfice (perte) dilué(e) par action	0,18	(3,07)

Les débetures convertibles et les débetures pouvant être réglées en actions ordinaires n'ont pas été prises en compte dans le calcul du bénéfice (de la perte) dilué(e) par action des exercices 2002 et 2001 en raison de leur effet antidilutif. L'incidence potentielle de ces titres sur le dénominateur est de 4 418 816 actions pour l'exercice 2002 [néant pour l'exercice 2001].

Aux fins du calcul du bénéfice (de la perte) dilué(e) par action pour l'exercice 2002, 984 512 options d'achat d'actions ordinaires ont été exclues du calcul puisque le prix d'exercice de ces options était supérieur au cours moyen des actions de la société. Étant donné la perte enregistrée pour l'exercice 2001, les 2 368 050 options d'achat d'actions ordinaires en circulation ont été exclues du calcul en raison de leur effet antidilutif.

13 DÉBENTURES CONVERTIBLES

Le 19 février 2002, la société a émis des débetures subordonnées, non garanties et convertibles pour un montant total de 51 105 \$ et échéant le 1^{er} mars 2007. Les débetures portent intérêt au taux de 9 %, payable semi-annuellement en espèces ou en actions ordinaires de la société, au gré de la société. Les débetures sont également convertibles à tout moment, au gré du détenteur, en actions ordinaires de la société à un prix de conversion de 8,75 \$.

Le ou après le 1^{er} mars 2005, mais avant le 1^{er} mars 2006, la société pourra racheter les débetures à leur valeur nominale à condition que ses actions aient été transigées à un prix d'au moins 10,94 \$ pour 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 en livrant un nombre d'actions calculé en divisant la valeur nominale des débetures par 95 % de la valeur marchande à la date du rachat ou à l'échéance.

14 AMORTISSEMENT

	2002	2001
	\$	\$
Immobilisations	39 939	44 250
Autres éléments d'actif	3 867	5 409
Pertes de change reportées	1 053	1 616
	44 859	51 275

15 ACQUISITIONS

Acquisitions de l'exercice 2001

Le 22 janvier 2001, la société a acquis, pour une contrepartie de 10 564 \$, une participation de 50 % dans les actions ordinaires du voyageur réceptif Jonview Corporation [«Jonview»]. Cette acquisition a été comptabilisée selon la méthode de l'achat pur et simple. Les résultats de Jonview ont été consolidés proportionnellement à partir du 22 janvier 2001.

En vertu de l'entente, la société bénéficie d'une option d'achat et les autres actionnaires de Jonview bénéficient d'une option de vente relativement à l'acquisition du solde des actions au cours de 2004, à un prix à être déterminé en fonction des bénéfices moyens réalisés au cours de deux des trois meilleurs exercices précédant l'acquisition.

Le 7 septembre 2001, en vertu de plusieurs ententes entre la société et l'actionnaire minoritaire de DMC, ce dernier a acquis un intérêt indirect de 14,24 % dans Jonview et réduit sa participation dans DMC à 28,49 %, le tout en contrepartie d'une somme de 833 \$. L'actionnaire minoritaire a également souscrit à une débenture de 2 500 \$ dans DMC [voir note 11 b)].

À la suite de l'ensemble de ces transactions, DMC est maintenant une filiale détenue à 71,51 % et Jonview, une coentreprise à 35,76 % de Transat A.T. inc. Par conséquent, les résultats de DMC sont consolidés depuis le 7 septembre 2001 alors que ceux de Jonview sont consolidés proportionnellement.

Le 1^{er} mars 2001, la société a acquis, pour une contrepartie de 3 297 \$, la totalité des actions de Rêvateurs inc., un voyageur expéditif. Cette acquisition a été comptabilisée selon la méthode de l'achat pur et simple. Les résultats de Rêvateurs inc. ont été consolidés à partir de la date d'acquisition.

Le 1^{er} mai 2001, la société a acquis, pour une contrepartie de 1 098 \$, le solde des actions [65 %] de World of Vacations Ltd. Cette acquisition a été comptabilisée selon la méthode de l'achat pur et simple. Les résultats ont été consolidés à partir du 1^{er} mai 2001. Avant cette date, les résultats étaient comptabilisés selon la méthode de la consolidation proportionnelle.

Au cours de l'exercice 2001, la filiale Consultour inc. a effectué des acquisitions de réseaux et d'un franchiseur d'agences de voyages pour un coût total de 9 587 \$. Ces acquisitions ont été comptabilisées selon la méthode de l'achat pur et simple. Leurs résultats ont été consolidés à partir des dates distinctes d'acquisitions.

Le 5 mars 2001, la filiale Look Voyages S.A. a acquis une participation de 40 % dans le voyageur réceptif Tourgreece S.A. pour une contrepartie de 1 629 \$. Ce placement a été comptabilisé selon la méthode de la valeur de consolidation à partir de la date d'acquisition. En vertu de l'entente, la société bénéficie d'une option d'achat relativement à l'acquisition du solde des actions au cours de 2004.

	2001
	\$
Éléments d'actif acquis et de passif pris en charge à leur juste valeur marchande	
Espèces et quasi-espèces	35 122
Soldes hors caisse du fonds de roulement	(33 351)
	1 771
Actif à long terme	13 769
Passif à long terme	(20 281)
Écarts d'acquisition	29 287
	24 546
Contrepartie	
Au comptant [y compris les frais d'acquisition]	23 136
Émission d'actions ordinaires et soldes de prix d'achat	1 410
	24 546

16 ÉLÉMENTS INHABITUELS

	2001
	\$
Radiation des éléments d'actif liés aux aéronefs L-1011-150	74 756
Frais de mise à pied et de restructuration	7 099
Frais liés à un incident aux Açores, net des produits de l'assurance	5 315
Radiation d'autres éléments d'actif liés aux activités de commerce électronique	15 026
Radiation d'écarts d'acquisition	5 000
Autres radiations et frais directs liés aux événements inhabituels	9 776
	116 972
Impôts sur les bénéfices liés aux éléments susmentionnés	(40 397)
Réduction de certains actifs d'impôts futurs	18 254
	94 829

16 ÉLÉMENTS INHABITUELS [suite]

Par suite des événements du 11 septembre 2001 et de l'important ralentissement qui a suivi dans l'ensemble du marché touristique, la société a décidé en octobre 2001 de procéder à une réduction importante de sa capacité. Cette décision a entraîné le retrait accéléré des sept aéronefs de type Lockheed L-1011-150 qui restaient dans sa flotte. Par conséquent, la société a procédé à la réduction de la valeur des éléments d'actif liés à ces aéronefs, y compris les moteurs, cellules et pièces de rechange dont la valeur comptable s'élevait à 74 756 \$.

Le ralentissement des activités a également nécessité une réduction importante des effectifs et entraîné des frais de mise à pied, principalement des primes de départ pour les employés touchés par les coupures de poste, lesquels, combinés à des frais de restructuration des activités et autres frais similaires, ont atteint 7 099 \$.

Finalement, le ralentissement a également incité la société à procéder à l'examen de la valeur de certains autres éléments d'actif. À la suite de cette analyse, la société a dû radier la valeur comptable des frais capitalisés au cours de la période de pré-exploitation relativement aux activités de commerce électronique pour un montant total de 15 026 \$, une partie de l'écart d'acquisition liée à la distribution pour un montant de 5 000 \$ et divers autres éléments d'actif pour un montant total de 9 776 \$. Les frais liés à l'incident aux Açores représentent les coûts directs non couverts par la police d'assurance subis à la suite d'un atterrissage d'urgence survenu au cours de l'exercice 2001.

La majorité des éléments décrits précédemment donneront lieu à une économie d'impôts estimative de 40 397 \$. De plus, la société a enregistré un montant de 18 254 \$ au titre de la réduction de valeur des actifs d'impôts futurs liée à l'incertitude quant à l'utilisation des pertes fiscales de filiales.

17 IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Les impôts sur les bénéfices présentés diffèrent du montant calculé en appliquant les taux d'impôts prévus par la loi au bénéfice (perte) avant quote-part du bénéfice net des sociétés satellites, impôts sur les bénéfices, charge d'écarts d'acquisition et part des actionnaires sans contrôle dans les résultats de filiales.

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

	2002 \$	2001 \$
Taux d'impôts prévus par la loi	37,8 %	38,7 %
Impôts sur les bénéfices (récupération) aux taux prévus par la loi	6 291	(44 603)
Éléments de conciliation :		
Dépenses non déductibles	2 515	4 624
Provision pour moins-value	(1 127)	18 254
Divers	972	1 816
	8 651	(19 909)

Les incidences fiscales des écarts temporaires qui donnent lieu aux actifs et passifs d'impôts futurs se présentent comme suit :

	2002 \$	2001 \$
Impôts futurs		
Pertes nettes d'exploitation reportées et autres déductions fiscales	39 407	49 023
Valeur comptable des immobilisations en dessous de la valeur fiscale	881	3 319
Valeur comptable des immobilisations en sus de la valeur fiscale	(16 898)	(5 232)
Autres	1 407	(2 682)
Total des impôts futurs	24 797	44 428
Provision pour moins-value	(17 127)	(18 254)
Actifs d'impôts futurs nets	7 670	26 174

La société a accumulé des pertes autres qu'en capital et autres déductions fiscales pour un montant de 31 121 € [47 989 \$] [34 469 € [49 049 \$] en 2001] qui sont disponibles pour réduire les bénéfices imposables futurs. Les économies d'impôts liées n'ont pas été comptabilisées dans les états financiers consolidés. Ces pertes et autres déductions, si elles ne sont pas utilisées, expireront entre 2003 et 2010.

18 OPÉRATIONS ET SOLDES ENTRE APPARENTÉS

Dans le cours normal de ses activités, la société a conclu des opérations avec des sociétés apparentées. Ces opérations sont mesurées à la valeur d'échange, qui correspond à la contrepartie établie et acceptée par les apparentés. Les opérations importantes entre sociétés apparentées se détaillent comme suit :

	2002	2001
	\$	\$
Revenus provenant de sociétés satellites	2 669	3 199
Achats effectués auprès de sociétés satellites	85 163	80 516

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

	2002	2001
	\$	\$
Débiteurs de sociétés satellites	4 389	4 097
Créditeurs et charges à payer à des sociétés satellites	1 449	111

19 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Au 31 octobre 2002, les obligations au titre des prestations constituées ainsi que le déficit actuariel qui en découle s'élevaient à 2 147 \$ [1 671 \$ au 31 octobre 2001]. En 2002, la charge de retraite était de 476 \$ [354 \$ en 2001].

20 ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

- a) Les engagements de la société, en vertu de contrats de location-exploitation relatifs à des aéronefs, au terrain, à du matériel roulant, à des systèmes téléphoniques, à des contrats d'entretien et à des locaux, s'élevaient à 497 901 \$ et se répartissent comme suit : 41 285 \$, 287 929 \$ US et 5 196 €.

Les versements annuels à effectuer en vertu de ces baux et des instruments financiers dérivés connexes au cours des cinq prochains exercices sont comme suit :

	2001
	\$
2003	86 974
2004	73 056
2005	70 324
2006	68 007
2007	65 367

Dans le cadre de certains financements d'aéronefs échéant jusqu'en 2008, la société s'est portée garante d'une partie de la valeur résiduelle qui s'établit à 56 518 \$ US [88 185 \$].

- b) En 2009, l'actionnaire minoritaire dans DMC pourra exiger que la société achète les actions de DMC qu'il détient, à un prix égal à la juste valeur marchande. Le prix payé pourra être réglé, au gré de la société, en espèces ou par voie d'émission d'actions.
- c) Dans le cours normal de ses activités, la société est exposée à diverses réclamations et actions. Ces litiges sont souvent entourés de nombreuses incertitudes, et l'issue de causes individuelles est imprévisible. Selon la direction, les réclamations et actions sont suffisamment provisionnées ou couvertes par des polices d'assurance et leur règlement ne devrait pas avoir d'effet défavorable notable sur la situation financière de la société.

21 INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Dans le cours normal de ses activités, la société est exposée aux risques de variation des cours de change de certaines devises, à la fluctuation des taux d'intérêt et à la variation du prix du carburant. La société gère ces risques en recourant à l'utilisation de divers instruments financiers dérivés. La direction de la société est responsable de l'établissement des niveaux de risques acceptables et elle n'utilise les instruments financiers dérivés qu'aux fins de la couverture des engagements ou obligations existants, et non pour dégager un profit des opérations de négociation.

Risque de crédit lié aux instruments dérivés

Le risque théorique auquel est exposée la société en ce qui concerne les instruments financiers dérivés se limite au coût de remplacement des contrats aux cours du marché en vigueur dans l'éventualité d'un défaut de contrepartie. La direction est d'avis que le risque de crédit lié aux instruments dérivés est bien contrôlé puisqu'elle conclut uniquement des contrats avec des institutions financières et des multinationales de grande envergure.

Gestion du risque lié au prix du carburant, du risque de change et du risque de taux d'intérêt

La société a conclu des contrats d'achat de carburant aux fins de la gestion du risque lié à l'instabilité du prix du carburant. Au 31 octobre 2002, 42 % des besoins de l'exercice 2003 étaient couverts par des contrats d'achat de carburant [au 31 octobre 2001, 47 % des besoins de l'exercice 2002 étaient couverts].

La société a conclu des contrats de change à terme pour l'achat de devises [la majorité des contrats sont pour l'achat de devises américaines] et la vente de devises [euros] dont l'échéance est de moins d'un an, aux fins de la gestion du risque de change. Au 31 octobre 2002, la valeur nominale des contrats d'achat et des contrats de vente de devises s'élevait respectivement à 328 271 \$ et à 24 783 \$ [251 004 \$ et 14 975 \$ au 31 octobre 2001].

La société a conclu des contrats de swap de taux d'intérêt et de swap de devises relativement à certains engagements dont les échéances s'échelonnent jusqu'en 2008. Ces swaps modifient les caractéristiques de devises et de taux d'intérêt de ces engagements. Au 31 octobre 2002, la valeur nominale des contrats de swap de taux d'intérêt et des contrats de swap de devises s'élevait respectivement à 48 444 \$ [43 597 \$ au 31 octobre 2001].

La juste valeur des instruments financiers dérivés reflète généralement les estimations des montants que la société recevrait en règlement de contrats favorables ou qu'elle devrait payer pour terminer des contrats défavorables à la date du bilan. Ces justes valeurs sont estimées en fonction des cours obtenus auprès d'institutions financières et de multinationales de grande envergure. Les justes valeurs se présenteraient comme suit aux 31 octobre 2002 et 2001, si un règlement survenait :

	2002		2001	
	Favorable \$	Défavorable \$	Favorable \$	Défavorable \$
Contrats de change	955	2 389	8 849	763
Contrats d'achat de carburant	1 126	807	64	7 163
Contrats de swap de taux d'intérêt	15 627	—	15 779	—
Contrats de swap de devises	—	653	—	1 483
	17 708	3 849	24 692	9 409

Risque de crédit, de taux d'intérêt et de devises

La société n'estime pas être soumise à une concentration importante du risque de crédit. Les espèces et les quasi-espèces sont investies de façon diversifiée auprès de sociétés bénéficiant d'une cote de crédit de haute qualité. Les débiteurs proviennent généralement de la vente de vacances à forfait à des particuliers par l'entremise d'agences de voyages et de la vente de sièges à des voyageurs géographiquement dispersés. Au 31 octobre 2002, aucun débiteur ne représentait plus de 10 % des débiteurs totaux [un débiteur représentait 12 % des débiteurs totaux au 31 octobre 2001].

La société est exposée aux fluctuations de taux d'intérêt et aux risques de variation des cours de change de certaines devises puisque certaines dettes à long terme et contrats de location portent intérêt à des taux flottants et sont libellés principalement en dollars américains.

Juste valeur des instruments financiers présentés aux bilans

En raison de leur échéance à court terme, la valeur comptable des actifs et des passifs financiers à court terme présentée aux bilans consolidés est comparable à leur juste valeur.

La juste valeur de la dette à long terme et des obligations découlant de contrats de location-acquisition, y compris la tranche échéant à moins d'un an, se fonde sur les cours en vigueur pour des instruments financiers assortis de conditions et d'échéances similaires. Aux 31 octobre 2002 et 2001, la valeur comptable et la juste valeur des instruments financiers à long terme s'établissent comme suit :

	2002		2001	
	Valeur comptable \$	Juste valeur \$	Valeur comptable \$	Juste valeur \$
Dette à long terme	30 845	31 021	79 310	79 103
Obligations en vertu de contrats de location-acquisition	51 857	52 344	68 186	68 888

La juste valeur de la composante passif des débetures n'a pu être déterminée avec suffisamment de précision compte tenu des caractéristiques qui sont propres à ces dernières.

22 INFORMATIONS SECTORIELLES

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

2002				
	Canada \$	France et autres \$	Élimination \$	Total \$
Revenus provenant de tiers	1 411 142	675 556	—	2 086 698
Cessions entre zones géographiques	36 455	14 557	(51 012)	—
Revenus totaux	1 447 597	690 113	(51 012)	2 086 698
Immobilisations et écarts d'acquisition	189 930	49 321	—	239 251
2001				
	Canada \$	France et autres \$	Élimination \$	Total \$
Revenus provenant de tiers	1 447 226	674 660	—	2 121 886
Cessions entre zones géographiques	42 773	3 845	(46 618)	—
Revenus totaux	1 489 999	678 505	(46 618)	2 121 886
Immobilisations et écarts d'acquisition	206 748	47 272	—	254 020

23 CHIFFRES CORRESPONDANTS

Certains chiffres correspondants ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour l'exercice courant.

Données financières supplémentaires

[en milliers de dollars, sauf les montants par action]

	2002	2001	2000	1999	1998
États consolidés des résultats					
Revenus	2 086 698	2 121 886	1 922 550	1 623 315	1 421 454
Dépenses d'exploitation	2 014 771	2 063 863	1 820 026	1 532 538	1 349 175
	71 927	58 023	102 524	90 777	72 279
Dépenses et autres revenus					
Amortissement	44 859	51 275	33 878	34 553	30 593
Intérêts sur la dette à long terme, les obligations en vertu de contrats de location-acquisition et les débentures	12 418	11 310	10 524	9 720	10 269
Autres intérêts et frais financiers	4 576	3 762	2 417	2 608	2 977
Revenus d'intérêts	(5 628)	(10 043)	(10 296)	(8 584)	(8 769)
Quote-part du bénéfice net des sociétés satellites	(919)	(939)	(1 023)	(2 918)	(1 796)
	55 306	55 365	35 500	35 379	33 274
Bénéfice avant les éléments suivants					
Éléments inhabituels	—	116 972	—	—	—
Impôts sur les bénéfices (récupération)	8 651	(19 909)	27 522	22 834	16 661
Part des actionnaires sans contrôle dans les résultats de filiales	182	117	—	—	—
Bénéfice net (perte nette) avant charge d'écarts d'acquisition					
	7 788	(94 522)	39 502	32 564	22 344
Charge d'écarts d'acquisition	—	4 442	2 862	2 542	2 613
Bénéfice net (perte nette) de l'exercice					
	7 788	(98 964)	36 640	30 022	19 731
Bénéfice net (perte nette) par action avant charge d'écarts d'acquisition					
Bénéfice (perte) par action	0,18	(2,93)	1,23	0,96	0,65
Bénéfice (perte) dilué(e) par action ²	0,18	(2,93)	1,22	0,95	0,64
Bénéfice net (perte nette) par action					
Bénéfice (perte) par action	0,18	(3,07)	1,14	0,89	0,58
Bénéfice (perte) dilué(e) par action ²	0,18	(3,07)	1,13	0,88	0,57
Flux de trésorerie liés aux :					
Activités d'exploitation	184 014	(12 001)	52 585	88 908	35 804
Activités d'investissement	(26 783)	(59 441)	(88 048)	(28 430)	(16 404)
Activités de financement	18 273	8 660	8 996	(42 330)	(5 013)
Variation nette des espèces et quasi-espèces					
	175 504	(62 782)	(26 467)	18 148	14 387
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice					
	260 123	84 619	147 401	173 868	155 720
Marge brute d'autofinancement					
	71 781	59 357	75 226	63 391	51 127
Marge brute d'autofinancement par action					
	2,21	1,84	2,34	1,87	1,49
Actif total					
	775 075	630 086	684 119	545 346	496 567
Dette à long terme et obligations en vertu de contrats de location-acquisition [y compris la tranche échéant à moins d'un an]					
	82 702	147 496	144 135	104 343	109 376
Débentures					
	29 226	10 894	10 000	10 000	10 000
Avoir des actionnaires					
	195 350	135 867	232 464	204 149	182 668
Ratio d'endettement¹					
	0,75	0,78	0,66	0,63	0,63
Valeur comptable de l'action					
	6,02	4,20	7,23	6,19	5,29
Rendement sur l'avoir moyen pondéré des actionnaires					
	3,40 %	(53,7 %)	16,8 %	15,6 %	11,4 %
Statistiques relatives à l'actionnariat [en milliers]					
Nombre d'actions ordinaires en circulation à la fin de l'exercice					
	32 460	32 324	32 144	32 968	34 429
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation [avant dilution]					
	32 418	32 248	32 158	33 899	34 311
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation [après dilution]²					
	32 497	32 248	32 353	34 084	34 532

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

² Voir la note 12 afférente aux états financiers consolidés.

Conseil d'administration

Jean-Marc Eustache

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

André Bisson, O.C.

Chancelier, Université de Montréal

Lina De Cesare

Vice-présidente exécutive,
voyagistes, Transat A.T. inc.

Benoît Deschamps

Administrateur de sociétés et consultant

Marcel Gagnon

Directeur principal, Investissements
Capital d'Amérique CDPQ inc.

Jean Guertin

Administrateur de sociétés,
Professeur honoraire, École des Hautes
Études Commerciales de Montréal

H. Clifford Hatch Jr.

Président et chef de la direction,
Aurdysyl Management Corporation
et Cliffco Investments Limited

Michel Lessard

Président, Club Voyages Air-Mer inc.,
et président, Placements Voyages inc.

André Lévesque

Commandant et pilote-vérificateur,
Airbus A330, Air Transat A.T. inc.

Jacques Simoneau

Vice-président principal – industries
Fonds de solidarité FTQ

Philippe Sureau

Vice-président exécutif, Transat A.T. inc.

John D. Thompson

Président délégué du conseil,
Compagnie Montréal Trust

Peter G. White

Vice-président exécutif,
Argus Corporation Limited

Dirigeants

Transat

Jean-Marc Eustache

Président et chef de la direction

Philippe Sureau

Vice-président exécutif

Lina De Cesare

Vice-présidente exécutive, voyagistes

Jean-Marc Bélisle

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

Bernard Bussières

Vice-président, affaires juridiques
et secrétaire de la société

André De Montigny

Vice-président,
développement des affaires

Nelson Gentiletti

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

Louise Piché

Vice-présidente corporative,
ressources humaines

Air Transat

Allen B. Graham

Président-directeur général

Américanada

Benoit Deshaies

Président-directeur général

Anyway

Olivier Kervella

Directeur général

Brok'Air

Dorian Massieux

Directeur, Service groupes

Cameleon

Lina De Cesare

Présidente

Club Voyages (France)

Patricia Chastel

Directeur général

Consultour

Philippe Sureau

Président

DMC Transat

Georges Vacher

Président-directeur général

Handlex

Luc Trépanier

Président-directeur général

Jonview Canada

John Proctor

Chef de la direction

Look Voyages

Jean-Marc Eustache

Président

Cédric Pastour

Directeur général

Rêvatours

Marianne Babouder

Présidente

Star Airlines

Daniel Dupont

Directeur général

Tourgreece

Vassilis P. Sakellaris

Président

Trafic Tours

Lina De Cesare

Présidente

Vacances Air Transat

Daniel Godbout

Président-directeur général

Vacances Air Transat (France)

Jean-Marc Batta

Directeur général

Voyages Exit

Gisèle Poirier

Directrice générale

World of Vacations/Nolitour

Sam Ghorayeb

Président-directeur général

air transat 15 years + ans

Americanada

ANYWAY.com

BROKair

CAMELEON
HOTELS AND RESORTS

CLUB
VOYAGES

CONSULTOUR

DMC
transat

exit.ca

HANDLEX

JONVIEW
CANADA

KILOMETRE
VOYAGES

LOOK
VOYAGES

NOLITOUR
VACANCES

révatours

Star
AIRLINES

TOURGREECE

TRAFIC
DE MEXICO S.A. DE C.V. TOURS

TravelPlus

vacances air transat
FRANCE

VACANCES
air transat
HOLIDAYS

vacances
tourbec

WORLD
OF VACATIONS

Renseignements destinés aux actionnaires et aux investisseurs

Siège social

Transat A.T. inc.
Place du Parc
300, rue Léo-Pariseau, bureau 600
Montréal (Québec)
H2X 4C2
Téléphone : (514) 987-1660
Télécopieur : (514) 987-8035
www.transat.com
info@transat.com

Renseignements

Pour tout renseignement complémentaire sur la société, nous prions les investisseurs et les analystes d'adresser leur demande par écrit au vice-président, finances et administration et chef de la direction financière.

An English copy of this annual report can be obtained by writing to the Vice-President, Finance and Administration and Chief Financial Officer

Cote officielle

Les actions ordinaires de la société sont inscrites à la cote de la Bourse de Toronto sous le symbole TRZ.

Agent des transferts et agent comptable des registres

Société de fiducie
Computershare du Canada
1500, rue University, bureau 700
Montréal (Québec) H3A 3F8

Vérificateurs

Ernst & Young s.r.l.
Montréal (Québec)

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu le 19 mars 2003, à 10 h 30, à l'hôtel :

Le Royal Meridien King Edward
Vanity Fair Ballroom
37 King Street East
Toronto (Ontario)



Transat A.T. inc.

Place du Parc

300, rue Léo-Pariseau, bureau 600

Montréal (Québec)

H2X 4C2