
SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION
des États-Unis
Washington, D.C. 20549

FORMULAIRE 20-F

☐ DÉCLARATION D'INSCRIPTION EN VERTU DES PARAGRAPHES 12(b) OU (g)
DE LA SECURITIES EXCHANGE ACT OF 1934

OU

☒ RAPPORT ANNUEL EN VERTU DE L'ARTICLE 13 OU DU PARAGRAPHE 15(d) DE LA
SECURITIES EXCHANGE ACT OF 1934

Pour l'exercice terminé le 30 avril 2002

OU

RAPPORT DE TRANSITION EN VERTU DE L'ARTICLE 13 OU DU PARAGRAPHE 15(d) DE LA
SECURITIES EXCHANGE ACT OF 1934

Pour la période de transition du _____ au _____

Dossier de la Commission numéro 0-21756

CORPORATION HÉLICOPTÈRE CHC
(Dénomination exacte de la société inscrite telle qu'elle est indiquée dans sa charte)

Canada
(Territoire de constitution ou d'organisation)

Hangar #1, St. John's Airport
P. O. Box 5188
St. John's (Terre-Neuve)
Canada A1C 5V5
(Adresse des bureaux de direction principaux)

Titres inscrits ou devant être inscrits en vertu du paragraphe 12(b) de la Loi :

Aucun

Titres inscrits en vertu du paragraphe 12(g) de la Loi.

Actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote
(Titre de la catégorie)

Titres faisant l'objet d'une obligation de présentation d'information en vertu du paragraphe 15(d) de la Loi.

Actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote
(Titre de la catégorie)

Le nombre d'actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote en circulation le 31 juillet 2002 était de
17 711 166.

Indiquer en cochant la case appropriée si la société inscrite 1) a déposé tous les rapports dont le dépôt est exigé en vertu de l'article 13 ou du paragraphe 15(d) de la *Securities Exchange Act of 1934* au cours des 12 mois précédents (ou au cours de la période plus courte pour laquelle la société inscrite devait déposer ces rapports) et 2) était assujettie à ces obligations de dépôt au cours des 90 derniers jours :

Oui X

Non

Cocher la rubrique des états financiers que la société inscrite a choisi de suivre :

Rubrique 17

Rubrique 18 X

TABLE DES MATIÈRES

Rubrique	Page
PARTIE I.	
1. IDENTITÉ DES ADMINISTRATEURS, DE LA HAUTE DIRECTION ET DES CONSEILLERS	1
2. STATISTIQUES RELATIVES AU PLACEMENT ET ÉCHÉANCIER PRÉVU	1
3. PRINCIPALES INFORMATIONS.....	1
4. RENSEIGNEMENTS SUR LA SOCIÉTÉ.....	12
5. RETROSPECTIVE DE L'EXPLOITATION ET REVUE FINANCIÈRE ET PERSPECTIVES.....	31
6. ADMINISTRATEURS, HAUTS DIRIGEANTS ET EMPLOYÉS.....	65
7. PRINCIPAUX ACTIONNAIRES ET OPÉRATIONS AVEC DES PARTIES APPARENTÉES.....	81
8. INFORMATIONS FINANCIÈRES	83
9. PLACEMENT ET INSCRIPTION À LA COTE.....	83
10. RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES	85
11. DIVULGATION D'INFORMATIONS QUANTITATIVES ET QUALITATIVES CONCERNANT LES RISQUES DU MARCHÉ	88
12. DESCRIPTION DES TITRES AUTRES QUE LES TITRES DE PARTICIPATION.....	88
PARTIE II.	
13. DÉFAUTS, ARRIÉRÉS DE DIVIDENDES ET DÉFAILLANCES.....	89
14. MODIFICATIONS IMPORTANTES DES DROITS DES PORTEURS DE TITRES ET DE L'EMPLOI DU PRODUIT	89
15. CONTRÔLES ET PROCESSUS.....	89
16. SANS OBJET	89
PARTIE III.	
17. ÉTATS FINANCIERS.....	90
18. ÉTATS FINANCIERS.....	90
19. ANNEXES.....	133

Tous les termes définis en vertu de la règle 4-10(a) du règlement S-X qui sont utilisés dans le présent rapport annuel ont le sens prévu par la loi.

Aux fins du présent rapport annuel, toutes les sommes exprimées en dollars sont en dollars canadiens, sauf indication contraire. Le 12 septembre 2002, le taux acheteur à midi à New York pour les virements par câble en dollars canadiens, tel qu'il est attesté aux fins des douanes par la Federal Reserve Bank, était de 0,6310 \$ US = 1,00 \$ CA.

DÉCLARATIONS PROSPECTIVES

Le présent rapport annuel peut comprendre des projections et d'autres déclarations prospectives au sens donné à ces termes dans les mesures refuge (safe harbour) de la *Private Securities Litigation Reform Act of 1995* des États-Unis. Bien que ces projections et autres déclarations représentent notre meilleur jugement actuel, elles sont assujetties à des risques et des incertitudes qui pourraient faire en sorte que les résultats réels varient par rapport à ces projections et autres déclarations. Ces déclarations peuvent porter sur des risques et des incertitudes incluant, sans s'y limiter, des facteurs présentés en détail dans le présent rapport annuel et dans d'autres documents déposés auprès de la SEC. Si un ou plusieurs de ces risques ou incertitudes se concrétisaient, ou si des hypothèses sous-jacentes s'avéraient inexacts, les résultats réels pourraient varier considérablement par rapport à ceux indiqués.

PARTIE I.

RUBRIQUE 1. IDENTITÉ DES ADMINISTRATEURS, DE LA HAUTE DIRECTION ET DES CONSEILLERS

Non requis.

RUBRIQUE 2. STATISTIQUES RELATIVES AU PLACEMENT ET ÉCHÉANCIER PRÉVU

Non requis.

RUBRIQUE 3. PRINCIPALES INFORMATIONS

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

Les données financières historiques consolidées suivantes aux 30 avril 1998, 1999, 2000, 2001 et 2002 et pour les exercices terminés à ces dates de Corporation Hélicoptère CHC (« CHC », la « société », « nous », « notre », « nos ») sont tirées des états financiers consolidés vérifiés de CHC. Les états financiers consolidés de CHC ont été dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (« PCGR ») qui, à certains égards, diffèrent des PCGR des États-Unis. Pour plus de renseignements sur le rapprochement avec les PCGR américains, se reporter à la note 26 afférente aux états financiers consolidés de CHC présentés ailleurs dans le présent rapport annuel.

Les données suivantes devraient être lues avec la rubrique « Rétrospective de l'exploitation et revue financière et perspectives » et les états financiers consolidés de CHC présentés ailleurs dans le présent rapport annuel.

	Aux 30 avril et pour les exercices terminés à ces dates				
	2002 ¹⁾	2001 ¹⁾	2000 ¹⁾	1999 ¹⁾	1998 ¹⁾
	(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)				
Montants en vertu des PCGR canadiens					
Données tirées de l'état des résultats :					
Produits	617,8 \$	593,8 \$	534,0 \$	238,9 \$	346,8 \$
Charges d'exploitation	497,0	477,3	440,2	195,0	292,2
Bénéfice avant les éléments suivants	120,8	116,5	93,8	43,9	54,6
Amortissement	(18,6)	(20,0)	(21,6)	(10,3)	(10,7)
Gain (perte) à la cession d'actifs	1,9	1,0	(0,1)	2,8	2,8
Bénéfice d'exploitation	104,1	97,5	72,1	36,4	46,7
Charges de financement					
Intérêts débiteurs	(46,9)	(55,3)	(48,5)	(18,2)	(25,2)
Divers	(2,0)	(0,2)	3,3	(0,7)	(2,3)
Quote-part du bénéfice (de la perte) de sociétés associées	1,1	(0,4)	2,0	0,7	—
Bénéfice d'exploitation avant les éléments suivants et les impôts sur les bénéfices	56,3	41,6	28,9	18,2	19,2
Gain à la vente d'activités et de placements	—	5,8	5,2	94,8	—
Règlement de la dette et frais de restructuration	—	(21,9)	(7,4)	(22,3)	—
Bénéfice avant (la provision pour) le recouvrement d'impôts sur les bénéfices et part des actionnaires sans contrôle	56,3	25,5	26,7	90,7	19,2
(Provision pour) recouvrement d'impôts sur les bénéfices	(9,7)	6,4	(5,9)	(34,0)	(9,1)
Part des actionnaires sans contrôle	—	—	(0,8)	—	—
Bénéfice net	46,6 \$	31,9 \$	20,0 \$	56,7 \$	10,1 \$
Données par action :					
Résultat de base par action	2,83 \$	2,03 \$	1,30 \$	3,63 \$	0,75 \$
Résultat dilué par action	2,58	1,90	1,29	3,59	0,74
Dividendes versés par action participante avec droit de vote	—	0,11	—	4,00	0,11
Dividendes (en dollars US) par action ²⁾	—	0,07	—	2,65	0,08
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation (en milliers)	16 464	15 729	15 380	15 627	13 409

Aux 30 avril et pour les exercices terminés à ces dates					
	2002 ¹⁾	2001 ¹⁾	2000 ¹⁾	1999 ¹⁾	1998 ¹⁾
(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)					
Autres données financières :					
Produits					
Exploitation d'hélicoptères	574,2 \$	559,5 \$	510,6 \$	211,3 \$	217,2 \$
Réparation et révision	43,6	34,3	23,4	27,6	129,6
Total des produits	617,8 \$	593,8 \$	534,0 \$	238,9 \$	346,8 \$
BAIIA ³⁾					
Exploitation d'hélicoptères	113,6 \$	106,7 \$	85,8 \$	44,7 \$	39,9 \$
Réparation et révision	31,0	24,9	16,7	3,4	21,8
Siège social et frais généraux	(23,8)	(15,1)	(8,7)	(4,2)	(7,1)
Total du BAIIA	120,8 \$	116,5 \$	93,8 \$	43,9 \$	54,6 \$
Marge du BAIIA lié à l'exploitation d'hélicoptères ⁴⁾	19,8 %	19,1 %	16,8 %	21,2 %	18,4 %
Total de la marge du BAIIA ⁵⁾	19,6 %	19,6 %	17,6 %	18,4 %	15,7 %
Total des dépenses en immobilisations ⁶⁾	37,3 \$	40,1 \$	33,5 \$	29,3 \$	37,6 \$
Ratio du bénéfice par rapport aux charges fixes ⁷⁾	1,7x	1,5x	1,5x	1,8x	1,6x
Données tirées du bilan :					
Fonds de roulement	199,7 \$	172,7 \$	140,0 \$	4,6 \$	93,2 \$
Total de l'actif	1 166,2	996,3	1 067,4	507,6	616,0
Total de la dette	424,8	464,1	590,2	210,1	317,7
Total du passif	838,6	840,3	947,9	358,0	457,8
Capitaux propres	332,6	156,0	119,5	149,6	158,2
Montants en vertu des PCGR américains					
Données tirées de l'état des résultats :					
Produits	617,8 \$	593,8 \$	534,0 \$	238,9 \$	346,8 \$
Amortissement	18,6	20,0	22,2	10,6	10,8
Bénéfice d'exploitation	97,8	93,9	67,2	35,9	46,1
Charges de financement	48,0	56,4	48,9	20,2	28,5
Bénéfice net	52,1	20,8	17,3	62,5	9,4
Données par action :					
Résultat de base avant éléments extraordinaires	3,17 \$	2,14 \$	1,34 \$	4,70 \$	0,70 \$
Éléments extraordinaires	—	(0,82)	(0,22)	(0,70)	—
Résultat net par action	3,17	1,32	1,12	4,00	0,70
Dividendes par action	—	0,11	—	4,00	0,11
Dividendes (en dollars US) par action ²⁾	—	0,07	—	2,65	0,08
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation (en milliers)	16 464	15 729	15 380	15 627	13 409
Autres données financières :					
Total du BAIIA ³⁾	114,5 \$	112,8 \$	89,4 \$	43,7 \$	54,1 \$
Total de la marge du BAIIA ⁵⁾	18,5 %	19,0 %	16,7 %	18,3 %	15,6 %
Données tirées du bilan :					
Fonds de roulement	199,5 \$	172,1 \$	140,0 \$	4,6 \$	93,2 \$
Total de l'actif	1 155,1	989,1	1 095,8	519,2	621,3
Total de la dette	424,8	464,1	590,2	210,1	317,7
Total du passif	838,7	851,6	980,7	370,8	470,5
Capitaux propres	316,5	137,5	115,1	148,4	150,8

- 1) Les résultats de l'exercice 1998 comprennent la division de réparation et révision de Vector Aerospace Corporation (« Vector ») pendant douze mois, tandis que l'exercice 1999 ne comprend que les résultats des deux mois qui ont précédé l'appel public à l'épargne par CHC visant 80 % de Vector, en juin 1998. À l'exception de ces deux mois, les résultats des exercices 1999, 2000, 2001 et 2002 ne comprennent aucun résultat d'exploitation lié à la division de réparation et révision de Vector, mais tiennent plutôt compte,

pour la période précédant le 30 septembre 1999, de notre quote-part du bénéfice de Vector à l'égard de notre placement de 20 % restant dans Vector, qui a été vendu par la suite à cette date. Les résultats de l'exercice 2000 comportent ceux de Helicopter Services Group AS (« HSG ») pour les huit mois et demi suivant son acquisition par notre société, le 11 août 1999. Les résultats de l'exercice 2001 englobent les résultats des activités côtières canadiennes d'hélicoptères pour les six mois précédant sa cession, le 31 octobre 2000. Les exercices antérieurs comportent ces activités d'exploitation pendant douze mois.

- 2) Les montants ont été convertis en dollars américains au taux de change moyen de la période, comme décrit ci-dessous.
- 3) Le BAIIA représente le bénéfice avant les charges de financement, les impôts sur les bénéfices, l'amortissement, la quote-part du bénéfice de sociétés associées, le gain à la vente d'activités d'exploitation et de placements, le gain à la cession d'immobilisations, le règlement de la dette et les frais de restructuration. Le BAIIA est utilisé par certains investisseurs comme indicateur de la capacité historique de la société de s'acquitter du service de la dette. Toutefois, le BAIIA n'a pas pour objet de représenter les flux de trésorerie pour la période, et n'est pas présenté comme équivalant i) au bénéfice net établi conformément aux principes comptables généralement reconnus comme indicateur du rendement d'exploitation ou ii) aux flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, d'investissement et de financement établis conformément aux principes comptables généralement reconnus. Le BAIIA tel qu'il est présenté ne peut pas être comparé à des mesures désignées de la même façon par d'autres sociétés puisqu'il peut être l'objet de calculs différents.
- 4) La marge du BAIIA lié aux activités d'exploitation d'hélicoptères constitue un pourcentage des produits d'exploitation de la division des hélicoptères.
- 5) Le total de la marge du BAIIA constitue un pourcentage du total des produits.
- 6) Le total des dépenses en immobilisations comprend toutes les acquisitions d'actifs, y compris les aéronefs, pendant la période.
- 7) Pour les besoins de ce calcul, le « bénéfice » représente le bénéfice d'exploitation avant les éléments ci-après et la charge fiscale, plus les charges fixes. Les charges fixes comprennent les intérêts, passés en charges ou capitalisés, l'amortissement des frais de la dette et une tranche estimative des biens de location représentant les intérêts débiteurs.

Mesures du bénéfice non conformes aux PCGR

Nous utilisons certaines mesures du bénéfice dont la définition n'est pas normalisée selon les principes comptables généralement reconnus. Nous avons inclus ces mesures, car nous croyons qu'elles sont utilisées par certains investisseurs à titre de mesure du rendement financier de la société. Pour nous, ces mesures sont définies comme suit :

Le **BAIIA** représente le bénéfice avant intérêts, impôts et amortissement. Il exclut en outre les autres éléments non liés à l'exploitation, y compris le gain à la vente d'actifs et la quote-part du bénéfice des sociétés associées.

Le **bénéfice d'exploitation net** représente le bénéfice net après rajustement au titre des éléments non récurrents, y compris les gains et les pertes à la cession d'activités et les frais de règlement de la dette, déduction faite des impôts sur les bénéfices applicables.

Nous utilisons les **produits d'exploitation et le BAIIA provenant des activités poursuivies** pour fournir une comparaison valable du rendement financier des activités poursuivies. Les résultats financiers des activités secondaires vendues au cours des exercices 2000 et 2001 sont exclus de ces données.

DONNÉES RELATIVES AUX TAUX DE CHANGE

Le tableau suivant illustre, pour les périodes indiquées, certains taux de change fondés sur les taux acheteurs extrêmes à midi à New York pour les virements par câble en devises tels qu'ils sont attestés aux fins des douanes par la Federal Reserve Bank de New York. Le taux de change moyen est fondé sur la moyenne des taux de change le dernier jour de chaque mois durant ces périodes. Les taux indiqués représentent le nombre de dollars américains pour un dollar canadien.

	Exercice terminé le 30 avril				
	1998	1999	2000	2001	2002
	\$ US	\$ US	\$ US	\$ US	\$ US
Taux de change à la fin de la période	0,6992	0,6860	0,6749	0,6510	0,6377
Taux de change moyen de la période	0,7050	0,6619	0,6801	0,6611	0,6370
Taux de change le plus élevé de la période	0,7317	0,7027	0,6969	0,6831	0,6636
Taux de change le plus bas de la période	0,6832	0,6341	0,6607	0,6333	0,6179

Le tableau suivant illustre, pour les périodes indiquées, les taux de change mensuels extrêmes du dollar américain fondés sur les taux acheteurs extrêmes à midi à New York pour les virements par câble en devises tels qu'ils sont attestés aux fins des douanes par la Federal Reserve Bank de New York. Les taux indiqués représentent le nombre de dollars américains pour un dollar canadien.

	Mois terminé le					
	31 août 2002	31 juillet 2002	30 juin 2002	31 mai 2002	30 avril 2002	31 mars 2002
	\$ US	\$ US	\$ US	\$ US	\$ US	\$ US
Haut	0,6442	0,6583	0,6619	0,6547	0,6397	0,6342
Bas	0,6264	0,6297	0,6452	0,6366	0,6252	0,6252

Nous présentons nos résultats financiers en dollars canadiens et, sauf indication contraire, les mentions de « dollars », « \$ » et « CA » dans les présentes renvoient au dollar canadien. Sauf indication expresse contraire, toutes les sommes exprimées en dollars US sont incluses pour des raisons de commodité et de calcul arithmétique uniquement. Sauf indication expresse contraire, les sommes exprimées en dollars US sont fondées sur le taux acheteur à midi, le 30 avril 2002, pour les virements par câble du dollar canadien à New York, soit 0,6377 \$ US, tel qu'il est attesté aux fins des douanes par la Federal Reserve Bank de New York. Il ne faut pas en déduire que les sommes en dollars canadiens représentent réellement ces sommes en dollars US ou qu'elles pourraient être converties en dollars US à ces taux. Ces taux diffèrent de certains des taux utilisés pour la préparation de nos états financiers inclus dans le présent rapport annuel et, par conséquent, les sommes en dollars US utilisées dans les présentes peuvent différer des sommes en dollars US réelles correspondantes qui ont été converties en dollars canadiens dans la préparation de ces états financiers. Le 12 septembre 2002, le taux acheteur à midi pour un dollar canadien était de 0,6310 \$ US.

FACTEURS DE RISQUE

La présente section se veut un sommaire d'analyses plus détaillées présentées ailleurs dans le présent rapport annuel. Les risques décrits ci-dessous ne sont pas les seuls auxquels nous sommes confrontés. D'autres risques pourraient nuire à nos activités. La concrétisation de l'un ou l'autre de ces risques pourrait avoir une incidence négative importante sur notre entreprise, nos résultats d'exploitation et notre situation financière.

Nos exploitations dépendent largement du niveau d'activité dans l'industrie pétrolière et gazière

Pour l'exercice terminé le 30 avril 2002, environ 78 % de nos produits proviennent des services de soutien par hélicoptère fournis à des sociétés de production et d'exploration pétrolières et gazières. De ce fait, nos exploitations dépendent largement des niveaux d'activité du secteur de l'exploration et de la production pétrolières et gazières. Ces niveaux sont affectés à divers degrés par les tendances des prix du pétrole et du gaz naturel, qui ont toujours été volatils et fluctuent grandement compte tenu des variations de l'offre et de la demande de pétrole et de gaz naturel, d'incertitudes sur les marchés et de divers autres facteurs indépendants de notre volonté. Nous ne sommes pas en mesure de prévoir les fluctuations à venir des prix du pétrole et du gaz naturel, mais toute baisse prolongée de ceux-ci pourrait provoquer un repli des services de soutien par hélicoptère au secteur de l'exploration et de la production pétrolières et gazières et par conséquent, avoir une incidence négative importante sur notre entreprise, notre situation financière et nos résultats d'exploitation. Plus précisément, l'industrie pétrolière et gazière a connu un grand ralentissement par suite de la baisse des prix du pétrole et du gaz à des planchers historiques en 1998 et au début 1999, le prix du pétrole étant tombé sous les 10 \$ US le baril. Cette baisse a eu une incidence négative importante sur notre entreprise. Les prix du pétrole et du gaz ont amorcé une remontée et se sont stabilisés en 1999, mais la demande relative à nos services par cette industrie ne s'est accrue de façon marquée qu'au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001.

Les sociétés du secteur de l'exploration et de la production pétrolières et gazières cherchent toujours à mettre en œuvre des mesures visant à réduire davantage les coûts, notamment les coûts relatifs aux services de soutien par hélicoptère. Pour ce faire, par exemple, certaines sociétés commencent à réduire les niveaux de dotation en personnel aux anciennes et nouvelles installations en ayant recours à des nouvelles technologies qui permettent de laisser des installations sans surveillance. Elles augmentent également la durée des quarts de travail côtiers et extracôtiers, ce qui réduit la fréquence du transport des employés. La mise en œuvre de telles mesures pourrait faire reculer la demande de services d'hélicoptère et avoir une incidence négative importante sur notre entreprise, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Notre exploitation dans son ensemble dépend fortement du niveau d'activité en mer du Nord

Environ 76 % de nos produits tirés de l'industrie pétrolière et gazière pour l'exercice terminé le 30 avril 2002 proviennent de nos services de soutien par hélicoptère à nos clients en mer du Nord. La baisse des activités d'exploration et de production pétrolières et gazières en mer du Nord aurait une incidence négative importante sur notre entreprise, notre situation financière et nos résultats d'exploitation. Compte tenu du climat d'incertitude économique qui règne, il est difficile de prévoir le niveau d'activité pour les périodes futures.

Nombre des marchés sur lesquels nous sommes présents sont fortement concurrentiels, ce qui peut entraîner une perte de part du marché ou une baisse des produits ou des marges bénéficiaires

Les marchés où nous exerçons nos activités sont fortement concurrentiels. L'attribution de contrats pour des services d'hélicoptère se fait habituellement par voie de soumission en régime de concurrence parmi ceux qui possèdent l'équipement et les ressources nécessaires. Pour nos exploitations d'hélicoptères moyens et lourds, qui englobent plus de 90 % de notre flotte, nous sommes en compétition avec un certain nombre d'exploitants d'hélicoptères mondiaux, dont Offshore Logistics Inc. (« OLOG »), qui est l'autre principal exploitant commercial mondial d'hélicoptères, et de nombreux exploitants locaux et régionaux. De plus, nombre de nos clients dans l'industrie pétrolière et gazière sont en mesure d'exploiter leurs propres services d'hélicoptère s'ils décident de le faire.

Nos principaux concurrents dans le secteur de la réparation et de la révision sont les fabricants d'origine des hélicoptères et de leurs composants. Ainsi, nos principaux fournisseurs de pièces

sont donc nos principaux concurrents, ce qui pourrait nous empêcher d'obtenir les quantités de pièces dont nous avons besoin au moment opportun et à des prix concurrentiels.

Nous dépendons d'un nombre limité de gros contrats de services de soutien par hélicoptère extracôtiers à long terme, et la perte de certains d'entre eux pourrait réduire nos produits

Nous tirons une part considérable de nos produits de contrats de services de soutien par hélicoptère extracôtiers à long terme auprès de sociétés pétrolières et gazières. Un nombre important de nos contrats à long terme contiennent des clauses qui permettent au client de résilier le contrat de façon anticipée. De plus, à l'expiration de leur durée, un processus d'appel d'offres est souvent enclenché, qui est susceptible d'entraîner la perte de ces contrats au profit de concurrents. La perte d'un ou de plusieurs gros contrats pourrait avoir une incidence négative importante sur notre entreprise, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Si nous ne sommes pas en mesure d'acquérir les aéronefs dont nous avons besoin, nous pourrions être incapables de profiter des possibilités de croissance

Pour obtenir de nouveaux contrats à long terme, nous aurons besoin d'aéronefs pouvant effectuer des vols extracôtiers. Nous avons reçu un hélicoptère Super Puma MKII en décembre 2001 et en avons commandé plusieurs autres qui seront livrés au cours des deux prochaines années. Nous avons également commandé au moins deux nouveaux hélicoptères Eurocopter EC225 qui font partie de la nouvelle génération des aéronefs Eurocopter faisant suite au Super Puma MKII. Bien que jusqu'à présent nous ayons été en mesure d'acquérir suffisamment d'aéronefs, leur rareté ou le défaut de nos fournisseurs de livrer en temps opportun ceux que nous avons commandés pourrait nous empêcher de profiter de possibilités de croissance.

L'exploitation d'hélicoptères comporte des risques qui pourraient ne pas être couverts par nos assurances ou qui pourraient en augmenter le coût

L'exploitation d'hélicoptères comporte un certain degré de risque. Les dangers, comme les accidents d'aéronefs, les mauvaises conditions météorologiques et marines, les collisions et les incendies, sont inhérents à la prestation de services d'hélicoptères et peuvent causer des blessures corporelles et des pertes de vie, l'endommagement grave et la destruction de biens et du matériel ainsi que l'interruption des activités touchées. La perte de notre couverture d'assurance responsabilité ou la perte, l'expropriation, la confiscation ou l'endommagement grave d'un grand nombre de nos hélicoptères pourraient avoir une incidence négative sur notre entreprise et notre situation financière. De plus, les événements du 11 septembre 2001 ont provoqué partout dans le monde une augmentation des taux d'assurance, en particulier dans notre secteur d'activité. En raison de ces facteurs et d'autres, nous pourrions ne pas être en mesure de maintenir une assurance adéquate à des taux que nous considérons comme raisonnables. Par ailleurs, nous ne sommes pas assurés contre la perte de profit ou la perte de jouissance à l'égard de nos hélicoptères.

Si nous ne sommes pas en mesure de conserver les licences gouvernementales requises, nous ne pourrions pas exploiter nos hélicoptères dans le pays en cause

Royaume-Uni et Norvège

Environ 61 % de nos produits pour l'exercice terminé le 30 avril 2002 proviennent des services d'hélicoptère à partir de nos exploitations au Royaume-Uni et en Norvège. Pour exploiter des hélicoptères au Royaume-Uni et dans le secteur du Royaume-Uni de la mer du Nord, un exploitant doit détenir une licence d'exploitation émise par l'autorité réglementaire de l'aviation civile du Royaume-Uni. En vertu des lois européennes applicables, un exploitant doit être « contrôlé de fait » et détenu en « propriété majoritaire » par des ressortissants des États membres de l'Union européenne (ou de l'Espace économique européen) pour conserver sa licence d'exploitation. Notre filiale d'exploitation du Royaume-Uni, CHC Scotia Limited (« Scotia »), a obtenu de l'autorité réglementaire de l'aviation civile du Royaume-Uni une licence pour l'exploitation d'hélicoptères parce que nous sommes (et par conséquent Scotia est) détenus en propriété majoritaire et contrôlés par des ressortissants européens puisque M. Craig L. Dobbin (président du conseil et chef de la direction de la Société), citoyen du Canada et de la République d'Irlande (État membre de l'Union européenne), détient un nombre suffisant de titres de CHC. Cependant, le Secrétaire d'État du Royaume-Uni (agissant habituellement sur les conseils de l'autorité réglementaire de l'aviation civile du Royaume-Uni) peut révoquer la licence détenue par Scotia ou exiger que nous nous

départissions de notre participation dans Scotia si, à un moment donné, nous ne répondons pas aux exigences applicables en ce qui a trait à la nationalité. En 1994, deux concurrents de CHC au Royaume-Uni ont allégué que nous ne satisfaisions pas à ces exigences et qu'en conséquence, Brintel Helicopters Limited (« Brintel »), notre seule exploitation d'hélicoptères au Royaume-Uni à ce moment-là, n'était pas autorisée à conserver sa licence d'exploitation. Bien que des discussions et un échange de lettres avec la Commission européenne, le ministère de l'environnement, du transport et des régions du Royaume-Uni et l'autorité réglementaire de l'aviation civile du Royaume-Uni aient confirmé que l'émission d'actions ordinaires à M. Dobbin en décembre 1997 nous a permis de satisfaire aux exigences en matière de nationalité, cela n'empêchera pas nécessairement d'autres contestations du droit de Scotia de conserver sa licence d'exploitation sur cette base ou une autre. De plus, si M. Dobbin aliénait les actions de CHC qu'il détient ou s'il décédait et qu'aucun autre arrangement acceptable pour l'autorité réglementaire de l'aviation civile du Royaume-Uni n'était mis en œuvre, cela pourrait avoir des répercussions négatives sur l'admissibilité de Scotia au maintien de sa licence. Nos filiales du Danemark et de l'Irlande sont assujetties essentiellement aux mêmes exigences que celles de l'Union européenne et de l'Espace économique européen en matière de nationalité. La révocation de ces licences aurait une incidence défavorable importante sur notre entreprise, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Nos filiales norvégiennes sont assujetties essentiellement aux mêmes exigences en matière de nationalité de l'Union européenne et de l'Espace économique européen que nos filiales du Royaume-Uni en ce qui a trait à la propriété et au contrôle. Le 9 mai 1999, en réponse à des objections lancées par la direction précédente de HSG, le ministre du transport de la Norvège a confirmé par écrit qu'il avait adopté la même position que l'autorité réglementaire de l'aviation civile du Royaume-Uni concernant le respect par CHC des exigences en matière de nationalité de l'Union européenne (et de l'Espace économique européen) et qu'il ne contesterait donc pas l'admissibilité de HSG à la détention de licences d'exploitation d'hélicoptères en Norvège après notre acquisition de HSG. La révocation de ces licences aurait une incidence négative importante sur notre entreprise, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Nous croyons être actuellement détenus en « propriété majoritaire » et « contrôlés de fait » au sens des exigences européennes en matière de licences, et ce, même si notre placement de 4,2 millions d'actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote (« actions subalternes comportant droit de vote ») d'avril 2002 a été mené à bien. Toutefois, il pourrait être difficile d'établir avec certitude que nous sommes détenus en propriété majoritaire par des ressortissants européens, compte tenu de la difficulté d'établir la propriété effective des actions détenues par l'entremise de dépositaires et de prête-noms.

Canada

Au Canada, l'industrie des services d'hélicoptère est régie par l'Office des transports du Canada et Transports Canada. Le frètement d'hélicoptères au Canada s'effectue conformément aux licences émises par l'Office des transports du Canada aux termes des dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* et des certificats d'exploitation aérienne émis par Transports Canada en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*. Une de nos filiales exploite des hélicoptères lourds au large de la côte est du Canada afin de soutenir l'industrie pétrolière et gazière. Notre capacité d'exercer nos activités liées à l'exploitation d'hélicoptères au Canada dépend de notre aptitude à conserver ces licences et certificats.

En vertu de la *Loi sur les transports au Canada*, pour pouvoir continuer à détenir une licence afin de mener certains types d'activités de transport au Canada (y compris les services aériens commerciaux), une société doit être contrôlée de fait par des citoyens canadiens et une proportion d'au moins 75 % des actions assorties du droit de vote de celle-ci doit être détenue par de tels citoyens, sauf si une ordonnance du ministre des Transports du Canada l'en dispense. Notre incapacité à satisfaire l'exigence en matière de nationalité pourrait nous empêcher de conserver notre licence. À cet égard, notre conseil d'administration pourrait refuser d'inscrire un transfert d'actions de notre capital pour que nous puissions continuer à respecter les exigences de propriété canadiennes.

Afrique du Sud

En vertu des lois sud-africaines, au moins 75 % des droits de vote d'un titulaire de licence de services aériens intérieurs doivent être détenus par des résidents de la République d'Afrique du Sud. Au moment d'acquérir sa participation dans Court Air (Pty) Ltd. (« Court Air »), HSG a obtenu du ministre des transports d'Afrique du Sud une confirmation selon laquelle ce dernier approuvait l'acquisition indirecte de Court Air parce que la société mère immédiate de Court Air, Court Air Holdings (Pty) Ltd., était une société inscrite en Afrique du Sud. Selon notre conseiller juridique en Afrique du Sud, notre acquisition de HSG ne devrait pas mettre en péril les licences d'exploitation d'hélicoptères de Court Air en Afrique du Sud, mais il

est toujours possible que le ministre des transports d'Afrique du Sud revienne sur sa décision. Bien qu'aucune mesure concernant ces licences n'a été prise depuis notre acquisition de HSG, un tel renversement de décision pourrait avoir une incidence négative importante sur notre entreprise, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Australie

En Australie, l'aviation civile est régie par la *Civil Aviation Act, 1988* et ses règlements. Pour exploiter un aéronef en Australie, celui-ci doit être inscrit auprès de l'administration de la sécurité de l'aviation civile de l'Australie et un certificat de navigabilité valide doit être émis et en vigueur. L'exploitation d'un aéronef à des fins commerciales à l'intérieur, en provenance ou à destination du territoire de l'Australie ne peut avoir lieu que conformément à un certificat d'exploitation aérienne. Notre capacité d'offrir des services d'hélicoptère en Australie dépend de notre aptitude à conserver ces certificats.

Autres pays

Nos activités à l'étranger sont régies à divers niveaux par les gouvernements de ces pays et doivent être exercées conformément aux règlements pris par ceux-ci et, le cas échéant, conformément à nos licences de services aériens internationaux et à nos certificats d'exploitation aérienne. Ces règlements peuvent nous obliger à obtenir une licence d'exploitation dans le pays en cause, peuvent favoriser les sociétés locales ou exiger des permis d'exploitation qui ne peuvent être obtenus que par des sociétés inscrites localement et peuvent imposer d'autres exigences en matière de nationalité. Bien que nous soyons en exploitation dans la plupart de ces pays depuis plusieurs années, nous ne sommes pas en mesure de donner de garantie quant aux règlements gouvernementaux étrangers qui sont susceptibles de s'appliquer dans l'avenir à nos exploitations d'hélicoptères.

Nos exploitants internationaux pourraient subir des torts en raison d'incertitudes liées à la politique, à l'économie et à la réglementation

Au cours des dernières années, une partie importante de nos produits a été tirée des activités menées à l'extérieur de l'Amérique du Nord et de l'Europe. Pour l'exercice terminé le 30 avril 2002, environ 26 % de nos produits provenaient de ces exploitations. Les risques associés à certaines de nos exploitations internationales comprennent la guerre et les troubles publics ou d'autres événements qui pourraient limiter ou perturber les marchés, l'expropriation, les restrictions internationales en matière de change et les fluctuations du change, les changements politiques et les politiques monétaires des gouvernements étrangers. L'un ou l'autre de ces événements pourrait nuire gravement à notre capacité de fournir nos services à nos clients internationaux. Certains de nos contrats de location d'hélicoptères et contrats de prêt limitent notre capacité d'utiliser des hélicoptères particuliers dans certains pays en plus d'exiger entre autres une approbation préalable du locateur ou du créancier pour le faire. Il nous est impossible de garantir que ces limites ne nuiront pas à notre capacité d'affecter des ressources dans l'avenir.

Les fluctuations du change pourraient faire augmenter le coût de remboursement de notre dette

Nous préparons nos états financiers en dollars canadiens. Étant donné que beaucoup de nos produits et charges sont réalisés ou engagés en devises autres que le dollar canadien, notamment en dollars US, en livres sterling, en couronnes norvégiennes et en euros, nous sommes exposés à des risques de change. Au moment de préparer nos états financiers, nous devons convertir en dollars canadiens tous les profits réalisés dans une autre devise à des taux de change variables. Il peut en résulter un gain ou une perte de change imprévisible à la fin de chaque exercice financier. De plus, il peut nous arriver de devoir faire des dépenses en immobilisations ou d'effectuer des paiements sur des emprunts à partir de produits gagnés en d'autres devises. La même chose s'applique à des charges en livres sterling, en couronnes norvégiennes et en euros. Toute baisse de la valeur de la monnaie dans laquelle sont libellés nos produits par rapport à celle dans laquelle sont libellées nos charges nous expose à des pertes de change.

En général, nos charges dépassent nos produits de façon marquée dans deux devises seulement, soit le dollar canadien et l'euro. À l'heure actuelle, nous nous protégeons des risques de pertes découlant de fluctuations de change à l'aide de contrats de change à terme. Les pertes découlant de variations de la valeur des devises par rapport au dollar canadien pourraient avoir une incidence négative importante sur notre entreprise, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

La perte de membres du personnel clé pourrait affecter notre croissance et notre réussite future

Notre réussite repose sur la qualité des principaux membres de la direction, notamment M. Craig L. Dobbin, président du conseil et chef de la direction, et M. Sylvain A. Allard, président. La perte de M. Dobbin ou de M. Allard, à cause de contraintes de temps, de la maladie ou de décès, pourrait avoir une incidence négative importante sur notre entreprise. De plus, étant donné que nous mettons l'accent sur des équipes de direction indépendantes à nos divisions, le départ d'autres membres de la direction clés au siège social de notre société ou à ceux de nos divisions et notre incapacité à recruter du personnel aussi compétent pourrait nous nuire gravement.

Nous pourrions être aux prises avec des arrêts de travail susceptibles de provoquer l'interruption de nos activités

Au 30 avril 2002, nous employions 2 537 personnes, dont 660 pilotes brevetés, 730 techniciens d'entretien d'aéronefs brevetés et 1 147 membres du personnel administratif et de soutien. Sur ce nombre d'employés, environ 700 se trouvant au Royaume-Uni, 120 en Australie et 681 en Norvège sont syndiqués; certaines des conventions collectives en cause devront être renouvelées au cours des douze prochains mois. Il nous est impossible de garantir que nous ne subirons pas de grèves, de lock-outs ou d'autres arrêts de travail importants dans l'avenir ni que nous maintiendrons toujours de bonnes relations de travail avec nos employés, mais dans le cas contraire, une telle situation pourrait avoir une incidence négative importante sur notre entreprise, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Nous sommes contrôlés par notre principal actionnaire qui peut décider de l'issue de questions devant faire l'objet d'une décision par nos actionnaires

Au 31 juillet 2002, M. Dobbin, directement et indirectement par l'entremise de Discovery Helicopters Inc. et de O.S. Holdings Inc., détenait en propriété effective 7 % de nos actions subalternes comportant droit de vote (qui confèrent un vote par action), 93 % de nos actions de catégorie B comportant droit de vote multiple (« actions comportant droit de vote multiple ») (qui confèrent dix votes par action) et la totalité de nos actions ordinaires (qui confèrent un vote par tranche de 10 actions), représentant au total 62 % des droits de vote pouvant être exercés sur les questions soumises aux actionnaires. M. Dobbin nous a fait savoir que si nous émettions d'autres actions comportant droit de vote, il entendait en acquérir suffisamment, par l'entremise de Discovery, pour garder le contrôle sur plus de 50 % du nombre de voix rattachées à toutes les actions comportant droit de vote en circulation. En conséquence, M. Dobbin continuerait, sous réserve de certaines exceptions, à 1) contrôler l'issue de toutes les questions exigeant le vote affirmatif de la majorité des actionnaires, notamment le pouvoir d'élire tous les administrateurs, mais excluant les questions qui nécessitent un vote affirmatif de la majorité des actionnaires minoritaires qui n'ont pas d'intérêt, 2) être en mesure d'empêcher que des questions nécessitant l'approbation des actionnaires soient approuvées et 3) pouvoir vraisemblablement déterminer l'issue de questions qui, en vertu de la législation sur les sociétés par actions applicable, exigeraient qu'une résolution des actionnaires soit adoptée par au moins les deux tiers des voix exprimées, comme la vente de la totalité ou de la quasi-totalité de nos actifs ou une fusion avec une société non apparentée.

Si nos filiales d'exploitation norvégienne subissaient des pertes d'exploitation importantes, elles pourraient faire l'objet d'une liquidation en vertu de la loi norvégienne

La législation sur les sociétés par actions qui régit nos filiales norvégiennes diffère des lois canadiennes et américaines à un certain nombre d'égards, notamment en ce qui a trait aux liquidations de sociétés. En vertu de la loi norvégienne, si les pertes d'une de nos filiales norvégiennes ramènent l'avoir des actionnaires de cette filiale à un montant inférieur à 50 % de son capital-actions ou si l'avoir des actionnaires de la filiale devient insuffisant par rapport aux risques et à la taille des activités de la filiale, les administrateurs de la filiale seraient tenus par la loi de convoquer une assemblée générale des actionnaires pour l'adoption d'une résolution en vue d'équilibrer le montant de l'avoir des actionnaires et du capital-actions soit :

- en augmentant l'avoir des actionnaires d'un montant suffisant pour atteindre cet équilibre et s'assurer que l'avoir des actionnaires de la filiale devient adéquat compte tenu des risques et de la taille des activités de la filiale; ou
- en réduisant le capital-actions pour compenser les pertes selon un montant suffisant pour atteindre cet équilibre.

Si les réductions du capital-actions de nos filiales norvégiennes par suite de pertes d'exploitation sont importantes, elles pourraient éventuellement entraîner la liquidation, ce qui aurait une incidence négative importante sur notre entreprise, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Notre entente de non-concurrence avec Vector limite l'expansion des activités de réparation et de révision de HSG

Le 25 juin 1998, nous avons conclu avec Vector (et certaines autres sociétés) une entente de non-concurrence, complétée par une lettre d'entente en septembre 1999, relativement à la vente du segment de réparation et de révision de notre entreprise à Vector, aux termes desquelles nous avons convenu de ne pas nous engager dans certaines activités de réparation et de révision qui font concurrence à certaines activités de Vector, et ce jusqu'au 25 juin 2003. Nous sommes en mesure d'effectuer certains travaux de réparation et de révision en Norvège par l'entremise de notre filiale, Astec Helicopter Services AS (« Astec »), notamment des travaux sur nos propres hélicoptères, du travail pour le compte de tiers en fonction de l'étendue des services et de la clientèle qui existaient au moment où nous avons acquis HSG et le maintien et l'expansion territoriale des licences de réparation et de révision des composants de l'hélicoptère Eurocopter Super Puma et de leurs moteurs Turbomeca Makila pour le compte de tiers. À court terme, cette restriction pourrait nuire à notre capacité d'étendre nos activités de réparation et de révision pour le compte de tiers à des éléments autres que les composants d'hélicoptères Eurocopter Super Puma et leurs moteurs Turbomeca Makila.

RUBRIQUE 4. RENSEIGNEMENTS SUR LA SOCIÉTÉ

HISTORIQUE ET DÉVELOPPEMENT DE LA SOCIÉTÉ

La Société a été constituée en société en vertu des lois du Canada conformément à des statuts constitutifs datés du 18 février 1987. Le siège social de la Société est situé au Hangar No. 1, St. John's Airport, C.P. 5188, St. John's (Terre-Neuve) Canada, A1C 5V5 (numéro de téléphone : (709) 570-0700).

La Société a été créée en 1987 en tant que société de portefeuille pour regrouper les activités de Sealand Helicopters Limited et celle de Toronto Helicopters Limited (qui étaient toutes deux contrôlées par M. Craig L. Dobbin, président du conseil et chef de la direction de la Société et un actionnaire principal) et pour acquérir Okanagan Helicopters Ltd., société qui exploitait 125 hélicoptères au moment de son acquisition. Depuis sa constitution, la Société a connu une croissance de source interne et a pris de l'expansion par des acquisitions dont les plus importantes ont été l'acquisition en 1988 de la plus grande partie de l'actif de Ranger Helicopters Limited, qui exploitait alors 37 hélicoptères; l'acquisition en 1989 de la totalité des actions en circulation de Hélicoptères Viking Limitée, qui exploitait alors 60 hélicoptères; l'acquisition en 1993 et en 1994 de la totalité des actions en circulation de Brintel, qui exploitait alors environ 25 hélicoptères lourds; et l'acquisition en août 1999 de toutes les actions en circulation de HSG, qui exploitait alors 115 hélicoptères.

PRINCIPALES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS ET DÉSINVESTISSEMENTS

La Société a procédé à une restructuration importante au cours des dernières années.

Le 25 juin 1998, nous avons vendu notre secteur de réparation et de révision (tel que ce secteur d'activité était alors constitué) à Vector, filiale nouvellement créée qui était alors détenue en propriété exclusive, en échange d'actions de Vector et d'un billet payable par Vector. Nous avons ensuite vendu au public 80 % des actions de Vector dans le cadre d'un premier appel public à l'épargne dont nous avons tiré un produit net d'environ 187 millions de dollars. Le billet a été remboursé au cours de l'exercice 1999. Nous avons vendu les 20 % restants des actions de Vector au public en septembre 1999 dans le cadre d'un autre appel public à l'épargne dont nous avons tiré un produit net d'environ 28,9 millions de dollars.

Le 11 août 1999, dans le cadre d'une offre publique d'achat faite en Norvège par l'entremise de notre filiale norvégienne Vinland Helicopters AS, nous avons acquis des actions de HSG à un prix d'achat global de 696,9 millions de couronnes norvégiennes (environ 135,0 millions de dollars). Ces actions, combinées avec les actions de HSG dont nous étions déjà propriétaires, représentaient environ 91,3 % des actions en circulation de HSG. Le 30 septembre 1999, nous avons réalisé l'acquisition du reste des actions de HSG dans le cadre d'une offre obligatoire et d'une acquisition forcée au prix de 108,1 millions de couronnes norvégiennes (environ 20,9 millions de dollars). Le prix d'achat global de toutes les actions de HSG acquises au cours de transactions antérieures, de l'offre d'achat et de l'offre obligatoire et acquisition forcée s'est chiffré à 1 185,0 millions de couronnes norvégiennes (229,5 millions de dollars), compte tenu des frais d'acquisition.

En août et en septembre 1999, après l'acquisition de HSG, nous avons vendu à OLOG sept hélicoptères lourds et deux hélicoptères moyens dont HSG était propriétaire, vente dont le produit brut s'est établi à 51,7 millions de dollars. Par la suite, nous avons loué trois de ces hélicoptères lourds pour poursuivre l'exécution d'un contrat de recherche et de sauvetage en Irlande. Le 30 septembre 1999, nous avons parachevé la vente à General Electric Capital Services EEF Limited de deux hélicoptères lourds dont HSG était propriétaire, dans le cadre d'une transaction de cession-bail dont le produit s'est élevé à 27,2 millions de dollars.

Le 28 janvier 2000, nous avons vendu notre participation de 33,3 % dans Helicopteros SA, société espagnole fournissant des services d'hélicoptage, vente dont le produit net s'est chiffré à environ 6,8 millions de dollars, ce qui incluait le remboursement d'un prêt intersociétés. La somme réalisée grâce à la vente était environ égale à la valeur comptable de notre participation.

En avril 2000, nous avons vendu notre participation de 46,7 % dans Airlift AS (« Airlift ») à un autre actionnaire important pour une somme modique. Airlift est une société norvégienne de services d'hélicoptère côtiers qui ne livre pas concurrence sur le marché norvégien des services d'hélicoptère

extracôtiers. Nous avons acquis notre participation dans Airlift avant notre acquisition de HSG dans l'intention d'utiliser Airlift pour chercher à gagner des contrats pétroliers et gaziers extracôtiers norvégiens.

En mai 2000, nous avons vendu certaines activités non liées au pétrole et au gaz établies principalement au Royaume-Uni pour un produit total d'environ 74,3 millions de dollars, ce qui comprenait un billet pour 2,0 millions de livres à 9 % d'une durée de deux ans et une créance relative à une assurance de 0,9 million de livres. Ces activités comprenaient le service régulier de transport de passagers à Penzance, en Angleterre; les activités exercées pour le ministère de la défense du Royaume-Uni à Plymouth, en Angleterre et dans les Falklands; et une exploitation d'hélicoptères légers établie à Cardiff, dans le Pays de Galles, destinée à des services de soutien à la police civile. Nous avons vendu six hélicoptères lourds, deux hélicoptères moyens et un hélicoptère léger dans le cadre de cette transaction. La valeur comptable des actifs vendus était d'environ 31,0 millions de dollars.

En mai 2000, nous avons également vendu notre filiale suédoise, Heliflyg AB (« Heliflyg »), pour un produit brut de 6,0 millions de dollars, somme à peu près égale à la valeur d'expertise de sa flotte et à la juste valeur marchande de ses autres actifs. Heliflyg fournissait des services d'hélicoptère côtiers en Suède avec deux hélicoptères moyens et 12 hélicoptères légers, dont quatre lui appartenaient et dix étaient loués. À la date de la vente, la valeur comptable nette de Heliflyg était d'environ 5,0 millions de dollars.

Le 30 juin 2000, nous avons vendu une filiale norvégienne, Lufttransport AS (« Lufttransport »), pour environ 14,7 millions de dollars. Lufttransport fournissait des services d'ambulance aériens côtiers en Norvège avec trois hélicoptères moyens, un hélicoptère léger et dix aéronefs à voilure fixe, dont sept aéronefs à voilure fixe étaient loués.

Avec prise d'effet le 31 octobre 2000, nous avons vendu notre exploitation côtière canadienne d'hélicoptères et les actifs connexes à une nouvelle société connue maintenant sous la dénomination Canadian Helicopters Ltd. (« CHL »). Aux termes de la vente, nous avons reçu un produit brut de 128,5 millions de dollars pour les actifs et l'exploitation. Nous avons acquis une participation de 45 % dans le capital-actions ordinaire de CHL moyennant une contrepartie au comptant de 4,5 millions de dollars. Le reste des actions appartient à la direction de CHL et à un investisseur. En outre, nous avons investi une somme de 15 millions de dollars dans CHL sous forme d'actions privilégiées. Afin de faciliter le financement par emprunt de la nouvelle société en temps voulu, nous avons avancé une somme de 10,0 millions de dollars à CHL dans le cadre de la syndication de ses titres d'emprunt à terme. Ce prêt est entièrement garanti et remboursable selon des modalités identiques à celles qui s'appliquent aux autres membres du syndicat.

Nous avons comptabilisé une perte après impôts de 12 millions de dollars sur la vente de notre entreprise côtière canadienne d'hélicoptères. De plus, nous avons comptabilisé une radiation de l'écart d'acquisition de 9,1 millions de dollars se rapportant à l'acquisition initiale d'une partie de l'exploitation qui a été vendue.

Des dépenses en immobilisations de 37,3 millions de dollars ont été engagées durant l'exercice terminé le 30 avril 2002. De cette somme, une tranche de 23,8 millions de dollars avait trait à des acquisitions et à des modifications d'aéronefs et une tranche de 13,5 millions de dollars avait trait à diverses autres immobilisations corporelles. Le produit de l'aliénation d'immobilisations s'est établi à 49,8 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2002.

APERÇU DE L'ACTIVITÉ

Généralités

Nous sommes un fournisseur de premier plan de services d'hélicoptage pour l'industrie pétrolière et gazière mondiale. Nous-mêmes ou les exploitations que nous avons acquises fournissons des services d'hélicoptère depuis plus de 50 ans et nous exerçons actuellement nos activités dans plus de 20 pays, les principales unités d'exploitation étant établies au Royaume-Uni, en Norvège, en Afrique du Sud, en Australie et au Canada. Nous fournissons principalement des services d'hélicoptage à l'industrie pétrolière et gazière pour des activités de production et d'exploration ainsi qu'aux secteurs des services médicaux d'urgence et de recherche et de sauvetage. En général, nous recherchons des possibilités d'affaires où les clients ont besoin d'hélicoptères perfectionnés conduits par des pilotes jouissant d'une très bonne formation, habituellement en vertu de contrats à long terme.

Nous sommes un chef de file du marché dans la plupart des régions que nous desservons, et notre réputation n'est plus à faire quant à la qualité et à la fiabilité de notre service. Nous sommes le plus grand exploitant dans la mer du Nord, l'une des plus grandes régions productrices de pétrole du monde, où nous fournissons du soutien à l'aide d'hélicoptères moyens et lourds à un grand nombre des principales sociétés pétrolières du monde. Nous avons également des exploitations qui fournissent des services principalement à l'industrie pétrolière et gazière dans la mer Caspienne, en Amérique du Sud, en Afrique, en Asie du Sud-Est et dans l'Est du Canada.

En août 1999, nous avons acquis HSG, fournisseur de premier plan de services d'hélicoptère dans les secteurs de la Norvège et du Royaume-Uni de la mer du Nord, qui est dotée de filiales actives en Australie et en Afrique du Sud. Notre acquisition de HSG a élargi notre présence sur le plan géographique et, selon nous, a accru notre capacité de servir nos clients actuels et de nouveaux clients potentiels à l'échelle mondiale. CHC et HSG tiraient toutes deux une partie importante de leurs produits de l'industrie pétrolière et gazière, mais leurs activités se chevauchaient peu dans les régions géographiques desservies, à l'exception du secteur du Royaume-Uni de la mer du Nord, où CHC et HSG exerçaient toutes deux des activités. Depuis l'acquisition de HSG, toutes nos exploitations d'hélicoptères dans le secteur du Royaume-Uni de la mer du Nord ont été regroupées et sont maintenant exploitées sous la dénomination CHC Scotia Limited.

Atouts face à la concurrence

Nous estimons disposer des avantages suivants face à la concurrence dans notre secteur :

- **Couverture géographique mondiale.** Nous fournissons actuellement des services d'hélicoptère dans plus de 20 pays sur sept continents. Notre Société est gérée de façon décentralisée avec cinq divisions qui sont responsables des exploitations d'hélicoptères dans leurs zones géographiques particulières. Notre vaste couverture géographique et notre structure de gestion décentralisée nous permettent de répondre aux besoins des clients et de saisir de nouvelles occasions d'affaires rapidement et de façon rentable tout en nous conformant à la réglementation et au régime douanier des marchés locaux. Comme les frais de démarrage de nouveaux contrats, y compris les frais de transport du matériel et des équipages et les frais d'établissement de la base, peuvent représenter une partie importante des charges d'exploitation, notre réseau mondial de bases nous permet de réaffecter le matériel et les équipages efficacement et, par conséquent, de présenter des soumissions pour de nouveaux contrats à des taux compétitifs.
- **Relations à long terme avec la clientèle.** Nous travaillons avec succès depuis de nombreuses années avec d'importantes sociétés pétrolières et gazières, dont certaines font partie de notre clientèle depuis plus de 20 ans. Afin d'obtenir un haut niveau de sécurité et de qualité de leurs fournisseurs de services d'hélicoptère, les principales sociétés pétrolières et gazières effectuent de rigoureuses vérifications de la sécurité et du rendement avant que ces fournisseurs soient autorisés à présenter une soumission pour de nouveaux projets. L'importance que nous accordons à la sécurité et à l'instruction en vol, l'expérience de nos pilotes et la qualité de nos services nous ont permis d'établir des relations à long terme avec un grand nombre de nos clients et nous sommes constamment invités à présenter des soumissions pour de nouveaux projets. En plus des services d'hélicoptère normaux, certains de nos clients nous demandent des services auxiliaires, y compris nos systèmes logistiques informatisés pour l'établissement de l'horaire des équipages, des services de traitement des passagers et diverses formes de tenue de dossiers, services qui contribuent tous à renforcer nos relations avec la clientèle.
- **Contrats à long terme.** Nous signons habituellement des contrats à long terme avec nos clients, y compris de nombreuses sociétés pétrolières et gazières. Un nombre considérable de nos contrats à long terme renferment des dispositions permettant la résiliation anticipée par le client, mais aucun client n'a exercé ce droit au cours des cinq dernières années. Bien que ces contrats fassent l'objet de nouveaux appels d'offres à la fin de leur durée, nous croyons que le fournisseur de services titulaire du contrat jouit d'un avantage important du fait de sa relation existante avec le client, de sa connaissance détaillée du milieu d'exploitation particulier et de la base établie sur place pour le matériel et le personnel.
- **Flotte d'hélicoptères importante et diversifiée.** Pour satisfaire aux exigences diverses de nos clients en ce qui concerne le matériel, nous avons monté une importante flotte d'hélicoptères comprenant certains des hélicoptères les plus perfectionnés du monde. Notre flotte a été modernisée davantage

grâce à notre acquisition de la flotte d'hélicoptères moyens et lourds de HSG. Notre flotte comprend actuellement 12 des 14 hélicoptères Super Puma MKII exploités sur nos marchés. Les hélicoptères Super Puma MKII nous permettent de fournir des services de transport sur de plus longues distances aux sociétés pétrolières et gazières qui exercent leurs activités d'exploration et de production de plus en plus loin au large des côtes. Le Super Puma MKII est souvent demandé par nos clients européens et c'est, selon nous, l'hélicoptère lourd civil le plus évolué en service.

- **Importante valeur de l'actif.** D'après une évaluation effectuée en date du mois d'avril 2002 par HeliValue\$, Inc., société indépendante d'évaluation d'hélicoptères, la valeur de revente estimative globale des aéronefs dont nous étions propriétaires le 30 avril 2002 s'établissait à environ 643 millions de dollars. Étant donné qu'environ 70 % de la valeur d'un hélicoptère réside dans ses composants dynamiques, qui sont remplacés ou mis à niveau régulièrement, les anciens modèles d'hélicoptères qui ont été mis à niveau peuvent répondre à un grand nombre des mêmes normes de rendement que les modèles plus récents de ces hélicoptères. Par conséquent, à mesure que le prix des nouveaux hélicoptères monte, les anciens modèles de ces hélicoptères qui ont été entretenus et mis à niveau correctement conservent généralement leur valeur. Comme nous achetons généralement des hélicoptères usagés et les entretenons et les mettons à niveau, et qu'il existe un marché secondaire actif pour les hélicoptères, nous obtenons souvent des prix supérieurs au prix d'achat original lorsque nous vendons des hélicoptères afin d'optimiser la composition de notre flotte. Au cours des cinq dernières années, nous avons vendu 41 hélicoptères dans le cours normal de nos activités, ce qui s'est traduit par un prix de vente global excédant de 11,7 millions de dollars notre coût d'achat.
- **Réparation et révision à l'interne.** Grâce à nos installations en Norvège, nous exploitons actuellement la seule installation commerciale au monde titulaire d'une licence pour la réparation et la révision des principaux composants de l'hélicoptère Eurocopter Super Puma, mis à part le fabricant du matériel d'origine. Nous avons l'intention de continuer à ériger cette entreprise en Europe, en insistant sur l'accroissement de notre travail externe. Afin de mieux servir nos clients des services de réparation et de révision, nous avons réorganisé notre entreprise norvégienne de réparation et de révision et créé une nouvelle société, Astec, exploitée en tant qu'entreprise distincte. CHC avait auparavant démarré et développé les entreprises de réparation et de révision de Vector, ce qui a donné lieu à la vente au public de 80 % de Vector par CHC en juin 1998 et à la vente de notre participation restante de 20 % en septembre 1999. Voir « Rétrospective de l'exploitation et revue financière et perspectives – Gains à la vente d'activités et de placements ».
- **Exploitant à faibles coûts.** Nous avons réalisé des économies de coûts permanentes avec l'intégration de HSG dans notre exploitation. De plus, les moyens dont nous disposons pour la réparation et la révision à l'interne nous permettent d'avoir des coûts inférieurs au chapitre des services de réparation et de révision nécessaires au maintien de la flotte. De plus, notre vaste réseau de bases régionales nous permet d'utiliser efficacement nos hélicoptères existants pour exécuter des contrats partout dans le monde.
- **Équipe de direction expérimentée.** Les membres de notre équipe de haute direction, soit les hauts dirigeants, les présidents de division et les directeurs généraux, ont en moyenne 20 ans d'expérience dans l'industrie de l'exploitation d'hélicoptères. Au cours des dernières années, notre équipe de direction a lancé une série d'initiatives stratégiques dans le cadre desquelles les gestionnaires de chacune des divisions d'exploitation de CHC ont centré leur attention sur la réduction des coûts et l'amélioration de l'utilisation de la flotte. De plus, CHC a réussi l'intégration de dix sociétés dans son exploitation au cours des 15 dernières années.

Stratégie d'affaires

Nous avons pour objectif d'améliorer notre position de chef de file dans le secteur mondial des services d'hélicoptère en continuant de fournir des services à valeur ajoutée à nos clients, tout en maximisant les rentrées nettes. À cette fin, nous avons l'intention de nous concentrer sur les principales initiatives suivantes :

- **Continuer de renforcer nos relations à long terme dans le domaine pétrolier et gazier.** Nous comptons renforcer nos relations à long terme avec d'importantes sociétés pétrolières et gazières en continuant de fournir un service à la clientèle de haut niveau. Nous croyons que l'accent que nous mettons sur l'industrie pétrolière et gazière nous permettra de continuer à répondre aux exigences actuelles de nos clients et d'obtenir des contrats futurs lorsque les possibilités d'exploration et de

production de nos clients augmenteront. Au cours de l'exercice 2002, nous avons constaté une augmentation continue de la demande de services d'hélicoptère de la part de nos clients existants de l'industrie pétrolière et gazière, augmentation que nous croyons attribuable à la montée et à la stabilisation des prix du pétrole en 1999 et en 2000. De plus, nous avons l'intention de continuer à rechercher de nouvelles possibilités dans les régions pétrolières et gazières en développement partout dans le monde, y compris dans la partie de la mer du Nord très éloignée des côtes, la mer Caspienne, l'Angola, l'Amérique du Sud, l'Afrique de l'Ouest, l'Asie du Sud-Est et la partie extracôtière de l'Est du Canada. Grâce à nos relations à long terme avec la clientèle, au matériel dont nous disposons et à notre vaste couverture géographique, nous nous attendons à jouer un rôle important dans le soutien des activités d'exploration et de production dans ces régions.

- **Continuer à élargir l'entreprise de réparation et de révision.** Notre licence avec Eurocopter nous permet de fournir des services de réparation et de révision partout dans le monde pour tous les hélicoptères Super Puma, y compris les Super Puma MKII. Avec environ 500 hélicoptères Super Puma exploités sur les marchés civils et militaires partout dans le monde, nous croyons qu'il existe d'importantes possibilités de croissance pour notre exploitation de réparation et de révision. De plus, nos licences Turbomeca pour la réparation et la révision de moteurs Makila, qui sont utilisés dans les hélicoptères Super Pumas, incluent également les hélicoptères civils et militaires dans des régions situées à l'extérieur de la Scandinavie.
- **Rechercher les nouvelles possibilités d'affaires rentables hors du secteur pétrolier et gazier.** Nous recherchons constamment de nouvelles possibilités d'affaires hors du secteur pétrolier et gazier afin de mettre à profit nos compétences de base dans les services d'hélicoptère. Sur ces marchés, qui comprennent les services d'ambulance aériens et de recherche et de sauvetage, nous croyons jouir d'un avantage concurrentiel grâce à notre expérience dans la prestation de services au secteur pétrolier et gazier compte tenu de notre capacité d'exploiter des hélicoptères biturbines moyens et lourds perfectionnés, avec un personnel jouissant d'une très bonne formation, dans des situations complexes, pour des clients d'envergure. Nos clients des services d'ambulance aériens et de recherche et de sauvetage mettent habituellement l'accent sur le respect par l'exploitant des normes de qualité rigoureuses sur une période prolongée au lieu d'évaluer une offre en fonction du prix seulement. Il existe des possibilités de croissance dans notre exploitation de recherche et de sauvetage dans la mer du Nord étant donné que certaines grandes sociétés pétrolières et gazières songent à remplacer des bateaux par des hélicoptères pour la recherche et le sauvetage.
- **Continuer de mettre l'accent sur la formation de tiers.** Au cours des 20 dernières années, nous avons établi des écoles supérieures d'instruction en vol pour la formation de pilotes et de techniciens d'hélicoptère tant pour des organisations civiles que militaires. En plus de garantir que tous nos pilotes sont formés comme il se doit, ces écoles fournissent des sources supplémentaires de produits à marge relativement élevée et soutiennent notre réputation mondiale pour l'excellence de nos services d'hélicoptère. Certaines de ces écoles ont été vendues dans le cadre de notre vente de l'exploitation côtière canadienne d'hélicoptères. Cependant, nous continuons d'exploiter un important établissement d'instruction en vol en Norvège. Nous comptons insister davantage sur la formation de tiers.

Secteur d'activité

Exploitation d'hélicoptères

Les hélicoptères utilisés aujourd'hui peuvent être répartis en deux catégories générales. Les aéronefs monomoteurs légers, qui ont une capacité de trois à six passagers et peuvent être pilotés par un seul pilote selon les règles de vol à vue (« VFR ») (durant les heures de clarté et dans de bonnes conditions météorologiques). Compte tenu de leur faible capacité en passagers et de l'impossibilité de les utiliser dans de mauvaises conditions météorologiques, ces aéronefs sont généralement limités aux activités côtières. Au cours des dernières années, nous avons vendu la plupart de nos exploitations et aéronefs de cette catégorie, et notre flotte ne compte que onze aéronefs légers. Toutefois, nous maintenons une participation de 45 % dans Canadian Helicopters Ltd. (« CHL »), qui mène ses activités côtières au Canada surtout au moyen d'aéronefs légers.

Les aéronefs bimoteurs (lourds et moyens) ont une capacité de 9 à 26 passagers et peuvent être pilotés selon les règles de vol aux instruments (« IFR »). Leur capacité en passagers supérieure, leur plus grand rayon d'action et la possibilité de les piloter par mauvais temps font qu'ils conviennent mieux aux activités extracôtières. Compte tenu du prix élevé de ces gros aéronefs et de leur disponibilité limitée,

la concurrence de la part de plus petits exploitants a tendance à être moins forte. Nous exploitons actuellement 146 aéronefs dans cette catégorie (soit 70 aéronefs lourds et 76 aéronefs moyens).

L'usage commercial des hélicoptères s'est répandu auprès des sociétés de l'industrie pétrolière et gazière tout d'abord pour le transport du personnel et des fournitures vers des plate-formes de forage au large des côtes et des régions côtières éloignées. Au fil des ans, l'usage des hélicoptères s'est élargi à bon nombre d'autres domaines lorsque l'urgence ou la difficulté d'accès justifie le coût de l'hélicoptage. Bien que l'industrie pétrolière et gazière représente toujours une importante partie de la demande de services d'hélicoptère à l'échelle mondiale, les hélicoptères servent depuis plusieurs décennies à diverses fins comme les activités forestières, l'exploitation minière, les services médicaux d'urgence, la recherche et le sauvetage, la construction la cartographie et les loisirs.

Différents types d'hélicoptères sont nécessaires pour répondre aux divers besoins des industries desservies. Les hélicoptères lourds et moyens servent généralement au soutien de l'industrie pétrolière et gazière, de la construction et des activités forestières et pour les services médicaux d'urgence et le soutien à la recherche et au sauvetage. Les hélicoptères lourds et moyens sont également utilisés pour le transport de passagers et de fournitures en grand nombre ou pour le transport de poids lourds. Habituellement équipé d'un matériel IFR, qui permet les vols de nuit ou dans d'autres conditions difficiles, les hélicoptères moyens et lourds peuvent effectuer des vols sur de longues distances vers des plate-formes de forage pétrolier en mer. Au besoin, du matériel spécialisé est installé pour le soutien aux services médicaux d'urgence ou pour être utilisé dans certains milieux comme la mer du Nord. Les hélicoptères légers et moyens servent au soutien des secteurs des services publics et de l'exploitation minière ainsi que dans certains domaines de la construction et des activités forestières, où il faut transporter un petit nombre de passagers ou élinguer des charges légères. Ces hélicoptères sont généralement exploités durant les heures de clarté et dans des conditions météorologiques relativement stables et sont équipés uniquement de matériel VFR.

Le niveau de l'exploration et de la production pétrolières et gazières en mer dans le monde influe habituellement sur la demande de services d'hélicoptage. Après une période de déclin, il y a eu une augmentation puis une stabilisation des prix du pétrole en 1999, qui s'est maintenue jusqu'en 2001 et une partie de 2002.

Les tableaux suivants indiquent nos produits pour l'exploitation d'hélicoptères les produits des activités de réparation et de révision et d'instruction en vol étant exclus, par secteur d'activité et par région géographique, ainsi que les produits pour chacun de ces secteurs ou régions exprimés en pourcentage du total des produits de l'exploitation d'hélicoptères pour chacun des exercices terminés les 30 avril 2002, 2001 et 2000 :

Produits par secteur d'activité	2002		2001		2000	
	(en millions de dollars)	%	(en millions de dollars)	%	(en millions de dollars)	%
Pétrole et gaz	481,8 \$	85,7	411,3 \$	74,8	321,6 \$	64,5
Services médicaux d'urgence/ recherche et sauvetage	37,8	6,7	47,0	8,5	59,6	11,9
Défense nationale	—	—	21,7	3,9	17,3	3,5
Construction/services publics/géologie/ exploitation minière	6,5	1,2	26,4	4,8	26,8	5,4
Activités forestières	—	—	14,8	2,7	19,9	4,0
Services d'hélicoptère/ transport/transport de passagers et autre	36,0	6,4	28,6	5,3	53,5	10,7
Total	562,1 \$	100 %	549,8 \$	100 %	498,7 \$	100%

Produits par région géographique

	2002		2001		2000	
	(en millions de dollars)	%	(en millions de dollars)	%	(en millions de dollars)	%
Exploitations européennes						
Norvège	151,1 \$	26,9	140,0 \$	25,4	146,1 \$	29,3
Royaume-Uni	244,2	43,4	202,3	36,8	166,0	33,3
Total	395,3	70,3	342,3	62,2	312,1	62,6
Exploitations internationales						
Australie	51,7	9,2	51,5	9,4	35,7	7,2
Afrique	25,7	4,6	26,0	4,7	18,6	3,7
Autre	89,4	15,9	69,7	12,7	47,7	9,5
Total	166,8	29,7	147,2	26,8	102,0	20,4
Exploitations canadiennes ¹						
Est	—	—	29,9	5,4	49,8	10,0
Ouest	—	—	30,4	5,6	34,8	7,0
Total	—	—	60,3	11,0	84,6	17,0
TOTAL	562,1 \$	100 %	549,8 \$	100%	498,7 \$	100%

1) Ces sommes comprennent les produits de notre exploitation côtière canadienne d'hélicoptères avant qu'elle soit vendue le 31 octobre 2000.

Exploitations européennes

Nous sommes l'un des principaux fournisseurs de services d'hélicoptère en Europe. À partir de 17 bases, nous fournissons des services extracôtiers à des clients situés principalement dans les secteurs du Royaume-Uni, de la Norvège et du Danemark de la mer du Nord. Nous fournissons également surtout des services de recherche et de sauvetage par hélicoptère en Irlande. Nos principales bases européennes sont situées à Aberdeen, en Écosse, et à Stavanger, en Norvège, d'où nous dirigeons les activités que nous exerçons respectivement dans le secteur du Royaume-Uni et le secteur de la Norvège de la mer du Nord. Nous exploitons actuellement 72 hélicoptères en Europe, dont 39 Super Puma, l'hélicoptère commercial lourd le plus moderne desservant actuellement les principales sociétés pétrolières et gazières dans la mer du Nord. Nous desservons les sociétés pétrolières et gazières principalement en transportant du personnel et des fournitures à destination et en provenance de plate-formes de forage pétrolier dans la mer du Nord.

Exploitation norvégienne : Le secteur pétrolier et gazier extracôtier norvégien est desservi à partir de nos huit bases en Norvège, principalement par l'entremise de notre filiale, CHC Helikopter Service AS. Bien qu'en Norvège nous mettions l'accent sur le secteur pétrolier et gazier à peu près de la même façon qu'au Royaume-Uni, il est plus approprié, en raison de certaines différences dans les régimes de réglementation et de questions territoriales, de desservir le secteur norvégien de la mer du Nord à partir de la Norvège.

Notre exploitation norvégienne sert principalement des sociétés pétrolières et gazières clientes dans la mer du Nord, dont Statoil, Phillips, BP et Norsk Hydro. Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2002, nous avons servi huit principaux clients par l'entremise de cette exploitation.

Nous exploitons actuellement 28 hélicoptères en Norvège, soit 24 hélicoptères lourds, y compris 18 Super Puma (dont sept sont des Super Puma MKII) et quatre hélicoptères moyens. Les hélicoptères Super Puma sont souvent demandés par les grandes sociétés pétrolières et gazières et, à notre avis, il y a actuellement une pénurie de ce genre d'appareils tant sur les marchés des hélicoptères neufs que sur ceux de la revente.

Au cours du dernier exercice, nous avons réussi à renouveler plusieurs contrats, notamment un contrat de 36 mois avec Statoil. Nous croyons que, grâce à nos relations à long terme et à notre

réputation de fournisseur de services sûrs et de grande qualité, nous continuerons d'être un chef de file sur le marché norvégien des services d'hélicoptère. L'autre grand fournisseur de services d'hélicoptère dans le secteur norvégien de la mer du Nord est Norsk Helicopters.

Exploitation du Royaume-Uni : Notre exploitation du Royaume-Uni est dirigée par CHC Scotia Limited, dont le siège social est situé à Aberdeen, en Écosse. CHC Scotia Limited a été créée par suite du regroupement des importantes exploitations au Royaume-Uni de CHC et de HSG, que nous avons acquise en 1999. L'exploitation de CHC au Royaume-Uni était dirigée auparavant par Brintel, société acquise par CHC en 1994. L'exploitation de HSG au Royaume-Uni était dirigée auparavant par Bond Helicopters Ltd., société acquise par HSG en 1996.

Notre exploitation au Royaume-Uni sert principalement des sociétés pétrolières et gazières clientes dans le secteur du Royaume-Uni de la mer du Nord, y compris des filiales actives de BP, Mobil, Talisman et TotalFinaElf, que nous servons, dans certains cas, depuis plus de dix ans. Notre exploitation au Royaume-Uni gère également notre exploitation au Danemark, où nous avons signé en 1999 un contrat à long terme avec Maersk afin de fournir du soutien par hélicoptère en mer, et en Irlande, où nous fournissons des services de recherche et de sauvetage ainsi que des services pétroliers. Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2002, notre exploitation au Royaume-Uni a fourni des services d'hélicoptère à plus de 15 importants clients.

Nous exploitons actuellement 45 hélicoptères au sein de notre exploitation du Royaume-Uni, principalement dans le secteur du Royaume-Uni de la mer du Nord. Notre flotte au Royaume-Uni consiste en 29 hélicoptères lourds et 16 hélicoptères moyens, dont un grand nombre sont équipés spécialement pour la mer du Nord. Notre flotte d'hélicoptères lourds comprend 21 hélicoptères Super Puma, dont cinq Super Puma MKII.

Au cours de l'année écoulée, nous avons réussi à renouveler plusieurs contrats, dont un renouvellement pour trente mois d'un contrat avec Kerr McGee au Royaume-Uni. Selon nous, d'autres occasions d'obtenir de nouveaux contrats dans le secteur du Royaume-Uni de la mer du Nord se présenteront à nous. L'autre grand fournisseur de services d'hélicoptère dans le secteur du Royaume-Uni de la mer du Nord est Bristow Helicopters Ltd.

Nouvelles possibilités d'affaires en Europe : Il existe des possibilités de nouveaux projets de mise en valeur du pétrole et du gaz au large des côtes occidentales de l'Écosse et de l'Irlande, autour des îles Shetland et Faroe, et dans la mer du Nord au large de la côte septentrionale de la Norvège. Toutes ces possibilités devraient créer des besoins de services d'hélicoptère supplémentaires. Nous croyons être bien placés pour livrer concurrence en vue d'obtenir ces nouveaux contrats en raison : 1) de nos relations de longue durée avec beaucoup de grandes sociétés pétrolières et gazières qui devraient jouer un rôle important dans ces projets; et 2) du fait que nos hélicoptères Super Puma MKII et EC225 à longue portée sont nécessaires pour atteindre les régions plus éloignées. Il existe des possibilités de croissance dans notre exploitation de recherche et de sauvetage dans la mer du Nord, étant donné que certaines grandes sociétés pétrolières et gazières songent à remplacer des bateaux de réserve par des hélicoptères pour les activités de recherche et de sauvetage.

Exploitations internationales

Nos exploitations internationales fournissent des services d'hélicoptère dans environ 22 pays en Afrique, en Asie, au Moyen-Orient, en Amérique du Sud et au large des côtes du Canada, principalement à des clients du secteur pétrolier et gazier. Nous croyons que la riche expérience internationale que nous avons acquise au cours des 50 dernières années nous permet de mettre à profit notre connaissance des lois locales pour fournir à la clientèle un service de haut niveau dans divers contextes d'exploitation. Nos exploitations internationales se composent de CHC International, qui est établie à Vancouver, au Canada; de CHC Australia, qui est établie à Adelaide, en Australie; et de CHC Africa, qui est établie à Cape Town, en Afrique du Sud.

Dans certains pays dans lesquels nous exerçons nos activités, la réglementation locale impose certaines exigences relatives à la nationalité. Nous devons donc souvent obtenir une licence pour exercer nos activités dans ce pays conjointement avec un représentant local ou un coentrepreneur local. Nos représentants ou coentrepreneurs reçoivent habituellement un petit pourcentage des produits locaux ou un bénéfice fixe mais, en général, ils ne fournissent pas de personnel ni n'assument de responsabilités liées à l'exécution du contrat. Nous avons actuellement des représentants ou des coentrepreneurs dans un bon nombre de pays, dont l'Azerbaïdjan, l'Équateur, le Myanmar, l'Arabie saoudite, le Venezuela et la

Thaïlande. Nous estimons jouir d'un avantage par rapport à la concurrence pour l'obtention de contrats dans ces régions grâce aux partenariats locaux que nous avons déjà établis.

CHC International : CHC International fournit des services d'hélicoptère à partir de 15 bases locales dans 12 pays répartis peu partout dans le monde. Ces bases sont coordonnées par notre division établie à Vancouver, au Canada, qui exploite une flotte de 34 aéronefs, dont six hélicoptères lourds, 27 hélicoptères moyens et un aéronef à voilure fixe. Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2002, CHC International a fait des affaires avec 14 clients importants du secteur pétrolier et gazier. Parmi ceux-ci figurent des filiales actives de Shell, BP, ExxonMobil, Unocal, Sable Offshore Energy Inc., Chevron, Triton et TotalFinaElf. Nos solides relations avec la clientèle, notre réputation établie et notre capacité d'exercer nos activités dans des environnements divers se sont avérées extrêmement importantes sur le marché international. Nous croyons que notre insistance sur la qualité, la sécurité et l'efficacité a fait de nous un fournisseur de services respecté au sein de l'industrie pétrolière et gazière. Nous servons Unocal en Thaïlande depuis 28 ans, et cette société a récemment prolongé un contrat existant pour deux années de plus et ajouté un aéronef supplémentaire. Depuis notre établissement en Azerbaïdjan il y a huit ans, nous travaillons à des projets à long terme dans la mer Caspienne avec un consortium dirigé par BP et un autre consortium dirigé par TotalFinaElf et ExxonMobil, aux termes d'un contrat en vigueur au moins jusqu'en 2004. Aux Philippines, nous sommes liés par contrat jusqu'en 2005, avec option de prolongation pour deux ans. Nous sommes également établis en Arabie saoudite, où nous fournissons actuellement des services à l'Arabian Oil Company aux termes d'un contrat en vigueur jusqu'en 2004 et qui peut faire l'objet de prolongations. Nous sommes bien établis sur la côte est du Canada, ayant des contrats avec Sable Offshore Energy Inc. et ExxonMobil. Nous maintenons également des contrats pour des travaux en cours dans des pays comme la Guinée équatoriale (depuis 1994) et l'Équateur (depuis 1988).

CHC Australia : Notre exploitation australienne, ainsi qu'une partie de notre exploitation en Asie du Sud-Est, est dirigée par CHC Australia, établie principalement à Adélaïde en Australie, qui exploite une flotte de 31 hélicoptères, dont cinq hélicoptères lourds, 19 hélicoptères moyens et sept hélicoptères légers. Nous sommes un exploitant commercial d'hélicoptères de premier plan en Australie. Nos clients comprennent Newfield Australia et Phillips Petroleum qui, avec d'autres sociétés pétrolières et gazières, représentent environ 27 % de nos produits australiens. De plus, nous fournissons des services d'ambulance aériens en Australie-Méridionale, à Queensland, dans le Territoire de la capitale de l'Australie et à Victoria; nous fournissons des services de recherche et de sauvetage à la Royal Australian Air Force et nous remplissons diverses fonctions de soutien aux secteurs des services publics et de la construction, par exemple l'inspection de pipelines. Nous travaillons également avec les Nations Unies dans le Timor oriental depuis 1999 où nous utilisons trois hélicoptères pour le transport de personnel et l'évacuation sanitaire. Nous offrons également des services de soutien des hélicoptères aux corps policiers à Victoria et en Australie-Méridionale.

CHC Africa : Notre exploitation africaine, dont le siège social est situé à Cape Town, en Afrique du Sud, exploite dix bases dans huit pays d'Afrique, à partir desquelles elle fournit des services de soutien aux activités d'exploration pétrolière et gazière et d'exploitation minière ainsi que des services médicaux d'urgence et d'autres services. Avec une flotte composée de 18 hélicoptères et de deux aéronefs à voilure fixe, CHC Africa sert divers clients, dont Shell, BP, ExxonMobil, BHP, Phillips Petroleum, DeBeers, Soekor, Energy Africa, le gouvernement de l'Afrique du Sud et la ville de Cape Town. Trois des hélicoptères moyens de CHC Africa sont loués à un exploitant au Brésil pour des services de soutien à l'industrie pétrolière et gazière extracôtière.

Nouvelles possibilités d'affaires pour nos exploitations internationales : Notre couverture géographique nous permet de servir des sociétés pétrolières et gazières multinationales à l'échelle mondiale. Nous entrevoyons des possibilités de croissance par l'entremise de nos exploitations internationales dans des régions telles que l'Iran, l'Amérique du Sud, l'Afrique occidentale, la Thaïlande, le Brésil, l'Angola, les Philippines et la région extracôtière de l'Est du Canada. Chacune de ces régions présente des possibilités de contrats de services d'hélicoptère liées à des projets d'exploration et de production pétrolières et gazières.

Exploitation canadienne

Avec prise d'effet le 31 octobre 2000, nous avons vendu notre exploitation côtière canadienne d'hélicoptères et les actifs connexes à une nouvelle société actuellement connue sous la dénomination Canadian Helicopters Limited (« CHL »). Conformément aux modalités de la vente, nous avons reçu un produit brut de 128,5 millions de dollars pour les actifs et l'exploitation. Nous avons acquis une participation de 45 % dans les actions ordinaires de CHL moyennant une contrepartie au comptant de 4,5 millions de

dollars. Le reste des actions appartient à la direction de CHL et à un investisseur. De plus, nous avons investi une somme de 15 millions de dollars dans CHL sous forme d'actions privilégiées. Afin de faciliter le financement par emprunt de la nouvelle société en temps voulu, nous avons avancé une somme de 10 millions de dollars à CHL dans le cadre de la syndication de ses titres d'emprunt à terme. Ce prêt est entièrement garanti et remboursable selon des modalités identiques à celles qui s'appliquent aux autres membres du syndicat.

Nous avons conservé des contrats de location-exploitation visant 11 aéronefs S-76A utilisés pour les services d'ambulance aériens de CHL et avons conservé la propriété de trois aéronefs lourds et d'un aéronef léger. Ces aéronefs sont loués ou sous-loués à CHL pour la durée restante des contrats de location existants (jusqu'à cinq ans) avec certaines options d'achat en faveur de CHL pendant la durée de ceux-ci. Après la fin de l'exercice 2002, CHL a pris ses propres dispositions pour le financement par crédit-bail de ces aéronefs 11 S76A, ce qui nous a libéré de tout engagement à l'égard de la flotte destinée aux services d'ambulance aériens de CHL.

La vente ne comprenait pas notre exploitation extracôtière liée au pétrole et au gaz sur la côte est du Canada. Nous avons conservé cette exploitation, dont les résultats sont inclus dans les résultats du segment de vol international. CHL a convenu de ne pas nous disputer de contrats de services extracôtiers liés au pétrole et au gaz au Canada avant au moins le 31 octobre 2005.

Réparation et révision

Les fabricants et la réglementation gouvernementale exigent que tous les aéronefs soient entretenus et révisés à intervalles prédéterminés. La réparation et la révision des hélicoptères comprend la réparation et la révision des moteurs, des composants et des accessoires. Le processus de réparation et de révision comprend le démontage, le nettoyage, l'inspection, la réparation et le remontage des moteurs, des composants et des accessoires, qui ont une durée utile limitée, y compris l'essai des moteurs complets. La décision d'effectuer une tâche donnée à l'interne ou de la confier à un sous-traitant dépend de la complexité et du coût de la tâche et des moyens de l'exploitant en question. Les sociétés qui exercent des activités de réparation et de révision sont tenues d'obtenir des licences d'organismes de réglementation gouvernementaux et, dans de nombreux cas, des fabricants. Les sociétés actives dans ce secteur comprennent les fabricants d'hélicoptères, de composants et d'accessoires, les établissements de réparation autorisés par les fabricants à réparer et réviser leurs produits et de petits ateliers qui ne sont habituellement pas autorisés par les fabricants. Le faible coût du transport des composants par rapport au coût total des services de réparation et de révision a entraîné le développement d'un marché mondial pour les services de réparation et de révision.

Nous exploitons actuellement la seule grande installation commerciale licenciée dans le monde pour la réparation et la révision de composants d'hélicoptère Eurocopter Super Puma, mis à part le fabricant du matériel lui-même. Notre installation, située à Stavanger, en Norvège, est également une installation autorisée pour le service à la clientèle de Bell Helicopter Textron et elle a été désignée par le fabricant de moteurs General Electric comme installation approuvée pour la réparation et la révision des moteurs GE CT-58 utilisés dans les hélicoptères Sikorsky S-61 et d'autres types d'aéronefs. Nous exploitons également une installation de service à la clientèle autorisée pour les moteurs Makila de Turbomeca, qui sont utilisés pour propulser les hélicoptères Super Puma. En janvier 2000, nous avons conclu une convention afin d'élargir notre licence avec Eurocopter en une licence mondiale pour la réparation et la révision des principaux composants des hélicoptères Super Puma et pour inclure le modèle Super Puma MKII dans la licence. En février 2001, nous avons conclu une convention avec Turbomeca afin d'élargir nos licences pour la réparation et la révision des moteurs Makila de façon à inclure les hélicoptères civils et militaires dans les régions situées à l'extérieur de la Scandinavie. De plus, notre installation a été agréée pour la réparation et la révision d'hélicoptères par le système européen commun d'approbation pour les organisations d'entretien des aéronefs et a reçu la certification ISO-9001. Nous avons réorganisé notre entreprise européenne de réparation et de révision pour créer Astec, qui exerce ses activités en tant qu'entreprise distincte à Stavanger et à Aberdeen.

Notre installation de réparation et de révision est dotée d'un personnel très compétent, les mécaniciens et les techniciens ayant en moyenne environ 15 ans de service. Les services de réparation et de révision fournis par notre installation comprennent : 1) les inspections, conceptions et modifications de la cellule, 2) les révisions de moteurs, 3) les révisions, les réparations et l'essai des composants dynamiques, hydrauliques, mécaniques et autres, 4) la révision et la réparation de l'électronique de bord, 5) la réparation et la maintenance de matériel divers et 6) le soutien logistique et technique aux exploitants d'hélicoptères. Afin de fournir aux clients des prestations complètes, ces services sont fournis par

l'intermédiaire de nombreux ateliers à l'installation de Stavanger, en Norvège, lesquels comprennent des tôleries, des ateliers d'aménagement intérieur, des ateliers pour le matériel de sécurité, des installations de peinture, en plus des ateliers de moteurs et de pièces. Astec exploite également une installation de réparation et de révision à Aberdeen, en Écosse.

Pour le soutien des hélicoptères, nous avons élaboré un concept tout particulier de « guichet unique » suivant lequel nous fournissons un soutien direct aux exploitants qui sont en train d'établir une exploitation éloignée ou de prendre de l'expansion dans les marchés des hélicoptères Sikorsky S-61 ou Super Puma. L'exploitant peut choisir parmi une gamme de produits disponibles qui sont conformes à une norme d'expertise à laquelle le client ne serait peut-être pas en mesure de se conformer en tant qu'unité autonome. Nous sommes aussi en train de nous positionner pour offrir des services complets de réparation et de révision de pièces pour les hélicoptères militaires lourds Chinook CH-47 de Boeing.

Nos installations de réparation et de révision fournissent actuellement une gamme de services de soutien des hélicoptères pour nos propres exploitations d'hélicoptères et pour d'autres exploitants d'hélicoptères militaires et commerciaux au Royaume-Uni, en Espagne, au Danemark, en Irlande, au Canada, au Brésil, aux Pays-Bas, en Australie et en Indonésie. Ces clients comprennent la force aérienne royale de Norvège, la force aérienne royale des Pays-Bas, la force aérienne suédoise, la garde frontière norvégienne, la garde frontière allemande, Brunei Shell, Cougar Helicopters et Schreiner North Sea Helicopters.

Nous-mêmes ainsi que Vector (et certaines autres sociétés) avons conclu une convention de non-concurrence le 25 juin 1998, relativement à la vente du segment de réparation et de révision de notre entreprise à cette date à Vector, aux termes de laquelle nous avons convenu de nous abstenir, jusqu'au 25 juin 2003, d'exercer certaines activités de réparation et de révision concurrençant certaines activités de Vector. Jusqu'au 30 juin 2003, les travaux de réparation et de révision que nous avons le droit d'effectuer comprennent des travaux sur nos propres hélicoptères, des travaux pour des tiers en fonction de l'étendue des services et la clientèle qui existaient lorsque nous avons acquis HSG ainsi que le maintien et l'expansion territoriale de nos licences de réparation et de révision des composants d'hélicoptères Eurocopter Super Puma et de leurs moteurs Turbomeca Makila pour des tiers.

Notre filiale CHC Composites Inc. (« Composites ») fabrique des composants aéronautiques composites et des panneaux agglomérés. Composites a été établie au cours de l'exercice 1999 et en date du 30 avril 2002, elle avait terminé sa phase de démarrage.

Possibilités de croissance : Avec environ 500 hélicoptères Super Puma et d'autres hélicoptères lourds exploités sur les marchés civils et militaires mondiaux, nous croyons qu'il existe d'importantes possibilités de croissance pour notre exploitation de réparation et de révision.

Instruction en vol

Au cours des 20 dernières années, nous avons établi des écoles supérieures de pilotage au Canada et en Norvège. En plus d'assurer que tous nos pilotes sont formés comme il se doit, ces écoles fournissent des sources supplémentaires de revenus et mettent en évidence notre réputation mondiale d'excellence dans les services d'hélicoptère.

En Norvège, nos instructeurs expérimentés fournissent une vaste gamme de services de formation à nos employés ainsi qu'à des organisations civiles et militaires de différentes parties du monde. Des cours de formation technique au sol sont donnés à la fois à des pilotes et à des techniciens. Notre école d'instruction en vol norvégienne est un centre de formation Eurocopter approuvé pour les aéronefs de type Puma et Super Puma dont les programmes d'instruction en vol sont approuvés par l'autorité réglementaire de l'aviation civile norvégienne. Notre exploitation d'instruction en vol norvégienne compte deux simulateurs complets de vol : les hélicoptères Sikorsky S-61N et Eurocopter Super Puma 332L. Le simulateur S-61N a accumulé jusqu'ici plus de 39 000 heures de vol payantes et le simulateur Super Puma a dépassé 65 000 heures de vol payantes (y compris près de 4 300 heures au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2002). Les deux simulateurs sont situés à Stavanger, en Norvège, et sont agréés et approuvés par l'autorité réglementaire de l'aviation civile norvégienne ainsi que par diverses autres autorités réglementaires d'aviation nationale. Depuis sa création, cette installation a formé plus de 20 900 pilotes et mécaniciens d'environ 60 pays.

Les trois écoles d'instruction en vol situées au Canada étaient incluses dans la vente de notre exploitation côtière canadienne d'hélicoptères le 31 octobre 2000.

Caractère saisonnier

Depuis la réalisation de la vente de certaines exploitations secondaires au cours de l'exercice 2001, nos exploitations restantes ne sont pas très touchées par les variations saisonnières. En particulier, la vente de l'exploitation côtière canadienne d'hélicoptères a permis de réduire de beaucoup les fluctuations saisonnières. Les produits et le bénéfice de l'exploitation côtière canadienne étaient habituellement considérablement plus élevés au cours de la période de six mois qui se terminait le 31 octobre comparativement aux six autres mois de l'exercice. Les résultats de l'exploitation côtière canadienne d'hélicoptères au 31 octobre 2000 sont inclus dans les états financiers consolidés de l'exercice 2001. Avec prise d'effet le 1^{er} novembre 2000, nous avons commencé à comptabiliser l'exploitation côtière canadienne d'hélicoptères à titre de placement en actions.

Sécurité et assurance

L'exploitation d'hélicoptères comporte un certain degré de risque. Les dangers, comme les accidents, les collisions et les incendies d'aéronefs, sont inhérents à la prestation de services d'hélicoptère et peuvent entraîner des blessures corporelles et des pertes de vie, l'endommagement grave et la destruction des biens et du matériel et l'interruption des activités touchées. Nous sommes dotés d'une organisation de sécurité des vols chargée d'assurer le respect des normes de sécurité au sein de notre organisation, ainsi que la compétence requise de nos équipages de conduite. Notre organisation de sécurité doit former nos équipages de conduite, exécuter des vérifications de sécurité et diriger des séminaires régulièrement auprès de tout le personnel navigant technique et assurer en général des techniques et des normes d'exploitation sécuritaires compatibles avec la réglementation du gouvernement canadien et d'autres gouvernements ainsi qu'avec les exigences de la clientèle. De plus, Transports Canada effectue des vérifications de sécurité pour assurer le respect de ses normes.

Au cours des trois années civiles terminées le 31 décembre 2001, quatre accidents à l'extérieur du Canada provoquant des blessures graves ou encore des dommages matériels considérables ont eu lieu. Le 5 juin 1999, dans le golfe de la Thaïlande, un hélicoptère S-76 a effectué un atterrissage dur à cause d'un coup du rotor de queue. Il n'y a eu aucun décès ni aucune blessure, mais l'aéronef a subi d'importants dommages. Le 20 avril 2000, un de nos hélicoptères légers exploités dans le secteur côtier du Royaume-Uni s'est écrasé dans un petit immeuble. Personne n'a été blessé, mais l'hélicoptère a été endommagé au point de ne pas être réparable. Le 29 décembre 2000, un hélicoptère Bell 206 effectuant du travail de recherche et de sauvetage en Afrique s'est retrouvé avec un rotor de queue inefficace pendant une opération de sauvetage en milieu marin. Personne n'a été blessé.

Le 10 novembre 2001, un hélicoptère Super Puma exploité au Royaume-Uni qui se trouvait sur l'héliport d'un navire de forage a basculé sur le côté après le débarquement des passagers pendant un changement d'équipage régulier. Le repositionnement soudain et inattendu du navire sur une mer houleuse a provoqué l'incident. Heureusement, personne n'est décédé, mais l'aéronef a été jugé une perte implicite totale; nous avons reçu le produit de l'assurance de 12,2 millions de dollars établi d'après la valeur de remplacement de l'aéronef. Cet incident ne devrait pas avoir d'effet important sur les taux d'assurance de la flotte étant donné que la cause n'a pas été attribuée à notre exploitation de l'aéronef. Nos assureurs tentent d'obtenir un remboursement considérable d'un tiers.

Au cours des deux années civiles terminées le 31 décembre 1998, Helikopter Service AS, filiale de HSG, a enregistré une moyenne de 2,75 accidents entraînant des décès ou des blessures graves ou d'importants dommages matériels par tranche de 100 000 heures de vol. Au cours de la même période, ni Bond Helicopter Services Ltd. (« Bond ») ni Lloyd Helicopter Services Ltd. (« Lloyd »), deux filiales de HSG, n'ont subi d'accident entraînant des décès ou des blessures graves ou des dommages importants. Court Air Holdings Pty. Ltd., une autre filiale de HSG, a enregistré 1,8 accident entraînant des blessures graves ou d'importants dommages matériels, mais aucun décès, par tranche de 100 000 heures de vol, au cours de la même période.

Un incident est survenu le 8 septembre 1997, lorsqu'un hélicoptère Super Puma de HSG faisant l'objet d'un contrat avec Statoil, s'est écrasé en mer au-dessus du champs de pétrole de Norne, entraînant la mort des deux membres d'équipage et des dix passagers qui étaient à bord. Les réclamations liées à cet accident ont été divisées en trois catégories : perte de la coque, frais de recherche et de sauvetage et indemnisation des accidentés du travail. La réclamation pour perte de la coque a été réglée en 1997 moyennant une somme de 11,8 millions de dollars US, les assureurs de HSG et de tiers assumant chacun une partie des coûts. La commission norvégienne des accidents du travail a versé aux familles concernées 2 millions de couronnes norvégiennes par personne tuée dans l'accident. HSG n'a eu aucune

somme à payer à l'égard de réclamations reliées à la responsabilité découlant de cet accident et ne prévoit actuellement aucune réclamation future. Nous sommes actuellement en processus de médiation avec Eurocopter et Turbomecca afin de recouvrer les sommes liées à certaines pertes de la coque et certains frais connexes payés antérieurement par nos assureurs et par nous-mêmes.

Nous maintenons une couverture d'assurance responsabilité contre certaines responsabilités générales et liées aux aéronefs, y compris la responsabilité découlant des blessures corporelles, sous réserve d'une franchise auto-assurée. De plus, nous avons des polices distinctes sur coque qui nous assurent en général contre la perte matérielle ou l'endommagement de nos hélicoptères dans certaines circonstances, sous réserve d'une franchise auto-assurée, y compris des pertes causées par les guerres, les expropriations, les confiscations et les nationalisations. Nous ne sommes pas assurés contre les pertes de bénéfices ou les pertes d'usage de nos hélicoptères.

Bien que nous soyons d'avis que nous sommes suffisamment assurés, compte tenu de la protection dont nous avons eu besoin par le passé, la perte de cette protection ou encore la perte, l'expropriation, la confiscation ou l'endommagement grave d'un nombre élevé de nos hélicoptères pourraient nuire à notre exploitation et à notre situation financière. De plus, les événements du 11 septembre 2001 ont donné lieu à une augmentation des taux d'assurance à l'échelle mondiale, en particulier dans notre secteur d'activité, et a restreint la capacité des exploitants d'obtenir une couverture d'assurance responsabilité en cas de guerre au-delà de certaines limites. En conséquence notamment de ces facteurs, il nous est impossible de garantir que nous pourrions maintenir une assurance suffisante à l'avenir à des taux que nous jugeons raisonnables.

Flotte

Au cours de l'exercice 2002, nous avons conclu, à titre de locataire, neuf nouveaux contrats de location-exploitation d'aéronefs et avons acheté six aéronefs afin de soutenir la croissance dans la mer du Nord et à l'échelle internationale. La demande de nos principaux types d'aéronefs (l'Eurocopter Super Puma et le Sikorsky S-76) sur nos marchés pétroliers et gaziers est toujours très forte. Afin d'y répondre, nous avons prévu prendre livraison de plusieurs hélicoptères Super Puma MKII et d'au moins deux hélicoptères EC225 au cours des 24 prochains mois.

Réglementation gouvernementale

Réglementation du Royaume-Uni

Exigences relatives aux licences d'exploitation

Notre filiale active au Royaume-Uni, Scotia, a obtenu une licence d'exploitation de l'autorité réglementaire de l'aviation civile du Royaume-Uni. Auparavant, deux de nos filiales du Royaume-Uni, Brintel et Scotia (auparavant Bond Helicopters Limited), détenaient des licences d'exploitation mais, en date du 30 juin 2000, l'entreprise d'exploitation d'hélicoptères et les actifs connexes de Brintel ont été cédés, contre valeur, à Bond. Bond a été renommée CHC Scotia Limited et est maintenant l'unique filiale active de notre groupe au Royaume-Uni et, par conséquent, notre unique filiale détenant une licence d'exploitation du Royaume-Uni. Sans cette licence d'exploitation, nous ne pourrions fournir de services d'hélicoptère par l'entremise de notre filiale du Royaume-Uni. En vertu des lois européennes applicables, toutes nos filiales européennes qui fournissent des services d'hélicoptère doivent être « contrôlées de fait » et détenues « en propriété majoritaire » par des ressortissants des États membres de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen pour conserver leurs licences d'exploitation. Nous sommes contrôlés par M. Craig L. Dobbin, citoyen du Canada et de la République d'Irlande (État membre de l'Union européenne).

En janvier 1994, deux concurrents de Brintel (la seule société de notre groupe active au Royaume-Uni à cette époque) ont porté plainte auprès de la Commission européenne et de l'autorité réglementaire de l'aviation civile du Royaume-Uni, alléguant que la structure de propriété de CHC et de Brintel n'était pas conforme aux exigences de la réglementation européenne en matière d'octroi de licence, et un concurrent a introduit une demande devant les tribunaux anglais afin d'obtenir une révision judiciaire de la décision des autorités du Royaume-Uni de ne pas révoquer la licence d'exploitation de Brintel après l'acquisition de Brintel par CHC. Par la suite, Brintel a été avisée que, par suite de communications avec la Commission Européenne, l'autorité réglementaire de l'aviation civile du Royaume-Uni était d'avis que Brintel pouvait enfreindre les exigences en matière de nationalité des lois européennes applicables. Par la suite, soit le 4 décembre 1997, l'autorité réglementaire de l'aviation civile du Royaume-Uni a informé le

secrétaire d'État du Royaume-Uni qu'elle avait des raisons de croire que Brintel ne respectait pas les exigences en matière de propriété des lois européennes applicables. Le secrétaire d'État du Royaume-Uni est habilité à demander à l'autorité réglementaire de l'aviation civile du Royaume-Uni de révoquer la licence d'exploitation de Brintel, au motif qu'elle ne respecte pas ces exigences.

Afin de résoudre les problèmes liés à la propriété avec l'autorité réglementaire de l'aviation civile du Royaume-Uni et la Commission européenne, nous avons conclu une convention avec le ministère de l'environnement, du transport et des régions du Royaume-Uni afin de réaliser une transaction qui a été approuvée par nos actionnaires le 9 décembre 1997. Aux termes de cette convention, nous avons créé une nouvelle catégorie de titres comportant droit de vote restreint, les actions ordinaires, et émis 11 millions de ces actions ordinaires à une société par actions appartenant en propriété exclusive indirecte à M. Dobbin en contrepartie d'une somme de 33 millions de dollars. Nous avons prêté cette somme à cette société par actions pour acheter les actions ordinaires. Le prêt est garanti par un privilège sur les actions ordinaires. Les actions ordinaires confèrent une voix par tranche de 10 actions ordinaires détenues et permettent au porteur de recevoir des dividendes équivalant, par action, aux dividendes versés sur nos actions subalternes comportant droit de vote, mais chaque versement de dividendes sur les actions ordinaires exige l'approbation préalable des actionnaires minoritaires.

Dans le cadre de ces transactions, M. Dobbin et les sociétés apparentées ont conclu avec nous une convention aux termes de laquelle ils ont convenu notamment :

- de ne vendre ni céder, directement ou indirectement, aucune action ordinaire, sauf dans le cas de cessions approuvées par un comité d'administrateurs indépendants de CHC; et
- de ne prendre aucune mesure en vue de causer ou d'appuyer notre dissolution ou liquidation ou une autre distribution de nos actifs, sauf si cette dissolution, liquidation ou distribution a été approuvée par les actionnaires minoritaires.

Par suite de ces transactions, l'autorité réglementaire de l'aviation civile du Royaume-Uni nous a informés qu'elle n'avait pas l'intention, en l'absence d'autres changements dans les circonstances ou de renseignements dont elle pourrait disposer, de prendre d'autres mesures relativement à Brintel dans le contexte des exigences en matière de propriété des lois européennes relatives à l'octroi de licence applicables. Bien que des discussions et un échange de lettres avec la Commission européenne, le ministère de l'environnement, du transport et des régions du Royaume-Uni et l'autorité réglementaire de l'aviation civile du Royaume-Uni aient confirmé que l'émission des actions ordinaires à M. Dobbin en décembre 1997 nous permettaient de satisfaire aux exigences en matière de nationalité, cela n'empêchera pas nécessairement d'autres contestations du droit de Scotia de maintenir sa licence d'exploitation sur cette base ou une autre. De plus, si M. Dobbin aliénait les actions de CHC qu'il détient ou s'il décédait et qu'aucun autre arrangement acceptable pour l'autorité réglementaire de l'aviation civile du Royaume-Uni n'était mis en œuvre, cela pourrait avoir des répercussions négatives sur l'admissibilité de Scotia au maintien de sa licence. Au cours de l'exercice 2002, les cinq enfants de M. Dobbin ont obtenu la citoyenneté irlandaise, ce qui offre des solutions de rechange en matière de succession et nous assurerait à long terme de pouvoir poursuivre notre exploitation en Europe. Bien qu'à notre avis la révocation de la licence soit improbable, une telle situation aurait une incidence négative importante sur notre entreprise, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Après notre acquisition, le 11 août 1999, de plus de 90 % des actions de HSG, y compris sa filiale Bond, qui exerçait ses activités au Royaume-Uni, nous avons divulgué les détails de la transaction à l'autorité réglementaire de l'aviation civile du Royaume-Uni et obtenu de cette dernière la confirmation écrite que notre acquisition de Bond n'aurait pas de répercussion négative sur l'octroi d'une licence à Bond.

Réglementation norvégienne

Exigences relatives aux licences d'exploitation

En raison du statut de la Norvège dans l'Espace économique européen, nos filiales norvégiennes sont assujetties essentiellement aux mêmes exigences de nationalité que celles de l'Union européenne en ce qui a trait à la propriété et au contrôle que nos filiales du Royaume-Uni. Le 9 mai 1999, en réponse à des objections soumises par la direction précédente de HSG, le ministre des transports de la Norvège a confirmé par écrit qu'il avait adopté la même position que l'autorité réglementaire de l'aviation civile du Royaume-Uni concernant le respect par nous des exigences de nationalité de l'Union européenne (et de l'Espace économique européen) et qu'il ne contesterait donc pas l'admissibilité de HSG à la

détention de licences d'exploitation d'hélicoptères en Norvège après notre acquisition de HSG. Bien qu'à l'heure actuelle, rien ne nous indique que nous contrevenions à des exigences applicables et que nous ne croyons pas que tel soit le cas, nous pourrions quand même perdre nos propres licences d'exploitation en Norvège et au Royaume-Uni en raison de ces règlements ou d'autres règlements promulgués au sein de l'Union européenne ou touchant des pays de l'Espace économique européen. La révocation de ces licences, quoique nous l'estimions improbable, aurait une incidence négative importante sur notre entreprise, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Réglementation canadienne

Exigences relatives aux licences d'exploitation

L'industrie des hélicoptères au Canada est réglementée en vertu des dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* (« Loi sur les transports ») et de la *Loi sur l'aéronautique* (Canada) (« Loi sur l'aéronautique »). En vertu de la Loi sur les transports, une licence doit être obtenue de l'Office des transports du Canada pour la prestation de services de transport aérien (y compris les services d'hélicoptère) au public. Pour obtenir une licence afin d'offrir des services de transport aérien au Canada (une licence de service aérien intérieur), un exploitant doit établir qu'il est « Canadien » au sens de la Loi sur les transports (sauf s'il est dispensé de cette exigence par une ordonnance du ministre des Transports), qu'il détient le certificat d'exploitation aérienne approprié délivré en vertu de la Loi sur l'aéronautique, qu'il bénéficie de l'assurance-responsabilité spécifiée et qu'il répond aux exigences financières prévues par la loi à l'égard de l'exploitation d'un aéronef moyen ou d'un gros aéronef tels qu'ils sont définis. Pour qu'une société par actions soit considérée comme « canadienne » au sens des parties applicables de la Loi sur les transports, elle doit être contrôlée de fait, et au moins 75 % des titres comportant droit de vote de cette société doivent être détenus et contrôlés, par des citoyens canadiens, des résidents permanents du Canada au sens de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (Canada) ou d'autres personnes ou organismes qui sont autrement admissibles en tant que « Canadiens » en vertu des dispositions de la Loi sur les transports. Transports Canada délivre des certificats d'exploitation aérienne en vertu de la Loi sur l'aéronautique et des règlements et ordonnances s'y rapportant. Afin d'obtenir un certificat d'exploitation aérienne, le demandeur doit satisfaire à certaines exigences ayant trait à son exploitation.

Les titulaires de licences de service aérien intérieur sont tenus de maintenir un tarif précisant les frais de leurs services. Bien que ces tarifs puissent être modifiés par le titulaire de la licence, toute personne peut s'opposer auprès de l'Office des transports du Canada au barème des frais. L'Office des transports du Canada peut, lorsqu'il est saisi d'une plainte, réduire ces tarifs ou les refuser. Le titulaire d'une licence de service aérien intérieur peut facturer à ses clients des taux différents de ceux qui sont indiqués dans le tarif s'il conclut avec eux un contrat aux termes duquel il est convenu que les modalités de ce contrat doivent demeurer confidentielles.

La Loi sur les transports oblige également un exploitant commercial d'hélicoptères à obtenir une licence pour exploiter un service aérien international (un service entre le Canada et un autre pays). Les exigences relatives aux licences de service aérien international sont similaires à celles des licences de service intérieur.

Nous avons une licence de service aérien intérieur et une licence de service aérien international. Notre capacité d'exploiter notre entreprise dépend de notre aptitude à maintenir ces licences et nos certificats d'exploitation aérienne. L'Office des transports du Canada peut suspendre ou annuler la licence de n'importe quel titulaire de licence s'il a des motifs raisonnables de croire que celui-ci a cessé d'avoir les qualifications requises pour l'obtention d'une licence ou a contrevenu aux dispositions applicables de la Loi sur les transports. Comme nous l'avons mentionné précédemment, nous n'exerçons plus directement d'activités liées aux hélicoptères légers au Canada, mais nous exploitons des hélicoptères lourds sur la côte est du Canada pour l'industrie du pétrole et du gaz.

Réglementation australienne

Exigences relatives aux licences d'exploitation

L'industrie des hélicoptères en Australie est réglementée par diverses autorités, dont la plus importante est l'autorité de sécurité de l'aviation civile australienne (« ASACA »). En vertu de la *Civil Aviation Act, 1988*, l'ASACA est principalement responsable de la réglementation relative à la sécurité pour 1) l'exploitation aérienne civile sur le territoire australien et 2) les aéronefs enregistrés en Australie exploités à l'extérieur du territoire australien.

Afin d'exploiter un aéronef en Australie, il faut l'enregistrer auprès de l'ASACA et détenir un certificat de navigabilité valide et en vigueur. L'exploitation d'un aéronef à des fins commerciales sur le territoire australien ou à destination ou en provenance de celui-ci ne peut être entreprise que si elle est autorisée par un certificat d'exploitation aérienne. CHC Australia est autorisée par l'ASACA à exploiter des services de frètement sur le territoire australien et à destination ou en provenance de celui-ci et à effectuer l'entretien d'aéronefs et de composants d'aéronef.

Réglementation sud-africaine

Exigences relatives aux licences d'exploitation

En Afrique du Sud, les services d'aviation sont réglementés en vertu de l'*Air Services Licensing Act* pour le service intérieur et de l'*International Air Services Act* pour les services internationaux. De plus, les aéronefs utilisés pour ces services doivent être enregistrés en vertu de l'*Aviation Act, 1962*. Le conseil des licences des services de transport aérien délivre des licences intérieures s'il est convaincu a) que le service sera sûr et fiable, b) que le demandeur est un résident de l'Afrique du Sud ou, s'il s'agit d'une société, que celle-ci est constituée en Afrique du Sud et que 75 % des droits de vote sont détenus par des résidents sud-africains, c) que le demandeur sera maître du service et d) que l'aéronef est enregistré en Afrique du Sud. Au moment de l'acquisition de sa participation dans Court Air (Pty) Ltd., HSG a obtenu une lettre du ministère des transports de l'Afrique du Sud confirmant son approbation de l'acquisition indirecte de Court Air par HSG sur le fondement que la société mère immédiate de Court Air, Court Air Holdings (Pty) Ltd., était une société enregistrée en Afrique du Sud. Un avis juridique obtenu de notre conseiller juridique sud-africain confirme que les licences d'exploitation d'hélicoptères en Afrique du Sud de Court Air ne devraient pas être touchées de façon défavorable par notre acquisition de HSG, mais met en garde contre un certain risque permanent que le ministère des transports sud-africain renverse la décision qu'il a prise antérieurement. Aucune mesure n'a été prise à l'égard de ces licences depuis notre acquisition de HSG. Bien que nous ne croyons pas que cela soit probable, une telle action pourrait avoir une incidence négative importante sur notre entreprise, notre situation financière et nos résultats d'exploitation. Il y a également des exigences relatives à un certificat d'exploitation, à l'exploitation ininterrompue et à l'assurance. Les exigences concernant les licences internationales sont similaires, avec en plus une exigence voulant que le service puisse être exploité au sein de la structure de service aérien existant en Afrique du Sud. Le conseil du service de transport aérien international peut également prendre en compte la capacité financière du demandeur, l'aspect économique et d'autres intérêts nationaux de l'Afrique du Sud ainsi que l'incidence sur les services existants. Les tarifs des vols intérieurs ne sont pas réglementés, mais les tarifs des vols internationaux sont régis par des conventions internationales passées entre les gouvernements.

Autre réglementation internationale

L'exploitation d'hélicoptères dans d'autres pays étrangers est réglementée à des degrés divers par le gouvernement de ces pays et doit se dérouler dans le respect de ces règlements. Ceux-ci peuvent nous obliger à obtenir une licence pour exercer nos activités dans ce pays; ils peuvent favoriser des sociétés locales ou exiger des permis d'exploitation qui ne peuvent être obtenus que par des sociétés enregistrées localement; ils peuvent imposer d'autres exigences en matière de nationalité. Pour exploiter des hélicoptères dans ces pays, nous pouvons œuvrer conjointement avec un représentant local ou un coentrepreneur local. Nos représentants ou coentrepreneurs reçoivent habituellement un petit pourcentage des produits locaux ou un bénéfice fixe mais, en général, ne fournissent pas de personnel ni n'assument les responsabilités reliées à l'exécution du contrat. Nous avons actuellement des représentants ou des coentrepreneurs dans un certain nombre de pays, dont l'Azerbaïdjan, l'Équateur, le Myanmar, l'Arabie saoudite, le Venezuela et la Thaïlande.

Environnement

Notre exploitation comporte parfois l'utilisation, la manutention et l'entreposage de matières pouvant être considérées comme dangereuses pour l'environnement. Les lois protégeant l'environnement sont devenues plus rigoureuses au Canada et dans certains autres pays au cours des dernières années et peuvent, dans certaines circonstances, imposer la responsabilité de dommages environnementaux sans égard à la négligence ou à la faute. Ces lois peuvent en outre engager notre responsabilité pour la conduite de tiers ou des conditions causées par ceux-ci ou encore pour des mesures que nous avons prises qui respectaient toutes les lois applicables au moment où elles ont été exécutées. Nous croyons que l'observation de ces lois environnementales n'a eu, jusqu'ici, aucune incidence défavorable importante sur

notre situation financière. Cependant, nous ne pouvons nous prononcer sur la probabilité qu'un changement soit apporté à ces lois ni sur l'incidence d'un tel changement sur notre situation financière.

STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

En date du 30 avril 2002, nous avons les filiales importantes suivantes :

Dénomination sociale	Territoire de constitution	Pourcentage de propriété (actions ordinaires)
CHC Helicopters International Inc.	Canada	100 %
CHC Helicopters (Barbados) Limited	Barbade	100 %
Canadian Helicopters (U.K.) Limited	Royaume-Uni	100 %
CHC Scotia Limited	Royaume-Uni	100 %
Vinland Denmark AS	Danemark	100 %
Vinland Helicopters AS	Norvège	100 %
Helicopter Services Group AS	Norvège	100 %
CHC Helikopter Service AS	Norvège	100 %
Astec Helicopter Services AS	Norvège	100 %
CHC Helicopters (Australia) (par l'entremise de Lloyd Helicopter Services Pty. Ltd.)	Australie	100 %
CHC Helicopters (Africa) (par l'entremise de Court Helicopters Pty. Ltd.)	Afrique	100 %
CHC Composites Limited	Canada	100 %
CHC Denmark Limited	Danemark	100 %
CHC Ireland Limited	Irlande	100 %

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Flotte

Le tableau suivant illustre la composition de notre flotte au 30 avril 2002 ainsi que certaines des caractéristiques des types d'appareils dont nous sommes propriétaires ou que nous louons :

<u>Composition de la flotte</u>	<u>Nombre d'appareils</u>		<u>Type de moteur</u>	<u>Capacité en passagers</u> ¹	<u>Portée approximative</u> ²
	<u>Détenus en propriété</u>	<u>Loués</u>			
Hélicoptères légers					
Série Bell 206.....	7	—	Turbine	6	320 nm
Bell 407	1	—	Turbine	6	328 nm
Série Eurocopter 350	1	—	Turbine	5	273 nm
Eurocopter BO 105	1	—	Biturbine	4	307 nm
Eurocopter 355 Twin Star	1	—	Biturbine	4	360 nm
Total	11	—			
Hélicoptères moyens					
Série Bell 212.....	9	4	Biturbine	14	238 nm
Bell 214	1	—	Biturbine	19	418 nm
Bell 412	5	2	Biturbine	14	349 nm
Série Eurocopter 365	13	3	Biturbine	9	414 nm
Série Sikorsky S-76.....	33	6	Biturbine	9	407 nm
Total	61	15			
Hélicoptères lourds					
Eurocopter Super Puma 332L/L-1	26	6	Biturbine	20	455 nm
Eurocopter Super Puma 332 MKII	—	12	Biturbine	19	461 nm
Sikorsky S-61L	1	—	Biturbine	26	125 nm
Sikorsky S-61N	20	5	Biturbine	26	125 nm
Total	47	23			
Aéronef à voilure fixe					
Twin Otter	—	1	Biturbopropulseur	19	663 nm
Convair 580	2	—	Biturbopropulseur	55	782 nm
Total	2	1			
TOTAL	121	39			

- 1) Ces données excluent les pilotes et supposent un siège d'aménagement standard pour un pilote seulement.
- 2) Ces données supposent l'absence de réservoir auxiliaire de carburant et la charge utile maximale.

Des 160 aéronefs de notre flotte, au 30 avril 2002, 121 nous appartenaient, 30 étaient exploités en vertu de contrats de location-exploitation à long terme et neuf étaient exploités en vertu de contrats de location-exploitation à court terme. Nous avons également passé des commandes pour deux nouveaux hélicoptères MKII et deux hélicoptères EC225 pour fournir des services extracôtiers.

D'après une évaluation effectuée en date d'avril 2002 par HeliValue\$, Inc., société d'évaluation d'hélicoptères indépendante, la valeur de revente estimative globale des aéronefs dont nous étions propriétaires au 30 avril 2002 s'élevait à 410 millions de dollars US (643 millions de dollars). Au 30 avril 2002, nos divisions d'exploitation d'hélicoptères avaient des pièces de rechange et des composants d'une valeur comptable d'environ 86 millions de dollars.

Installations

Au 30 avril 2002, nous exerçons nos activités à partir de 60 emplacements dans le monde, y compris plus de 17 en Europe, en utilisant des installations qui comprennent des hangars, des centres d'approvisionnement et de service, des installations de soutien technique et des bureaux. En Norvège, au Canada et en Australie, nous sommes généralement propriétaires des hangars que nous utilisons pour notre exploitation d'hélicoptères, lesquels sont situés principalement sur des terrains aéroportuaires loués. Nous louons généralement les centres d'approvisionnement et de service, les installations de soutien technique et les bureaux de tiers.

Les principales propriétés à partir desquelles nous dirigeons maintenant notre exploitation sont les suivantes :

Emplacement	Exploitation	Superficie (pieds carrés)	Détenus en propriété ou loués/ Date d'expiration du bail	
			Terrain	Immeubles
St. John's (Terre-Neuve) Canada	Siège social; Exploitation d'hélicoptères	45 000	Loué 31 août 2011	Détenus en propriété
Richmond (Colombie- Britannique) Canada	Siège social international; Exploitation d'hélicoptères	29 000 ¹	Loué 30 septembre 2004	Détenus en propriété
Aberdeen (Écosse)	CHC Scotia; Exploitation d'hélicoptères	45 000	Loué 1 ^{er} mai 2016	Loués 1 ^{er} mai 2016
	CHC Scotia; Aérogare	25 000	Loué 30 juin 2027	Détenus en propriété
Stavanger (Norvège)	Siège social de HS AS; Exploitation d'hélicoptères et siège social d'Astec; Réparation et révision	40 000	Loué 31 mars 2012	Détenus en propriété
		129 000	Loué 31 mars 2012	Détenus en propriété
Cape Town (Afrique du Sud)	CHC Africa Exploitation d'hélicoptères	45 000	Loué 30 avril 2010	Loués 30 avril 2010
Adélaïde (Australie)	CHC Australia Exploitation d'hélicoptères	13 000	Détenu en propriété	Détenus en propriété

1) Des 29 000 pieds carrés, 8 000 sont loués par Vector pour l'utilisation de deux installations d'essai pour moteur.

RUBRIQUE 5. RÉTROSPECTIVE DE L'EXPLOITATION ET REVUE FINANCIÈRE ET PERSPECTIVES

La présente rubrique doit être lue avec les principales informations financières et les états financiers consolidés de CHC figurant ailleurs dans le présent rapport annuel. Les états financiers consolidés de CHC ont été dressés conformément aux PCGR du Canada, lesquels diffèrent à certains égards des PCGR des États-Unis. Pour une analyse des principales différences entre les PCGR du Canada et les PCGR des États-Unis, se reporter aux principales différences entre les PCGR du Canada et les PCGR des États-Unis et à la note 26 afférente aux états financiers consolidés de CHC figurant ailleurs dans le présent rapport annuel.

Nous avons acquis HSG le 11 août 1999. Par conséquent, la rétrospective de l'exploitation et la revue financière à des périodes précédant cette date ne reflètent pas l'incidence considérable de notre acquisition de HSG.

Aperçu

Nous sommes l'un des plus importants fournisseurs de services de transport par hélicoptères auprès du secteur pétrolier et gazier international. Nous et les activités que nous avons acquises fournissons des services d'hélicoptère depuis plus de 50 ans, et à l'heure actuelle nous exerçons nos activités dans plus de 20 pays, comptant d'importantes unités d'exploitation au Royaume-Uni, en Norvège, en Afrique du Sud, en Australie et au Canada. Nous offrons principalement des services de transport par hélicoptère au secteur pétrolier et gazier pour les besoins des activités de production et d'exploration de même qu'aux secteurs des services médicaux d'urgence et de recherche et sauvetage. En général, nous cibons les clients qui ont besoin d'hélicoptères perfectionnés, commandés par des pilotes chevronnés, dans le cadre de contrats à long terme.

Nous avons été créés en 1987 à titre de société de portefeuille afin de combiner les activités de Sealand Helicopters Limited et de Toronto Helicopters Limited (toutes deux contrôlées par M. Craig L. Dobbin, président du conseil et chef de la direction de la société et actionnaire important) et d'acquérir Okanagan Helicopters Ltd. Depuis notre formation, nous avons pris de l'expansion à l'interne et grâce à des acquisitions, dont les plus importantes ont été : l'acquisition en 1988 de la majorité des actifs de Ranger Helicopters Limited au Canada, l'acquisition en 1989 de toutes les actions en circulation de Viking Helicopters Limited au Canada, l'acquisition en 1993 et en 1994 de toutes les actions en circulation de Brintel Holdings Limited au Royaume-Uni et l'acquisition de toutes les actions en circulation de HSG en août 1999.

Stratégie d'affaires

Au cours de l'exercice 2000, nous avons réalisé l'acquisition de HSG. HSG offrait surtout des services d'hélicoptère au secteur pétrolier et gazier au Royaume-Uni, en Norvège, en Australie et en Afrique. Au cours de l'exercice 2001, nous avons poursuivi notre stratégie consistant à nous positionner comme une société de services au secteur pétrolier et gazier, en concluant la vente de ses activités d'hélicoptères légers et moyens non liées au pétrole et au gaz au Canada, au Royaume-Uni, en Norvège et en Suède. Grâce à ces cessions, nous avons renforcé notre position comme fournisseur important de services de transport par hélicoptère à l'industrie pétrolière et gazière mondiale. Tout au long de l'exercice 2002, nous avons accentué notre présence au sein du secteur pétrolier et gazier en obtenant de nouveaux contrats et en renouvelant des contrats existants.

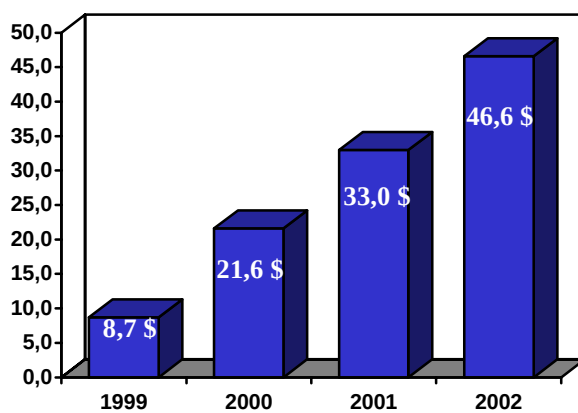
En plus des activités liées aux hélicoptères, qui ont représenté environ 91 % de nos produits pour l'exercice terminé le 30 avril 2002, nous fournissons des services de réparation et révision pour nos aéronefs et pour des clients externes et nous offrons également des cours de pilotage. Les hélicoptères doivent être réparés ou révisés à des intervalles prédéterminés d'après les heures de vol, et donc, nos activités de réparation et révision, qui incluent les réparations d'un certain nombre de modèles d'hélicoptères, offrent une source diversifiée de produits relativement stables. Nous sommes d'avis que nos activités de réparation et révision ainsi que de cours de pilotage sont importantes parce qu'elles permettent d'asseoir notre réputation mondiale à titre d'exploitant d'hélicoptères de qualité élevée qui offre une gamme complète de services. De plus, nous bénéficions du fait que les services de réparation et révision sont effectués sur place et à faibles coûts, ce qui nous procure un avantage par rapport à la concurrence.

Nous croyons que notre succès comme fournisseur de services d'hélicoptère au secteur pétrolier et gazier international passe par un souci constant de la sécurité dans toutes les sphères d'activité, une

flotte moderne d'aéronefs bien entretenus et fiables configurés pour le vol extracôtier, une présence mondiale nous permettant de servir les clients importants du secteur pétrolier et gazier, et un groupe de pilotes formés et expérimentés. Compte tenu de ces facteurs, nous estimons être bien positionnés pour continuer d'être un fournisseur important de services d'hélicoptère à l'industrie pétrolière et gazière mondiale.

Au cours de l'exercice 2002, nous avons affiché un bénéfice d'exploitation net record pour une troisième année d'affilée. Le graphique suivant illustre la croissance du bénéfice d'exploitation net sur les exercices de 1999 à 2002.

Bénéfice d'exploitation net
(en millions de dollars canadiens)



Mesures du bénéfice non conformes aux PCGR

Nous utilisons certaines mesures du bénéfice dont la définition n'est pas normalisée selon les principes comptables généralement reconnus. Nous avons inclus ces mesures, car nous croyons qu'elles sont utilisées par certains investisseurs à titre de mesure du rendement financier de la société. Pour nous, ces mesures sont définies comme suit :

Le **BAIIA** représente le bénéfice avant intérêts, impôts et amortissement. Il exclut en outre les autres éléments non liés à l'exploitation, y compris le gain à la vente d'actifs et la quote-part des bénéfices des sociétés associées.

Le **bénéfice d'exploitation net** représente le bénéfice net après rajustement au titre des éléments non récurrents, y compris les gains et les pertes à la cession d'activités et les frais de règlement de la dette, déduction faite des impôts sur les bénéfices applicables.

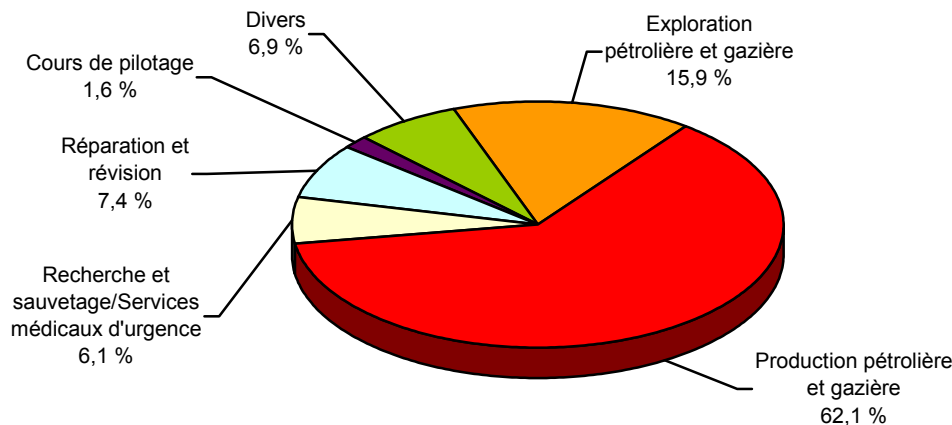
Nous utilisons les **produits d'exploitation et le BAIIA provenant des activités poursuivies** pour fournir une comparaison valable du rendement financier des activités poursuivies. Les résultats financiers des activités secondaires vendues au cours des exercices 2000 et 2001 sont exclus de ces données.

Pour l'exercice terminé le 30 avril 2002, les produits générés par les services de transport par hélicoptère pour l'industrie pétrolière et gazière mondiale se sont élevés à environ 78 % du total de nos produits qui ont atteint 617,8 millions de dollars, comparativement à environ 77 % des produits provenant des activités poursuivies pour l'exercice précédent.

Le niveau mondial d'exploration et de production extracôtiers de pétrole et de gaz a influé, par le passé, sur la demande de services de transport par hélicoptère. Après une période de recul, les prix du pétrole se sont améliorés et stabilisés, tendance qui s'est maintenue en 2002. Par conséquent, les activités d'exploration et de production des sociétés pétrolières et gazières ont augmenté. Nous prévoyons

un regain des activités d'exploration dans des régions déjà productives et dans des régions présentement non productives et éloignées, soit la mer du Nord et la mer Caspienne, ainsi qu'au large des côtes de l'Amérique du Sud, de l'Afrique occidentale, de l'Asie du Sud-Est et de l'Est du Canada. Nous croyons que cette augmentation des activités entraînera une hausse de la demande mondiale des services de transport par hélicoptère. Bien qu'une partie de nos produits de l'industrie du pétrole et du gaz provienne des activités d'exploration, 62,1 % de nos produits proviennent des activités de production pétrolière et gazière, qui sont moins touchées que les activités d'exploration par les fluctuations cycliques des prix du pétrole et du gaz. Au cours de l'exercice 2002, plusieurs de nos clients en mer du Nord ont annoncé des mesures de réduction des coûts qui pourraient avoir des répercussions sur les dépenses d'exploration futures. Cependant, les mesures annoncées n'ont pas eu d'effet défavorable sur nos résultats au cours de l'exercice.

Le tableau suivant illustre la répartition des produits pour l'exercice 2002 par secteur d'activité.



Les activités

Les activités d'hélicoptères

Nous signons des contrats avec des clients en vue de leur fournir des aéronefs pour divers laps de temps. Les contrats à court terme couvrent généralement 12 mois ou moins. Les contrats à long terme, qui sont généralement pour des périodes allant de deux à cinq ans, sont ordinairement octroyés après un appel d'offres ouvert parmi des soumissionnaires présélectionnés. Les contrats peuvent comporter des frais mensuels fixes avec une charge horaire additionnelle pour le temps de vol réel ou uniquement une charge horaire pour le temps de vol réel. Pour l'exercice terminé le 30 avril 2002, environ 82 % de nos produits provenaient des contrats à long terme de deux à cinq ans. Les contrats pour les services d'hélicoptère pour les activités d'exploration pétrolière et gazière sont généralement à court terme, tandis que les contrats pour le transport du personnel et du matériel aux sites de production pétrolière et gazière sont normalement à long terme. En général, nous fournissons l'équipage et le personnel d'entretien en plus de l'aéronef. Un grand nombre de nos contrats à long terme renferment des clauses permettant une résiliation anticipée par le client, même si au cours des cinq dernières années aucun client ne s'est prévalu de ce droit. À l'expiration du contrat, nos clients sollicitent généralement de nouvelles soumissions pour la nouvelle période de contrat. Les contrats sont généralement accordés d'après un certain nombre de facteurs, dont le prix, les relations à long terme, la cote de sécurité du fournisseur de services d'hélicoptère et la qualité du service offert à la clientèle. Habituellement, un exploitant titulaire a un avantage

concurrentiel dans le processus de re-soumission, grâce à son rapport avec le client, à sa connaissance des caractéristiques des sites, à sa compréhension de la structure des coûts pour ces activités spécifiques et à la disponibilité de ses aéronefs.

Parce que les frais de démarrage d'un nouveau contrat, y compris le transport du matériel et de l'équipage et les frais d'installation de la base, peuvent représenter une partie importante des frais d'exploitation, notre réseau mondial de bases et nos permis d'exploitation nous donnent un avantage concurrentiel à la soumission pour de nouveaux contrats à l'échelle internationale. Avec plus de 60 bases sur sept continents, nous sommes positionnés pour répondre aux exigences de nos clients dans la plupart des régions, dans un bref délai, et ce, à des tarifs concurrentiels.

Nous maintenons des relations de travail à long terme avec la plupart des grandes sociétés pétrolières et gazières, y compris les filiales d'exploitation de BP, ExxonMobil, Phillips Petroleum, Royal Dutch/Shell Group, Statoil, Norsk Hydro, TotalFinaElf, Talisman, ChevronTexaco et Unocal. La plupart d'entre elles font partie de notre clientèle depuis plus de 20 ans.

La sécurité est de première importance pour toutes nos activités, et, selon nous, nous affichons l'un des meilleurs dossiers du secteur en matière de sécurité, comme le démontre notre faible taux d'accidents et nos primes d'assurance peu élevées. Au cours de l'exercice, il y a eu un accident impliquant un Super Puma utilisé par notre exploitation du Royaume-Uni. L'appareil s'est renversé sur le côté sur l'hélicoptère-forme d'un navire de forage après le débarquement des passagers au cours d'une rotation d'équipage de routine. L'incident a été causé par le repositionnement soudain et imprévu du navire sur une mer agitée. Heureusement, il n'y a pas eu de décès, mais l'aéronef a été considéré comme une perte totale implicite, et nous avons reçu un paiement d'assurance de 12,2 millions de dollars fondé sur la valeur de remplacement de l'aéronef. Cet incident ne devrait pas avoir d'impact sur le taux de prime d'assurance de la flotte, la cause n'ayant pas été attribuée à notre exploitation de l'aéronef, et nos assureurs ont présenté une demande de remboursement important auprès d'un tiers.

Réparation et révision

Les services de réparation et révision couvrent toutes les pièces importantes d'un hélicoptère, y compris les moteurs, les têtes de rotor, les boîtes de transmission et les pales. Les contrats avec des clients précisent l'étendue des services que nous devons fournir. Certains contrats couvrent toutes les pièces d'un aéronef, tandis que d'autres incluent des pièces spécifiques. Un nombre important de nos contrats exigent que les clients paient les services sur une base horaire en fonction du temps de vol. Normalement, une partie des produits tirés de ces contrats horaires est constatée mensuellement afin de refléter les services fournis sur une base courante, le reste étant constaté au fur et à mesure que les services de réparation et révision majeurs sont rendus. Même si nous détenons des permis pour offrir des services de réparation et révision sur une vaste gamme d'hélicoptères, quelque 75 % des produits externes proviennent actuellement des composantes et des moteurs de notre type principal d'aéronef, le Super Puma.

Position face à la concurrence

Nous sommes l'un des deux seuls fournisseurs mondiaux de services de transport par hélicoptère à desservir l'industrie pétrolière et gazière. Nous et notre principal concurrent possédons une vaste flotte d'hélicoptères, une présence mondiale, des relations à long terme avec les grandes sociétés pétrolières et gazières et la réputation d'offrir des services sûrs, de haute qualité et fiables. Il y a d'autres concurrents, mais ce sont de petits exploitants régionaux.

Nous occupons une place importante sur tous les marchés mondiaux pétroliers et gaziers extracôtiers, sauf dans le golfe du Mexique, d'où nous sommes absents. Dans le golfe du Mexique, on utilise principalement des hélicoptères légers et moyens dans le cadre de contrats à court terme. Nous détenons une part de marché d'environ 65 % dans les secteurs combinés de la Norvège, du Royaume-Uni et du Danemark en mer du Nord, le plus vaste marché d'hélicoptères du monde. Nous sommes d'avis que nous sommes bien placés pour exploiter les possibilités de croissance en mer du Nord et ailleurs. Au fur et à mesure que les puits de pétrole et de gaz s'épuiseront, les sociétés pétrolières iront plus au large pour mettre en valeur les réserves dans les grands fonds. Notre présence mondiale, nos relations à long terme avec les clients et notre flotte moderne nous permettent de participer à de nouvelles mises en valeur pétrolières et gazières dans la plupart des régions pétrolières et gazières en développement.

À l'heure actuelle, l'offre limitée d'hélicoptères destinés à l'industrie pétrolière et gazière extracôtère représente un avantage concurrentiel pour nous. À notre avis, le Super Puma est l'aéronef le

plus en demande par les grandes sociétés pétrolières et gazières en mer du Nord, notre principal marché, pour son autonomie et sa charge utile supérieures. Pour le moment, nous et notre principal concurrent exploitons plus de 95 % de la flotte mondiale de Super Puma commerciaux configurés pour le travail extracôtier. Le fabricant du Super Puma n'entrepasse pas de nouveaux aéronefs. Le délai actuel pour se procurer un nouveau Super Puma est d'environ 24 mois. Nous avons commandé plusieurs Super Puma MKII et au moins deux nouveaux Eurocopter EC225 dont nous prendrons livraison dans les 24 prochains mois. Nous devrions prendre livraison du premier MKII en décembre 2002. Nous avons l'intention d'utiliser certains de ces aéronefs dans le cadre de contrats de location-exploitation. Actuellement, il n'y a aucun appareil de substitution pour le Super Puma qui soit acceptable pour transporter un nombre élevé de passagers à de grandes distances des côtes pour les clients importants en mer du Nord et de certaines autres régions.

Sur nos autres marchés, les principaux aéronefs sont les Sikorsky S-76 et S-61. Il y a aussi un approvisionnement restreint de ces aéronefs, mais nous avons réussi à obtenir les aéronefs requis pour répondre à la demande du marché.

Notre installation de réparation et révision est la seule installation commerciale dans le monde détenant un permis d'effectuer des services de réparation et révision sur l'hélicoptère Super Puma, autre que le constructeur. Par ailleurs, outre les services de réparation et révision pour notre flotte de 44 Super Puma, nos installations à la fine pointe de la technologie, notre expérience et notre réputation nous placent dans une position idéale pour accroître notre part du marché des services de réparation et révision pour les quelque 500 Super Puma utilisés présentement dans le monde (dont quelque 80 % sont dans des exploitations non-civiles).

Flotte

Au 30 avril 2002, notre flotte se composait de 160 aéronefs. Cent cinquante autres appareils sont utilisés par CHL, l'exploitation côtière canadienne dans laquelle nous détenons une participation de 45 %. Nous exploitons 72 aéronefs en Europe (surtout pour nos activités en mer du Nord) et 88 dans le cadre de nos autres activités internationales. La flotte consiste en 121 appareils appartenant à la société et 39 aéronefs loués dans le cadre de contrats de location-exploitation.

D'après une évaluation effectuée en juin 2002 par HeliValue\$, Inc., société indépendante d'évaluation d'hélicoptères, la valeur de revente estimative globale des 121 aéronefs que nous possédions au 30 avril 2002 était d'environ 410 millions de dollars US (643 millions de dollars). Cela dénote une plus-value d'expertise de 271,0 millions de dollars par rapport à la valeur marchande constatée dans notre bilan, ou d'environ 13,11 \$ par action.

Au cours de l'exercice 2002, nous avons conclu neuf nouveaux contrats de location-exploitation d'aéronefs, dont quatre concernant des aéronefs loués dans le cadre de contrats de cession-bail et un nombre additionnel d'aéronefs lourds qui permettront de répondre à la demande générée par de nouveaux contrats conclus à Aberdeen, au Venezuela, en Équateur et en Australie. Notre flotte fonctionne pratiquement à pleine capacité.

Notre flotte au 30 avril 2002 (y compris les aéronefs que nous possédons et ceux que nous louons) comprenait les aéronefs suivants par secteur :

Type d'aéronef	Europe	International	Total	Acquis	En location
Lourds					
Eurocopter Super Puma MKII	12	—	12	—	12
Eurocopter Super Puma	27	5	32	26	6
Sikorsky S-61	13	13	26	21	5
	52	18	70	47	23
Moyens					
Sikorsky S-76	8	31	39	33	6
Bell 412	—	7	7	5	2
Bell 212	—	13	13	9	4
Eurocopter SA365	5	—	5	5	—
Eurocopter AS365N2	6	5	11	8	3
Divers	1	—	1	1	—
	20	56	76	61	15
Légers					
Bell 206	—	7	7	7	—
Eurocopter AS350/355	—	2	2	2	—
Divers	—	2	2	2	—
	—	11	11	11	—
À voilure fixe	—	3	3	2	1
Total	72	88	160	121	39

Au cours de l'exercice 2002, notre flotte a été utilisée principalement comme suit :

Calibre de l'aéronef	Pétrole et gaz	Recherche et sauvetage/ Services médicaux d'urgence	Autres	Total
Lourd	61	3	6	70
Moyen	47	22	7	76
Léger	2	4	5	11
Voilure fixe	1	—	2	3
Total	111	29	20	160

Environ 70 % de la valeur d'un hélicoptère réside dans ses composantes dynamiques. Étant donné que ces composantes sont révisées, remplacées ou modernisées à intervalles réguliers en raison des exigences du constructeur et de la loi, les vieux modèles d'hélicoptères qui ont été modernisés peuvent respecter aussi bien que les modèles plus récents les mêmes normes de performance. Par conséquent, à mesure que le prix des nouveaux hélicoptères grimpe, les vieux modèles bien entretenus et rénovés conservent généralement leur valeur. Nous obtenons habituellement un produit de vente supérieur au prix d'achat initial lorsque nous vendons des hélicoptères en vue d'optimiser la composition de notre flotte pour répondre aux conditions changeantes du marché.

Aux fins comptables, les actifs de vol sont amortis à leur valeur résiduelle estimative sur 15 ans, de manière linéaire à 2 % par année, rendant surtout compte de la dépréciation de la cellule des aéronefs. Les frais associés aux inspections majeures et aux réparations et révisions importantes des composantes sont imputés comme charges d'exploitation sur la durée réglementée de chaque composante ou sur la période des avantages futurs prévus en fonction des heures de vol.

Nous avons conclu des contrats de location-exploitation avec des tiers locataires en ce qui concerne 39 aéronefs de notre flotte au 30 avril 2002. Ces contrats sont assortis d'échéances variant entre le 30 avril 2004 et le 31 juillet 2009. Au terme des contrats, nous disposons d'une option d'achat de l'aéronef à sa juste valeur marchande ou à un montant convenu, que nous pouvons exercer selon son gré. Les loyers minimums exigés en vertu de ces contrats de location-exploitation sont comme suit (en millions de dollars canadiens) :

2003	38,3 millions de dollars
2004	33,0 millions de dollars
2005	29,6 millions de dollars
2006	24,8 millions de dollars
2007	17,1 millions de dollars
par la suite :	16,6 millions de dollars

Outre les contrats de location-exploitation pour des aéronefs, nous avons des engagements annuels en vertu de contrats de location-exploitation à l'égard des terrains, des bâtiments et du matériel autre que les aéronefs d'environ 4,5 millions de dollars.

Les loyers minimums ci-haut mentionnés comprennent des montants liés à douze contrats de location-exploitation pour l'aéronef Super Puma auprès de six structures d'accueil. Les structures d'accueil sont détenues par des tiers indépendants, et nous ne sommes pas partie à la gestion ni à l'administration de ces entités. Les structures d'accueil ne sont pas tenues d'être présentées dans nos états financiers consolidés en vertu des principes comptables généralement reconnus du Canada ni des États-Unis. Cependant, le traitement comptable de certaines structures d'accueil fait actuellement l'objet d'un examen par les autorités comptables tant aux États-Unis qu'au Canada (se reporter à la rubrique « Nouvelles normes comptables » pour plus de détails). Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2002, nous avons versé des loyers d'environ 17,2 millions de dollars à ces structures d'accueil conformément aux modalités de nos contrats de location-exploitation. Ces contrats arriveront tous à échéance entre le 30 avril 2004 et le 28 février 2007.

Vente d'actifs et d'activités secondaires

Afin de faciliter le financement de l'acquisition de HSG à l'exercice 2000 et dans le cadre de notre stratégie en vue d'améliorer le rendement d'exploitation et l'utilisation de l'actif et de nous concentrer davantage sur les activités principales, nous nous sommes départis de certaines activités et certains actifs secondaires non liés au pétrole et au gaz.

En mai 2000, nous avons vendu certaines activités non liées au pétrole et au gaz au Royaume-Uni pour un produit total d'environ 74,3 millions de dollars. Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, les produits et le BAIIA provenant de ces activités, avant leur vente, ont été respectivement de 1,4 million de dollars et 0,6 million de dollars. Le produit de cette vente a servi à réduire la dette.

En mai 2000, nous avons également vendu notre filiale suédoise, Heliflyg AB (« Heliflyg ») pour un produit brut de 6,0 millions de dollars, lequel était approximativement égal à la valeur d'expertise de sa flotte et à la juste valeur marchande de ses autres actifs. Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, les produits et le BAIIA de Heliflyg, avant sa vente, ont été respectivement de 0,4 million de dollars et de 0,1 million de dollars. Le produit de la vente a servi à financer les besoins en matière de fonds de roulement.

Le 30 juin 2000, nous avons vendu notre filiale norvégienne, Lufttransport AS (« Lufttransport ») pour environ 14,7 millions de dollars. Une tranche du produit, soit 12,5 millions de dollars, a servi à rembourser une partie de nos facilités de crédit de premier rang. Le reste du produit a servi à financer les besoins en matière de fonds de roulement. Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, les produits et le BAIIA de Lufttransport, avant sa vente, ont été de respectivement 4,1 millions de dollars et (0,1) million de dollars.

En date du 31 octobre 2000, nous avons vendu notre exploitation côtière canadienne d'hélicoptères et nos actifs à CHL. Selon les modalités de la vente, nous avons obtenu un produit brut de 128,5 millions de dollars pour les actifs et les activités. Nous avons acquis une participation sous forme d'actions ordinaires de 45 % dans CHL pour une contrepartie au comptant de 4,5 millions de dollars. Les actions restantes sont détenues par la direction de CHL et un investisseur. De plus, nous avons investi 15 millions de dollars dans CHL sous forme d'actions privilégiées. Afin de faciliter le financement par emprunt de CHL sans tarder, nous avons avancé 10,0 millions de dollars à CHL dans le cadre de la syndication de sa dette à terme. Ce prêt est garanti intégralement et remboursable à des conditions et modalités identiques à celles s'appliquant aux autres membres du syndicat financier.

Nous avons conservé les contrats de location-exploitation pour onze aéronefs S-76A participant aux activités d'ambulance aérienne de CHL et sommes demeurés propriétaires de trois aéronefs lourds et d'un aéronef léger. Ces aéronefs en location ont été sous-loués à CHL pour le reste de la durée des contrats existants (jusqu'à cinq ans) qui comportent certaines options d'achat favorisant CHL au cours de la durée du contrat. Après la clôture de l'exercice 2002, CHL a conclu ses propres arrangements de financement pour ces onze aéronefs, nous libérant ainsi de nos engagements.

La vente à CHL n'a pas compris nos activités pétrolières et gazières extracôtières dans l'Est du Canada. Nous avons conservé ces activités, dont les résultats figurent parmi ceux du secteur des vols internationaux. CHL a fourni à la société une protection non concurrentielle pour tous les travaux pétroliers et gaziers extracôtières au Canada.

Nous avons affiché une perte après impôts de 12 millions de dollars à la vente de notre entreprise côtière canadienne d'hélicoptères. De plus, nous avons radié l'écart d'acquisition de 9,1 millions de dollars inscrit à l'acquisition initiale d'une partie des activités qui ont été vendues. Le produit net de 80,0 millions de dollars provenant de la vente a servi à réduire la dette.

Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, l'entreprise côtière canadienne d'hélicoptères a généré des produits de 62,0 millions de dollars et un BAIIA de 13,9 millions de dollars, avant sa vente le 31 octobre 2000. Ces résultats représentent les deux trimestres les plus forts de cette entreprise saisonnière. Par le passé, deux tiers des produits annuels et la totalité du BAIIA annuel ont été réalisés au cours de ces deux trimestres.

Au cours de l'exercice 2002, nous avons vendu notre participation en actions de 49 % dans Wiking Helikopter Service GmbH, société côtière d'hélicoptères en Allemagne.

Résultats d'exploitation

Le tableau suivant présente, pour les exercices indiqués, les résultats d'exploitation en pourcentage des produits :

	Exercices terminés les 30 avril				
	2002 %	2001 %	2000 %	1999 %	1998 %
Produits	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Charges d'exploitation	80,4	80,4	82,4	81,6	84,3
Bénéfice avant éléments suivants (« BAIIA »)	19,6	19,6	17,6	18,4	15,7
Amortissement	(3,0)	(3,4)	(4,0)	(4,3)	(3,1)
Gain à la cession d'actifs	0,3	0,2	—	1,1	0,8
Bénéfice d'exploitation	16,9	16,4	13,6	15,2	13,4
Charges de financement	(7,9)	(9,3)	(8,5)	(7,9)	(7,9)
Quote-part du bénéfice (de la perte) de sociétés associées	0,1	(0,1)	0,4	0,3	—
Gain à la vente d'activités et de placements	—	1,0	0,9	39,7	—
Frais de règlement et de restructuration de la dette	—	(3,7)	1,4	(9,3)	—
Bénéfice avant (la provision pour) le recouvrement d'impôts sur les bénéfices	9,1	4,3	5,0	38,0	5,5
(Provision pour) recouvrement d'impôts sur les bénéfices	(1,6)	1,1	(1,1)	(14,2)	(2,6)
Part des actionnaires sans contrôle	—	—	(0,1)	—	—
Bénéfice net	7,5	5,4	3,8	23,8	2,9

Exercice terminé le 30 avril 2002 par rapport à l'exercice terminé le 30 avril 2001

Produits

Le total des produits de l'exercice terminé le 30 avril 2002 s'est accru de 24,0 millions de dollars ou de 4,0 % pour s'établir à 617,8 millions de dollars en regard de 593,8 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2001. Voici les raisons principales de ce changement survenu dans les produits :

- i) une augmentation des vols, des nouveaux contrats et une hausse des prix ont entraîné une augmentation des produits de 86,3 millions de dollars;
- ii) la vente des activités secondaires en Norvège, en Suède, au Canada et au Royaume-Uni au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001 a représenté une diminution de 68,0 millions de dollars en regard de l'exercice précédent;
- iii) des taux de change plus favorables à la couronne norvégienne, à la livre sterling, au dollar australien et au rand sud-africain ont entraîné un gain de 5,7 millions de dollars à la conversion des produits des filiales étrangères dans notre monnaie de présentation, soit le dollar canadien.

Au cours de l'exercice 2001, nous nous sommes départis des activités secondaires en Suède, au Royaume-Uni, en Norvège et au Canada. Afin de permettre une comparaison valable des produits trimestriels, le tableau suivant comprend seulement les produits provenant des activités poursuivies. Nous avons affiché une solide croissance des produits provenant des activités poursuivies au cours de l'exercice.

Sommaire des produits par trimestre

Activités poursuivies (en millions de dollars canadiens)

Période		Europe	International	Exploitation des hélicoptères	Réparation et révision	Total
E2001	1 ^{er} trim.	82,9 \$	34,4 \$	117,3 \$	8,4 \$	125,7 \$
	2 ^e trim.	88,2	36,5	124,7	7,5	132,2
	3 ^e trim.	84,5	37,9	122,4	9,2	131,6
	4 ^e trim.	89,8	37,3	127,1	9,2	136,3
E2002	1 ^{er} trim.	101,3	36,9	138,2	8,2	146,4
	2 ^e trim.	107,8	38,9	146,7	13,4	160,1
	3 ^e trim.	95,6	44,9	140,5	11,1	151,6
	4 ^e trim.	102,1	46,7	148,8	10,9	159,7

Nos produits des vols d'hélicoptères sont tirés de deux types de contrats. Environ 62 % de nos produits liés aux vols proviennent de tarifs horaires, et l'autre 38 %, de tarifs mensuels fixes. Étant donné l'importance de la composante fixe, une augmentation ou une diminution des heures de vol peut ne pas entraîner de variation proportionnelle des produits. Bien que les heures de vol ne soient pas en étroite corrélation avec les produits, elles constituent une bonne mesure du degré d'activité et de l'utilisation de la flotte. Les tableaux suivants présentent un sommaire trimestriel de nos heures de vol pour les activités poursuivies et de la composition des heures de vol pour les exercices 2001 et 2002.

Heures de vol – Activités d'hélicoptères poursuivies					
Période	Heures de vol			Nombre d'aéronefs	
	Europe	International	Total	Europe	International
E2001 1 ^{er} trim.	21 840	10 417	32 257	73	77
2 ^e trim.	24 305	11 293	35 598	74	86
3 ^e trim.	21 611	11 621	33 232	76	85
4 ^e trim.	21 465	10 833	32 298	77	87
E2002 1 ^{er} trim.	24 452	10 330	34 782	77	90
2 ^e trim.	24 773	10 663	35 436	76	85
3 ^e trim.	22 486	11 276	33 762	75	88
4 ^e trim.	21 650	10 975	32 625	72	88

	Cumul de la composition des heures de vol					
	30 avril 2002			30 avril 2001		
	Lourd	Moyen	Léger	Lourd	Moyen	Léger
Europe	75 %	25 %	—	74 %	26 %	—
International	23 %	66 %	11 %	25 %	56 %	19 %
Total	58 %	38 %	4 %	58 %	36 %	6 %

Nous comparons régulièrement nos niveaux d'activités aux données disponibles sur l'industrie. L'aéroport d'Aberdeen dresse un rapport mensuel du trafic voyageurs héliportés pour tous les exploitants d'hélicoptères à Aberdeen, en Écosse, notre plus grande base. Le tableau suivant présente un sommaire trimestriel de tout le trafic voyageurs héliportés à l'aéroport d'Aberdeen pour les exercices 2000, 2001 et 2002.

Passagers héliportés – Aéroport d'Aberdeen				
	2002	2001	2000	% de variation (2002 en regard de 2001)
1 ^{er} trim.	121 868	103 874	101 073	17 %
2 ^e trim.	123 012	114 376	92 355	8 %
3 ^e trim.	114 606	104 381	85 167	10 %
4 ^e trim.	108 247	101 166	85 190	7 %
	467 733	423 797	363 785	10 %

Source : Aberdeen Airport Ltd.

Les données des tableaux ci-dessus montrent une croissance importante d'un exercice à l'autre de l'activité à Aberdeen et le caractère peu saisonnier du niveau d'activité d'un trimestre à l'autre. Les données sur l'aéroport d'Aberdeen corroborent nos données sur les heures de vol, indiquant une activité plus forte au deuxième trimestre.

Charges d'exploitation

Le total des charges d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 avril 2002 s'est accru de 19,7 millions de dollars pour s'établir à 497,0 millions de dollars, contre 477,3 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2001. À 80,4 %, les charges d'exploitation en pourcentage des produits sont les mêmes qu'à l'exercice précédent. Les charges d'exploitation ont été touchées par les hausses salariales des pilotes en Europe en grande partie rétroactives au mois de mai 2001. En outre, nous avons conclu neuf contrats de location-exploitation d'aéronefs pour répondre à la demande et favoriser la croissance de nos produits d'exploitation.

Bénéfice avant intérêts, impôts et amortissement (« BAIIA »)

Le BAIIA pour l'exercice terminé le 30 avril 2002 s'est haussé de 4,3 millions de dollars, ou de 3,7 %, pour totaliser 120,8 millions de dollars en regard de 116,5 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2001. Les activités secondaires en Norvège, en Suède, au Royaume-Uni et au Canada qui ont été vendues en 2001 ont représenté une réduction de 14,4 millions de dollars du BAIIA. Nous avons réalisé une hausse de 18,7 millions de dollars (16 %) du BAIIA découlant des hausses tarifaires, de niveaux d'activité plus élevés et d'une utilisation accrue des aéronefs lourds dans tous nos secteurs.

Le BAIIA en pourcentage des produits, à 19,6 %, est demeuré constant par rapport à l'exercice précédent. La majoration des tarifs provenant des contrats existants a été contrebalancée par les hausses salariales des pilotes au Royaume-Uni et en Norvège, ainsi que par l'augmentation des frais de location d'aéronefs pour soutenir la croissance des produits d'exploitation. De plus, les résultats de l'exercice précédent incluaient six mois d'activités de vol au Canada pendant la période de pointe. Le BAIIA en pourcentage des produits pour les exploitations canadiennes au cours de la période de six mois précédant la vente en octobre 2000 a été de 22,4 %.

Amortissement

L'amortissement pour l'exercice terminé le 30 avril 2002 a diminué de 1,4 million de dollars, s'établissant à 18,6 millions de dollars par rapport à 20,0 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2001, en raison principalement de la vente d'actifs. Les immobilisations ont progressé de 27,0 millions de dollars au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2002, surtout grâce aux améliorations apportées aux composantes d'hélicoptères, aux inspections majeures et aux acquisitions de bâtiments et de matériel.

Gain à la cession d'immobilisations

Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2002, nous nous sommes départis d'immobilisations corporelles (non autrement vendues comme partie de l'entreprise) pour un produit de 49,8 millions de dollars, ce qui a entraîné un gain net de 1,9 million de dollars. Le gain net comprend un gain de 3,7 millions de dollars obtenu du produit d'assurance net suivant l'incident au cours duquel un aéronef s'est renversé sur le côté sur l'héliplate-forme d'un navire de forage, en partie annulé par les pertes découlant de la cession de bâtiments et d'autre matériel. Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, nous avons cédé des immobilisations corporelles (non autrement vendues comme partie de l'entreprise) pour un produit de 2,7 millions de dollars.

Charges de financement

Les charges de financement comprenaient principalement des intérêts sur la dette et l'amortissement des frais de financement reportés et des gains et pertes de change reportés. Les charges de financement pour l'exercice terminé le 30 avril 2002 ont diminué de 6,7 millions de dollars, ou de 12,1 %, pour s'établir à 48,8 millions de dollars par rapport à 55,5 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2001. Cette diminution résulte de la réduction de la dette, qui s'explique par la cession d'actifs en 2001, de la réduction continue de la dette au moyen des flux de trésorerie générés au cours de l'exercice 2002, et de la baisse des taux d'intérêt.

Charges de financement (en milliers de dollars canadiens)			
	Douze mois terminés les		
	30 avril 2002	30 avril 2001	
Intérêts	42 164 \$	53 625 \$	
Amortissement des frais de financement reportés	4 728	2 364	
Perte de change liée au remboursement de la dette	2 191	188	
Divers	(238)	(694)	
Total	48 845 \$	55 483 \$	

Le taux d'intérêt moyen sur notre facilité de crédit de premier rang à taux variable a été de 6,7 % pour l'exercice 2002 en regard de 9,0 % pour l'exercice 2001.

Nous capitalisons l'intérêt sur la dette engagée pour financer l'actif en voie de construction. Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2002, des frais de financement de 1,0 million de dollars ont été capitalisés, comparativement à 1,1 million de dollars en 2001.

Gain à la vente d'activités et de placements

Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, nous avons présenté un gain avant impôts de 5,8 millions de dollars provenant de la vente d'activités et de placements. En mai 2000, nous avons enregistré un gain avant impôts de 28,8 millions de dollars à la vente des activités non liées au pétrole et au gaz établies principalement au Royaume-Uni. En mai 2000, nous avons également vendu notre filiale suédoise, Heliflyg, constatant un gain avant impôts de 1,3 million de dollars. Le 30 juin 2000, un gain avant impôts de 8,0 millions de dollars a été comptabilisé pour la vente de Lufttransport, société norvégienne de services ambulanciers aériens. Enfin, le 31 octobre 2000, nous avons enregistré une perte avant impôts de 32,3 millions de dollars à la vente de nos activités côtières canadiennes d'hélicoptères et de nos actifs, y compris la radiation d'un écart d'acquisition de 9,1 millions de dollars.

Frais de règlement et de restructuration de la dette

Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, nous avons engagé des frais de règlement et de restructuration de la dette de 21,9 millions de dollars, liés surtout aux frais de financement et aux pertes de change au règlement de la facilité de prêt de soumission le 5 juillet 2000, aux frais liés au règlement des prêts intersociétés et aux frais liés à l'annulation d'un swap de taux d'intérêt. Il n'y a eu aucuns frais de règlement de la dette ni frais de restructuration au cours de l'exercice 2002, hormis ceux ayant trait au règlement de la dette inclus dans les charges de financement.

Quote-part du bénéfice (de la perte) de sociétés associées

La quote-part du bénéfice de sociétés associées pour l'exercice terminé le 30 avril 2002 a progressé de 1,5 million de dollars pour s'établir à un 1,1 million de dollars, en regard d'une perte de 0,4 million de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2001. Cette augmentation était surtout due à la vente des activités côtières canadiennes d'hélicoptères en octobre 2000, la participation résiduelle dans ces dernières ayant été comptabilisée comme un placement à la valeur de consolidation pour la totalité de l'exercice 2002.

Impôts sur les bénéfices

Les impôts sur les bénéfices pour l'exercice terminé le 30 avril 2002 ont avancé de 16,2 millions de dollars pour une charge de 9,8 millions de dollars, contre un recouvrement de 6,4 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2001. La charge fiscale de l'exercice 2002 porte uniquement sur les bénéfices provenant des activités d'exploitation. Le recouvrement d'impôts de l'exercice 2001 était constitué d'une charge fiscale de 8,6 millions de dollars sur les bénéfices provenant des activités d'exploitation, d'une charge fiscale de 1,2 million de dollars à la vente d'activités et de placements, d'un recouvrement d'impôts de 6,7 millions de dollars lié aux frais non récurrents de règlement et de restructuration de la dette et d'un recouvrement d'impôts de 9,5 millions de dollars lié à la constatation des réductions futures des taux d'imposition au Canada qui seront effectuées graduellement au cours des années d'imposition allant de 2001 à 2004. Ce dernier montant a été comptabilisé conformément à la nouvelle norme sur les impôts sur les bénéfices futurs au Canada.

Le taux d'imposition réel sur les bénéfices provenant des activités d'exploitation (excluant la quote-part du bénéfice de sociétés associées) s'est établi à 17,7 % au cours de l'exercice 2002, contre 20,4 % pour l'exercice précédent. Cette diminution résulte du changement de la composition du bénéfice net entre les territoires dans lesquels nous exerçons nos activités. Nous nous attendons à ce que le taux d'imposition pour 2003 augmente, car nous prévoyons des bénéfices supérieurs dans les territoires où les taux d'imposition sont plus élevés. De plus, la récente réduction de la dette aura pour effet de faire baisser les intérêts débiteurs au Canada, là où l'impôt est le plus élevé parmi tous les territoires dans lesquelles nous exerçons nos activités.

Bénéfice net

Le bénéfice net pour l'exercice terminé le 30 avril 2002 s'est accru de 14,7 millions de dollars, atteignant 46,6 millions de dollars par rapport à 31,9 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2001. Cette augmentation est surtout attribuable à un accroissement des produits et à un recul des charges de financement, et a été partiellement neutralisée par des charges d'exploitation plus élevées, comme indiqué ci-haut.

Le bénéfice selon les PCGR du Canada diffère du bénéfice selon les PCGR des États-Unis. L'explication des différences importantes figure à la note 26 afférente aux états financiers consolidés.

	Produits	Bénéfice net	Résultat net par action	
			De base	Dilué
Exercice 2002				
1 ^{er} trimestre	146,4 \$	11,1 \$	0,68 \$	0,62 \$
2 ^e trimestre	160,1	13,2	0,80	0,73
3 ^e trimestre	151,6	10,1	0,62	0,56
4 ^e trimestre	159,7	12,2	0,73	0,67
Total	617,8 \$	46,6 \$	2,83 \$	2,58 \$
Exercice 2001				
1 ^{er} trimestre	160,3 \$	25,3 \$	1,65 \$	1,62 \$
2 ^e trimestre	165,6	(14,1)	(0,92)	(0,92)
3 ^e trimestre	131,6	14,0	0,89	0,81
4 ^e trimestre	136,3	6,7	0,41	0,38
Total	593,8 \$	31,9 \$	2,03 \$	1,90 \$

Revue par secteur

Le principal facteur que nous considérons pour délimiter nos secteurs d'exploitation est la couverture géographique, laquelle influe notamment sur la nature des activités, le type de contrats et le type d'appareils utilisés. Le secteur des vols en Europe se compose surtout des services d'hélicoptères pour l'industrie pétrolière et gazière dans les secteurs du Royaume-Uni, de la Norvège et du Danemark en mer du Nord. Le secteur des vols en Europe inclut en outre les activités de recherche et de sauvetage en Norvège et en Irlande.

Le secteur des vols internationaux comprend la prestation de services d'hélicoptères pour les clients de l'industrie pétrolière et gazière extracôtière, des secteurs des services de recherche et sauvetage et des services médicaux d'urgence en Asie, en Afrique, en Australie, en Amérique du Sud, le long de la côte atlantique du Canada et ailleurs dans le monde.

Le secteur de réparation et révision englobe les installations de réparation et révision d'hélicoptères en Norvège et au Royaume-Uni qui offrent des services à notre flotte d'hélicoptères ainsi qu'à des clients externes en Europe, en Asie et en Amérique du Nord.

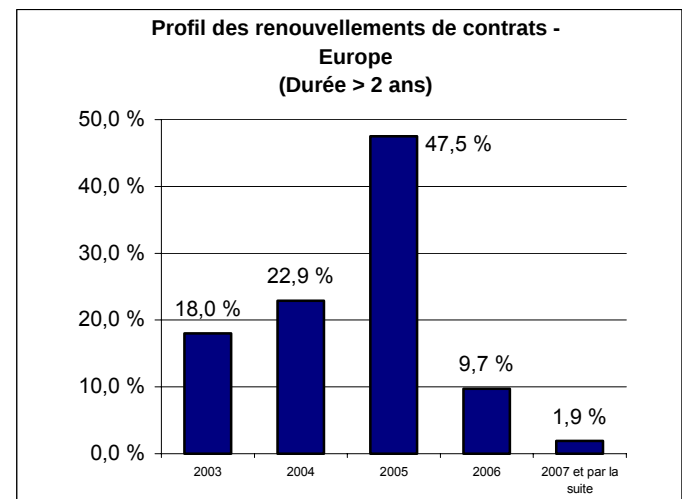
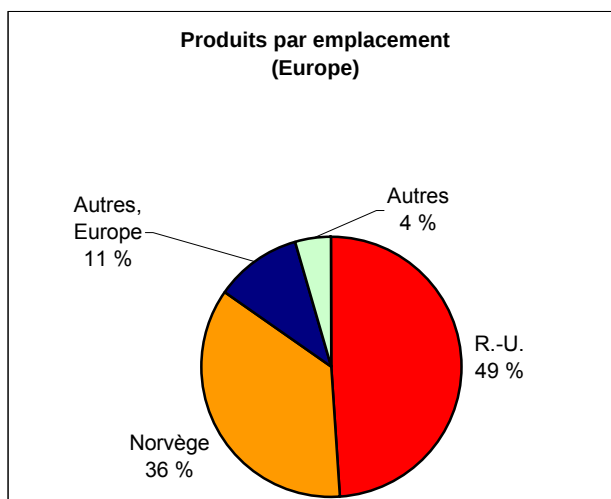
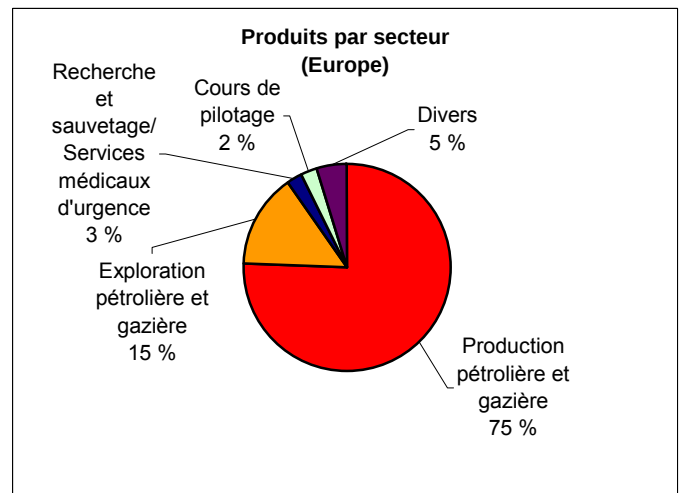
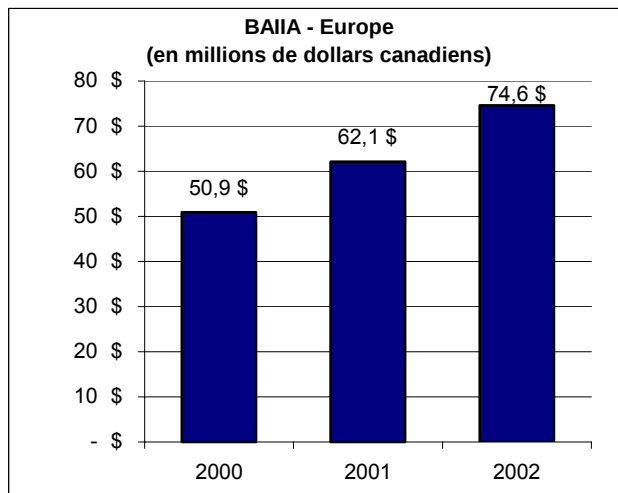
Le secteur des vols au Canada comptait les activités côtières d'hélicoptères visant une vaste gamme de clients au Canada. Ces activités ont été vendues en date du 31 octobre 2000, mais nous avons conservé une participation de 45 % dans CHL, la nouvelle entreprise constituée pour exploiter ces activités. Depuis le 1^{er} novembre 2000, ce placement a été constaté à la valeur de consolidation.

Le tableau ci-dessous présente les produits par secteur pour les exercices indiqués :

Secteur	Produits pour les exercices terminés les 30 avril		
	2002	2001	2000
	(en milliers de dollars canadiens)		
Vols en Europe	406 767 \$	351 315 \$	320 715 \$
Vols internationaux	167 437	146 165	102 124
Vols au Canada	—	62 002	87 786
Activités d'hélicoptères	574 204	559 482	510 625
Réparation et révision	43 612	34 367	23 424
Total des produits	617 816 \$	593 849 \$	534 049 \$

Europe

Le secteur des vols en Europe consiste en unités d'exploitation importantes à Aberdeen, en Écosse, et à Stavanger, en Norvège, répondant surtout aux besoins de transport par hélicoptère de l'industrie pétrolière et gazière extracôtière en mer du Nord.



Pour l'exercice terminé le 30 avril 2002, les produits se sont élevés à 406,8 millions de dollars, contre 351,3 millions de dollars pour l'exercice précédent. L'accroissement des produits de 50,3 millions de dollars est attribué à une augmentation des activités de vol, à l'obtention de nouveaux contrats et à une majoration des tarifs en mer du Nord. Le montant additionnel de 11,2 millions de dollars obtenu grâce à de meilleurs taux de change pour la livre sterling et la couronne norvégienne a été partiellement neutralisé par une baisse de 6,0 millions de dollars des produits liés aux activités vendues à l'exercice 2001.

La hausse de 12,5 millions de dollars du BAIIA sectoriel peut être attribuée à une intensification des activités de vol, à une utilisation accrue des aéronefs lourds et moyens et à des augmentations de tarifs. Le BAIIA en pourcentage des produits s'est établi à 18,3 % pour l'exercice 2002, en regard de 17,7 % pour l'exercice 2001.

Au cours de l'exercice, nous avons conclu des ententes avec les syndicats de pilotes au Royaume-Uni et en Norvège. Ces ententes n'ont pas eu d'incidence directe sur les coûts au Royaume-Uni, mais la grève et le ralentissement de travail en Norvège ont réduit les produits et le BAIIA, car le secteur n'a pas été en mesure de répondre à toutes les demandes de vol des clients. En outre, des coûts additionnels ont été engagés dans ce secteur relativement à l'entente conclue en Norvège étant donné que les hausses salariales étaient rétroactives au mois de mai 2001.

Au 30 avril 2002, ce secteur comportait 72 aéronefs, soit 52 aéronefs lourds et 20 aéronefs moyens. Les aéronefs lourds comprenaient 12 Super Puma MKII et 27 Super Puma.

Au 30 avril 2002, ce secteur comptait un effectif de 1 230 employés, dont 419 pilotes, 285 ingénieurs et 526 membres du personnel administratif et du personnel de soutien. Les produits émanaient surtout des contrats à long terme (90 %). Environ 36 % des produits sectoriels étaient tirés des services d'aéronefs spécialisés fournis aux clients au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2002. Les grands clients de ce secteur durant l'exercice terminé le 30 avril 2002 incluent BP, ExxonMobil, TotalFinaElf, Maersk, Statoil, Norsk Hydro, Phillips, Talisman, Saga, Conoco et la garde côtière irlandaise.

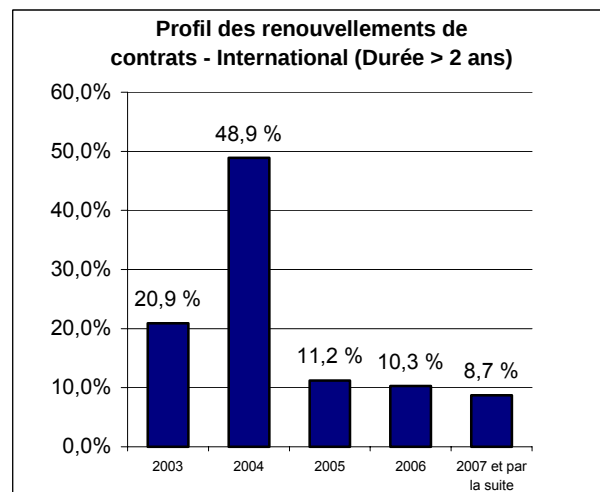
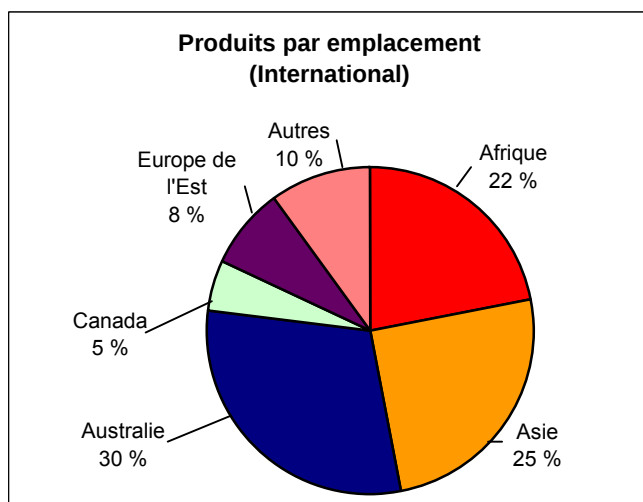
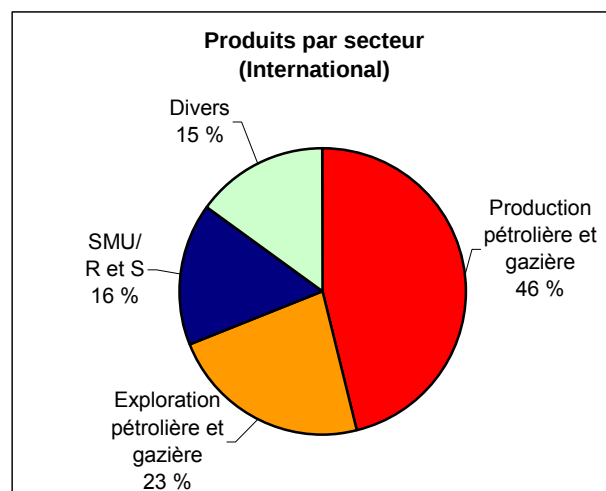
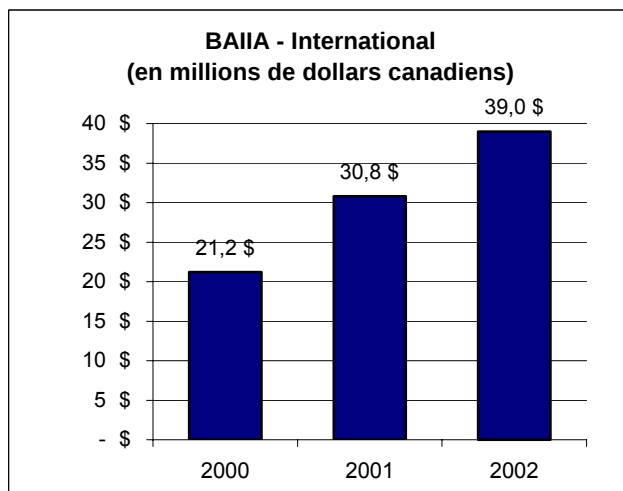
Nous avons obtenu un nouveau contrat de recherche et sauvetage d'une durée de cinq ans avec la garde côtière irlandaise installée à Waterford, en Irlande. Le contrat débutera en juillet 2002 et exigera l'utilisation exclusive d'un S-61 et d'un aéronef de remplacement.

Au cours de l'exercice 2002, nous n'avons perdu aucun contrat important dans ce secteur. Nous avons reconduit un contrat de 30 mois avec Kerr McGee au Royaume-Uni. Le contrat prévoit la conversion de l'utilisation d'aéronefs mis en commun à l'utilisation exclusive d'un Super Puma MKII acquis récemment à des tarifs plus élevés. Un contrat de 36 mois d'une valeur approximative de 27 millions de dollars par année avec Statoil, située à Kristiansund, en Norvège, a également été renouvelé au cours de l'exercice. Nous avons en outre renouvelé un contrat avec Marathon International Petroleum Ireland Limited. Ce contrat de cinq ans exige l'utilisation exclusive d'un appareil Dauphin AS365 à partir de Cork, en Irlande.

Vers la fin de l'exercice 2003, d'importants contrats à long terme ayant des produits annuels cumulés d'environ 66 millions de dollars (16 % des produits sectoriels de l'exercice 2002) viendront à échéance et devront être reconduits.

Échelle internationale

Le secteur des vols internationaux comprend les divisions d'exploitation importantes de Vancouver, au Canada, d'Adelaide, en Australie, et de Cape Town, en Afrique du Sud, offrant des services à l'industrie pétrolière et gazière extracôtière, des services médicaux d'urgence et de recherche et sauvetage et servant d'autres clients.



Pour l'exercice terminé le 30 avril 2002, les produits se sont établis à 167,4 millions de dollars en regard de 146,2 millions de dollars pour l'exercice précédent. L'accroissement des produits nets de 21,2 millions de dollars provient d'une intensification des activités de vol et de nouveaux contrats de 28,9 millions de dollars. Cette augmentation a été partiellement contrebalancée par une baisse de 7,7 millions de dollars liée à des taux de change moins favorables au dollar australien et au rand sud-africain.

L'augmentation de 8,2 millions de dollars du BAIIA sectoriel peut être attribuée à la hausse des produits tirés des activités de vol à des tarifs plus élevés de 9,0 millions de dollars, en partie contrebalancée par une baisse de 0,8 million de dollars liée aux taux de change moins favorables au dollar australien et au rand sud-africain. Le BAIIA en pourcentage des produits s'est établi à 23,3 % pour l'exercice 2002 en regard de 21,1 % pour l'exercice 2001.

Au 30 avril 2002, ce secteur comportait 88 aéronefs, dont 18 aéronefs lourds, 56 aéronefs moyens, 11 aéronefs légers et 3 aéronefs à voilure fixe.

Au 30 avril 2002, ce secteur comportait un effectif de 729 personnes, soit 241 pilotes, 213 ingénieurs et 275 membres du personnel administratif et du personnel de soutien. Les produits sectoriels proviennent surtout des contrats à long terme (74 %). Environ 80 % des produits sectoriels au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2002 étaient liés aux aéronefs spécialisés fournis aux clients. Les clients importants de ce secteur au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2002 incluent ExxonMobil,

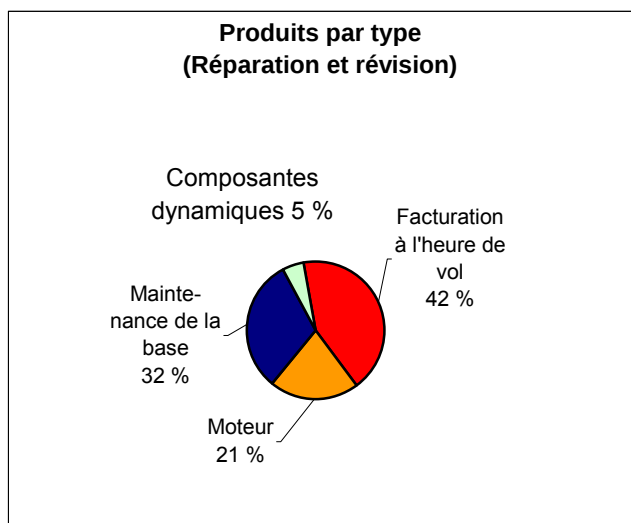
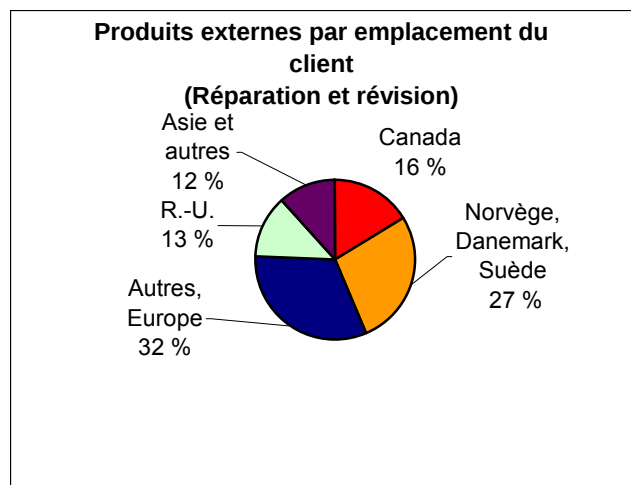
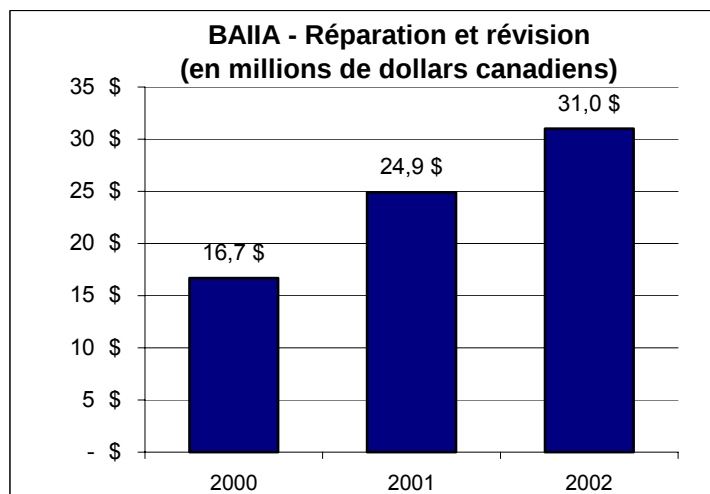
Unocal, ChevronTexaco, Sable Energy, BP, Shell, Triton, TotalFinaElf, Premier, Soekor, De Beers, la Royal Australian Air Force, la police de Victoria, les Nations Unies et Newfield Australia.

Au cours de l'exercice, nous avons conclu de nouveaux contrats pour l'industrie pétrolière et gazière dans le Timor oriental, au Venezuela, en Thaïlande et dans le golfe Persique d'une valeur d'environ 30 millions de dollars par année. Nous n'avons perdu aucun contrat important dans ce secteur au cours de l'exercice 2002. Nous avons reconduit des contrats dans le Timor oriental, en Thaïlande, en Guinée équatoriale et en Bosnie d'une valeur approximative de 38 millions de dollars par année. Au cours de l'exercice 2003, des contrats à long terme importants ayant des produits annuels cumulés d'environ 25,8 millions de dollars (15 % des produits sectoriels de l'exercice 2002) viendront à échéance et devront être renouvelés.

La flotte dans le secteur est constituée surtout d'aéronefs moyens comme le Sikorsky S-76, mais inclut aussi des aéronefs lourds, dont l'Eurocopter Super Puma et le Sikorsky S-61. Les activités accrues de vol au cours de l'exercice 2002, combinées aux nouveaux contrats, ont entraîné l'ajout de six nouveaux aéronefs à la flotte.

Réparation et révision

Le secteur de réparation et révision regroupe une installation importante située à Stavanger, en Norvège, et d'autres installations à Aberdeen, en Écosse, et offre des services de réparation et révision à la flotte de la société et à des clients externes en Europe, en Asie et en Amérique du Nord.



Pour l'exercice terminé le 30 avril 2002, les produits internes et externes cumulés se sont établis à 152,2 millions de dollars en regard de 131,9 millions de dollars pour l'exercice précédent. Les produits externes ont été de 43,6 millions de dollars par rapport à 34,4 millions de dollars au dernier exercice. L'augmentation des produits externes de 9,2 millions de dollars est liée à de nouveaux contrats représentant 7,1 millions de dollars et à un gain de 2,1 millions de dollars découlant de meilleurs taux de change pour la couronne norvégienne. L'amélioration du BAIIA et des marges est surtout attribuable à la croissance du travail pour des clients externes à marge plus élevée.

Au cours de 2001, nous avons annoncé une expansion de nos conventions de droits d'utilisation avec Turbomeca pour la réparation et la révision de divers types de moteurs fabriqués par Turbomeca. Le permis étendu lié au moteur nous permet de répondre aux besoins de révision, de réparation et de logistique de la flotte européenne des hélicoptères Super Puma, avec la capacité ajoutée de servir d'autres clients à l'échelle mondiale de concert avec Turbomeca. Cela a élargi le permis que nous détenions et qui consistait à réviser et à réparer les moteurs en Scandinavie et ceux de notre flotte de Super Puma.

Au cours de l'exercice 2002, environ 28 % des produits sectoriels externes ont été tirés de contrats à long terme.

Canada

Le secteur canadien comprend les activités côtières d'hélicoptères au Canada. Ces activités ont été vendues en date du 31 octobre 2000, mais nous avons conservé une participation de 45 % dans les actions ordinaires. Les produits et le BAIIA pour la période de six mois précédant la vente le 31 octobre 2000 ont été respectivement de 62,0 millions de dollars et de 13,9 millions de dollars, ce qui a donné lieu à un BAIIA en pourcentage des produits de 22,4 %. Le 1^{er} novembre 2000, nous avons commencé à comptabiliser les activités côtières canadiennes d'hélicoptères comme un placement comptabilisé à la valeur de consolidation. Au cours de l'exercice 2002, un bénéfice de 0,5 million de dollars a été constaté à la valeur de consolidation en regard d'une perte de 1,6 million de dollars à l'exercice 2001. La perte enregistrée à la valeur de consolidation en 2001 comprend uniquement les résultats des troisième et quatrième trimestres qui sont généralement les plus faibles dans une entreprise saisonnière.

Exercice terminé le 30 avril 2001 par rapport à l'exercice terminé le 30 avril 2000

Produits

Le total des produits de l'exercice terminé le 30 avril 2001 s'est accru de 59,8 millions de dollars ou de 11,2 % pour s'établir à 593,8 millions de dollars en regard de 534,0 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2000. Voici les raisons principales de ce changement survenu dans les produits :

- i) une augmentation des vols, des nouveaux contrats et une hausse des prix ont entraîné une augmentation des produits de 52,7 millions de dollars;
- ii) l'inclusion des produits de HSG pour un exercice entier, comparativement à huit mois et demi l'exercice précédent, a entraîné une augmentation des produits de 107,9 millions de dollars;
- iii) la vente des activités secondaires en Norvège, en Suède, au Canada et au Royaume-Uni au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001 a représenté une diminution de 70,4 millions de dollars en regard de l'exercice précédent;
- iv) des taux de change moins favorables pour la couronne norvégienne, la livre sterling, le dollar australien et le rand sud-africain ont entraîné un recul de 30,4 millions de dollars à la conversion des produits des filiales étrangères dans notre monnaie de présentation, le dollar canadien.

Au cours de l'exercice 2001, nous nous sommes départis des activités secondaires en Suède, au Royaume-Uni, en Norvège et au Canada. Afin de permettre une comparaison valable des produits trimestriels, le tableau suivant comprend seulement les produits provenant des activités poursuivies. Nous avons enregistré une forte croissance des produits provenant des activités poursuivies au cours de l'exercice.

Charges d'exploitation

Le total des charges d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 avril 2001 s'est accru de 37,1 millions de dollars, ou de 8,4 %, pour s'établir à 477,3 millions de dollars par rapport à 440,2 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2000. Les charges d'exploitation en pourcentage des produits sont passées de 82,4 % pour l'exercice terminé le 30 avril 2000 à 80,4 % pour l'exercice terminé le 30 avril 2001. L'amélioration à l'exercice 2001 découle d'un exercice entier de synergies résultant de l'acquisition de HSG, de la vente des activités secondaires comportant une marge faible au premier trimestre et des niveaux plus élevés d'activité sur nos principaux marchés. Les états financiers consolidés de l'exercice terminé le 30 avril 2001 reflètent les économies de coûts estimatives de 25,0 millions de dollars, contre 12,5 millions de dollars pour l'exercice précédent, grâce aux réductions de personnel découlant du regroupement des activités de CHC et HSG au Royaume-Uni, de l'élimination du siège social de HSG et des fonctions de la société ouverte et d'une réduction des frais d'assurance et de certains frais de fournisseurs dus aux avantages accrus résultant de l'achat en masse.

Bénéfice avant intérêts, impôts et amortissement (« BAIIA »)

Le BAIIA pour l'exercice terminé le 30 avril 2001 s'est haussé de 22,7 millions de dollars, ou de 24,2 %, pour totaliser 116,5 millions de dollars en regard de 93,8 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2000. Le BAIIA en pourcentage des produits est passé de 17,6 % pour l'exercice terminé le 30 avril 2000 à 19,6 % pour l'exercice terminé le 30 avril 2001. L'augmentation nette du BAIIA et l'augmentation du BAIIA en pourcentage des produits étaient dues aux facteurs décrits ci-dessus.

Amortissement

L'amortissement pour l'exercice terminé le 30 avril 2001 a diminué de 1,6 million de dollars pour s'établir à 20,0 millions de dollars par rapport à 21,6 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2000, surtout à cause de la vente des actifs au cours de l'exercice, en partie compensée par l'inclusion des activités de HSG acquises pour un exercice entier. Les immobilisations corporelles ont chuté de 113,0 millions de dollars au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, surtout à cause de la vente d'actifs secondaires en Norvège, en Suède, au Canada et au Royaume-Uni.

Gain à la cession d'immobilisations

Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, nous nous sommes départis d'immobilisations corporelles (non autrement vendues comme partie de l'entreprise) pour un produit de 2,7 millions de dollars, ce qui a entraîné un gain net de 1,0 million de dollars. Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2000, nous avons cédé des immobilisations corporelles (non autrement vendues comme partie de l'entreprise) qui comprenaient 16 aéronefs pour un produit de 102,6 millions de dollars.

Charges de financement

Les charges de financement comprenaient principalement des intérêts sur les dettes à long et à court terme et l'amortissement des frais de financement reportés et des gains et pertes de change reportés. Les charges de financement pour l'exercice terminé le 30 avril 2001 se sont accrues de 10,2 millions de dollars, ou 22,6 %, pour s'établir à 55,5 millions de dollars par rapport à 45,3 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2000. Cette hausse résultait de la dette provenant de l'acquisition de HSG incluse pour l'exercice entier, comparativement à seulement huit mois et demi pour l'exercice précédent, en partie compensée par une réduction des frais de financement liée aux niveaux moindres d'endettement dans d'autres secteurs. Les charges de financement de l'exercice 2001 incluaient 2,4 millions de dollars en amortissement des frais de financement reportés et des gains et pertes de change. Le coût moyen du financement à l'exercice 2001 était de 10,4 %, contre 12,2 % à l'exercice 2000.

Nous capitalisons l'intérêt sur la dette engagée pour financer l'actif en cours de construction. Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, des frais de financement de 1,1 million de dollars ont été capitalisés.

Gain à la vente d'activités et de placements

Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, nous avons présenté un gain avant impôts de 5,8 millions de dollars provenant de la vente d'activités et de placements. Comme décrit auparavant à la rubrique « Vente d'actifs et d'activités secondaires », en mai 2000, nous avons enregistré un gain avant impôts de 28,8 millions de dollars à la vente des activités non liées au pétrole et au gaz établies

principalement au Royaume-Uni. En mai 2000, nous avons également vendu notre filiale suédoise, Heliflyg AB, enregistrant un gain avant impôts de 1,3 million de dollars. Le 30 juin 2000, un gain avant impôts de 8,0 millions de dollars a été comptabilisé pour la vente de Lufttransport, société norvégienne de services ambulanciers aériens. Enfin, le 31 octobre 2000, nous avons enregistré une perte avant impôts de 32,3 millions de dollars à la vente de nos actifs et activités côtières canadiennes d'hélicoptères, y compris la radiation d'un écart d'acquisition de 9,1 millions de dollars.

Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2000, nous avons comptabilisé un gain avant impôts provenant de la vente de placements de 5,3 millions de dollars. Le 30 septembre 1999, nous avons vendu notre participation résiduelle de 20 % dans Vector, entraînant un gain avant impôts de 11,8 millions de dollars. Par conséquent, nous ne détenons plus directement ou indirectement d'actions de Vector. Une perte avant impôts de 1,6 million de dollars au règlement des prêts à certains administrateurs ou à leurs affiliés afin d'acheter des actions de Vector a été compensée par le gain à la vente de notre participation restante de 20 % dans Vector. Le 28 janvier 2000, nous avons vendu notre participation de 33,3 % dans Helicopteros SA, exploitant d'hélicoptères espagnol, pour un produit net qui se rapprochait de la valeur comptable du placement. Le 10 avril 2000, nous avons vendu notre participation de 46,7 % dans Airlift AS, société norvégienne de services côtiers d'hélicoptères, ce qui a entraîné une perte avant impôts de 5,2 millions de dollars.

Frais de règlement et de restructuration de la dette

Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, nous avons engagé des frais de règlement et de restructuration de la dette de 21,9 millions de dollars, liés surtout aux frais de financement et aux pertes de change au règlement des facilités de prêt de soumission le 5 juillet 2000, aux frais liés au règlement des prêts intersociétés et aux frais liés à l'annulation d'un swap de taux d'intérêt.

Les frais de règlement et de restructuration de la dette de 7,4 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2000 comprenaient les pénalités, les honoraires professionnels et la radiation des frais de financement reportés et des pertes de change reportées liés au règlement anticipé et au refinancement de certaine dette à long terme et des frais engagés pour intégrer nos activités en Europe.

Quote-part (de la perte) du bénéfice de sociétés associées

La quote-part (de la perte) du bénéfice de sociétés associées pour l'exercice terminé le 30 avril 2001 a baissé de 2,4 millions de dollars pour s'établir à une quote-part de perte de 0,4 million de dollars, contre une quote-part de bénéfice de 2,0 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2000. Ce recul était surtout dû à la vente des activités côtières canadiennes d'hélicoptères en octobre 2000, la participation résiduelle dans ces dernières étant maintenant comptabilisée comme un placement à la valeur de consolidation et ayant entraîné une perte de 1,6 million de dollars.

Impôts sur les bénéfices

Les impôts sur les bénéfices pour l'exercice terminé le 30 avril 2001 a diminué de 12,3 millions de dollars pour un recouvrement de 6,4 millions de dollars en regard d'une charge de 5,9 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2000. Ce recouvrement d'impôts de 6,4 millions de dollars représente une charge fiscale sur les bénéfices provenant des activités d'exploitation de 8,6 millions de dollars, une charge fiscale de 1,2 million de dollars à la vente d'activités et de placements, un recouvrement d'impôts de 6,7 millions de dollars lié aux frais non récurrents de règlement et de restructuration de la dette et un recouvrement d'impôts de 9,5 millions de dollars lié à la constatation des réductions futures des taux d'imposition au Canada qui seront effectuées graduellement au cours des années d'imposition allant de 2001 à 2004. Ce dernier montant a été comptabilisé conformément à la nouvelle norme sur les impôts sur les bénéfices futurs au Canada.

Pour l'exercice terminé le 30 avril 2000, nous avons présenté une charge fiscale de 5,9 millions de dollars, soit une charge fiscale de 7,3 millions de dollars sur les bénéfices provenant des activités d'exploitation, une charge fiscale de 1,9 million de dollars à la vente d'activités et de placements et un recouvrement d'impôts de 3,3 millions de dollars liés aux frais non récurrents de règlement et de restructuration de la dette. Le taux d'imposition réel des bénéfices provenant des activités d'exploitation (exclusion faite de l'incidence des baisses de taux futures au Canada) a été de 21 % pour l'exercice 2001, contre 25 % pour l'exercice 2000.

Le taux d'imposition réel est déterminé par la composition des bénéfices des pays où nous exerçons nos activités.

Bénéfice net

Le bénéfice net pour l'exercice terminé le 30 avril 2001 s'est accru de 11,9 millions de dollars pour atteindre 31,9 millions de dollars par rapport à 20,0 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2000 en raison des facteurs susmentionnés.

Le bénéfice selon les PCGR du Canada diffère de celui selon les PCGR des États-Unis. L'explication des différences importantes figure à la note 26 afférente aux états financiers consolidés.

Revue par secteur

Europe

Le secteur des vols en Europe consiste en divisions d'exploitation importantes à Aberdeen, en Écosse, et à Stavanger, en Norvège, répondant surtout aux besoins de transport par hélicoptère de l'industrie pétrolière et gazière extracôtière en mer du Nord. Pour l'exercice terminé le 30 avril 2001, les produits se sont élevés à 351,3 millions de dollars, contre 320,7 millions de dollars pour l'exercice précédent. Les produits de l'exercice 2001 provenaient des services de transport par hélicoptère liés à la production pétrolière et gazière (75,8 %), à l'exploration pétrolière et gazière (14,2 %), aux services médicaux d'urgence et à la recherche et au sauvetage (2,6 %) et à d'autres services (7,4 %).

Au cours de l'exercice, des augmentations des produits combinés de 89,6 millions de dollars provenant d'un regain des activités de vol, de nouveaux contrats et des hausses des tarifs en mer du Nord (14,1 millions de dollars) et l'inclusion des activités acquises (HSG) pour l'exercice 2001 entier, comparativement à huit mois et demi de l'exercice 2000 (75,5 millions de dollars), ont été en partie compensées par les baisses des produits cumulés de 59,0 millions de dollars liées à la vente des activités secondaires au Royaume-Uni, en Norvège et en Suède au cours du premier trimestre de l'exercice 2001 (39,1 millions de dollars) et les hausses des taux de change moins favorables pour la livre sterling et la couronne norvégienne (19,9 millions de dollars).

Au 30 avril 2001, ce secteur comportait 77 aéronefs, soit 56 aéronefs lourds et 21 aéronefs moyens. Les aéronefs lourds comprenaient 11 Super Puma MKII et 30 Super Puma.

Les principaux pays où le secteur des vols en Europe a enregistré des produits sont le Royaume-Uni (48 %), la Norvège (38 %), le Danemark (7 %), l'Irlande (3 %) et les autres pays européens (4 %). Au 30 avril 2001, ce secteur comportait un effectif de 1 142 employés, dont 396 pilotes, 239 ingénieurs et 507 membres du personnel administratif et du personnel de soutien. Les produits émanaient surtout des contrats à long terme (86 %). Environ 31 % des produits dans le secteur étaient tirés des aéronefs spécialisés fournis aux clients au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001. Les grands clients de ce secteur durant l'exercice terminé le 30 avril 2001 incluent BP, Mobil, TotalFinaElf, Maersk, Statoil, Norsk Hydro, Phillips, Talisman, Saga, Conoco et la garde côtière irlandaise.

Les contrats importants obtenus au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001 incluent le renouvellement pour cinq ans d'un contrat de recherche et sauvetage avec la garde côtière irlandaise commençant le 1^{er} janvier 2002, le renouvellement pour six ans d'un contrat de changement d'équipage avec Norsk Hydro en mer du Nord, un contrat de recherche et sauvetage de cinq ans avec Norsk Hydro en mer du Nord, et un contrat de quatre ans avec Talisman Energy en mer du Nord. Un examen pour rajustement des coûts, envisagé dans le cadre du contrat avec BP en mer du Nord, a été effectué, et a entraîné des hausses tarifaires rétroactives et futures et l'ajout au contrat d'une capacité d'aéronefs spécialisés. Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, nous n'avons perdu aucun contrat important dans ce secteur.

La flotte dans le secteur est constituée surtout des aéronefs suivants : le Eurocopter Super Puma, le Sikorsky S-61 et le Sikorsky S-76. Les activités accrues de vol au cours de l'exercice 2001 combinées aux nouveaux contrats ont entraîné l'ajout de deux aéronefs à la flotte, en plus de plusieurs contrats de location à court terme.

Le BAIIA sectoriel au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001 a été de 62,1 millions de dollars en regard de 50,9 millions de dollars pour l'exercice précédent. La hausse de 11,2 millions de dollars peut être attribuée aux mêmes facteurs qui ont contribué à l'accroissement des produits. Le BAIIA en pourcentage des produits représentait 17,7 % pour l'exercice 2001, contre 15,9 % pour l'exercice 2000.

Échelle internationale

Le secteur des vols internationaux comprend les divisions d'exploitation importantes de Vancouver, au Canada, de Adelaide, en Australie, et de Cape Town, en Afrique du Sud, offrant des services à l'industrie pétrolière et gazière extracôtière, des services médicaux d'urgence et de recherche et sauvetage et servant d'autres clients. Pour l'exercice terminé le 30 avril 2001, les produits se sont établis à 146,2 millions de dollars en regard de 102,1 millions de dollars pour l'exercice précédent. Les produits sont tirés des services de transport par hélicoptère liés à la production pétrolière et gazière (49,2 %), à l'exploration pétrolière et gazière (15,6 %), aux services médicaux d'urgence et de recherche et sauvetage (15,1 %) et à d'autres services (20,1 %).

Au cours de l'exercice, des augmentations des produits combinés de 52,8 millions de dollars provenant d'une augmentation des vols et des nouveaux contrats (29,9 millions de dollars) et de l'inclusion des activités acquises (HSG) pour l'ensemble de l'exercice 2001 par rapport aux huit mois et demi de l'exercice 2000 (22,9 millions de dollars) ont été en partie compensées par une baisse liée aux taux de change moins favorables au dollar australien et au rand sud-africain (8,7 millions de dollars).

Au 30 avril 2001, ce secteur comportait 82 aéronefs, dont 14 aéronefs lourds, 51 aéronefs moyens, 14 aéronefs légers et trois aéronefs à voilure fixe.

Les grandes régions géographiques où les produits ont été réalisés sont : l'Asie (32 %), l'Australie (25 %), l'Afrique (24 %) et les autres pays (19 %). Au 30 avril 2001, ce secteur comportait un effectif de 665 personnes, soit 215 pilotes, 226 ingénieurs et 224 membres du personnel administratif et du personnel de soutien. Les produits sectoriels proviennent surtout des contrats à long terme (68 %). Environ 92 % des produits sectoriels au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001 étaient liés aux aéronefs spécialisés fournis aux clients. Les clients importants de ce secteur au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001 incluent ExxonMobil, Unocal, Chevron, Sable Energy, BP, Shell, Triton, TotalFinaElf, Premier, Soekor, De Beers, la Royal Australian Air Force, la police de Victoria, les Nations Unies et Newfield Australia.

Les grands contrats obtenus au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001 incluaient un contrat non militaire d'un an avec les Nations Unies dans le Timor oriental, un contrat de six ans relativement au Projet énergétique extracôtier Sable au Canada, un contrat de cinq ans avec Mobil au Canada, un nouveau contrat de cinq ans avec Chevron en Thaïlande, un nouveau contrat d'ambulance aérienne de sept ans avec le Metropolitan Ambulance Service à Victoria, en Australie, et un contrat pour services extracôtiers de quatre ans avec Newfield Australia. Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, nous n'avons perdu aucun contrat important dans ce secteur.

La flotte dans le secteur est constituée surtout d'aéronefs moyens comme le Sikorsky S-76, mais inclut aussi des aéronefs lourds, dont le Eurocopter Super Puma et le Sikorsky S-61. Les activités accrues de vol au cours de l'exercice 2001 combinées aux nouveaux contrats ont entraîné l'ajout de six nouveaux aéronefs à la flotte.

Le BAIIA sectoriel au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001 a été de 30,8 millions de dollars en regard de 21,2 millions de dollars pour l'exercice précédent. Cette hausse de 9,6 millions de dollars peut être attribuée aux mêmes facteurs qui ont contribué à l'accroissement des produits. Le BAIIA en pourcentage des produits représentait 21,1 % pour l'exercice 2001, contre 20,8 % pour l'exercice 2000.

Réparation et révision

Le secteur de réparation et révision consiste en une installation importante située à Stavanger, en Norvège, offrant des services de réparation et de révision à notre propre flotte et à des clients externes en Europe, en Asie et en Amérique du Nord.

Pour l'exercice terminé le 30 avril 2001, les produits internes et externes cumulés se sont établis à 131,9 millions de dollars en regard de 88,8 millions de dollars pour l'exercice précédent. Les produits externes ont été de 34,4 millions de dollars par rapport à 23,4 millions de dollars à l'exercice 2000.

Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, les augmentations des produits externes cumulés de 12,7 millions de dollars provenant de nouveaux clients (3,2 millions de dollars) et l'inclusion des activités acquises (HSG) pour l'ensemble de l'exercice 2001, comparativement à huit mois et demi à l'exercice 2000 (9,5 millions de dollars), ont été contrebalancées par une baisse liée aux taux de change moins favorables pour la couronne norvégienne (1,7 million de dollars).

Au cours de l'exercice 2001, environ 41 % des produits sectoriels externes provenaient des contrats à long terme. Pour l'exercice terminé le 30 avril 2001, aucun contrat important n'a été perdu. Au cours de l'exercice 2001, les produits provenaient des clients externes situés en Europe (71 %), en Amérique du Nord (22 %) et dans d'autres pays (7 %).

Le BAIIA sectoriel de l'exercice terminé le 30 avril 2001 s'est élevé à 24,9 millions de dollars, contre 16,7 millions de dollars pour l'exercice précédent. Le BAIIA en pourcentage du total des produits sectoriels a été de 18,9 % pour l'exercice 2001 comme à l'exercice 2000.

Canada

Le secteur canadien comprend les activités d'hélicoptères côtiers au Canada. Ces activités ont été vendues en date du 31 octobre 2000, mais nous avons conservé une participation de 45 % dans les actions ordinaires. Les produits et le BAIIA pour la période de six mois précédant la vente le 31 octobre 2000 ont été respectivement de 62,0 millions de dollars et de 13,9 millions de dollars, ce qui a donné lieu à un BAIIA en pourcentage des produits de 22,4 %. Les produits et le BAIIA correspondants pour l'exercice 2000 ont été respectivement de 87,8 millions de dollars et de 13,7 millions de dollars, ce qui s'est traduit par un BAIIA en pourcentage des produits de 15,6 %. Le pourcentage plus élevé du BAIIA à l'exercice 2001 rend compte de l'inclusion des deux trimestres les plus rentables de l'entreprise d'hélicoptères côtiers canadiens, laquelle est de nature saisonnière. Le 1^{er} novembre 2000, nous avons commencé à comptabiliser les activités des hélicoptères côtiers canadiens comme un placement comptabilisé à la valeur de consolidation. Au cours de l'exercice 2001, une perte de 1,6 million de dollars liée à ces activités a été comptabilisée à la valeur de consolidation, reflétant le caractère saisonnier de l'entreprise.

Situation de trésorerie et sources de financement

Activités d'exploitation

Pour l'exercice terminé le 30 avril 2002, nous avons généré 118,8 millions de dollars de flux de trésorerie liés à l'exploitation avant intérêts et impôts sur les bénéfices, soit 3,6 millions de dollars de plus que les 115,2 millions de dollars générés au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001. Les rentrées nettes liées aux activités d'exploitation se sont établies à 69,1 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2002, soit 5,9 millions de dollars de plus que les 63,2 millions de dollars enregistrés à l'exercice 2001. L'augmentation du bénéfice d'exploitation ainsi que la baisse des paiements d'intérêts ont été partiellement contrebalancées par une hausse des impôts versés. À l'exercice 2001, un remboursement d'impôt net a été reçu, par rapport à un versement net de 5,1 millions de dollars en 2002. Le fonds de roulement hors caisse s'est accru de 15,6 millions de dollars au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2002 en regard d'une hausse de 30,4 millions de dollars pour l'exercice précédent. L'amélioration du fonds de roulement hors caisse enregistrée cette année découle surtout d'acquisitions de stocks requises pour soutenir les activités accrues de réparation et révision ainsi que les activités de vol.

Pour l'exercice terminé le 30 avril 2001, nous avons généré 115,2 millions de dollars de flux de trésorerie liés à l'exploitation avant intérêts et impôts sur les bénéfices, soit 26,1 millions de dollars de plus que les 89,1 millions de dollars générés au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2000. Les rentrées nettes liées aux activités d'exploitation se sont établies à 63,2 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2001, soit 31,2 millions de dollars de plus que les 32,0 millions de dollars enregistrés à l'exercice 2000. L'augmentation des rentrées nettes liées aux activités d'exploitation est due surtout au bénéfice d'exploitation accru et à une réduction d'impôts versés relativement à un remboursement des impôts sur les bénéfices obtenu au cours de l'exercice. Le fonds de roulement hors caisse s'est accru de 30,4 millions de dollars au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001. Cette amélioration résulte principalement des niveaux plus élevés des débiteurs et des stocks et d'une diminution du niveau des comptes fournisseurs. Les débiteurs et les stocks ont tous deux augmenté pour soutenir les activités étendues de réparation et révision ainsi que les activités de vol. Ces augmentations ont été atténuées par une réduction des débiteurs et des stocks liée à la vente d'activités.

L'accumulation des débiteurs est liée en partie aux activités des hélicoptères côtiers canadiennes, qui ont fait monter les débiteurs en raison des activités saisonnières survenues au cours de la période précédant la cession de cette entreprise le 31 octobre 2000. De plus, nos créditeurs étaient anormalement élevés au début de l'exercice 2001, juste avant le refinancement de notre dette.

Le fonds de roulement s'établissait à 199,7 millions de dollars au 30 avril 2002, contre 172,7 millions de dollars au 30 avril 2001. Les liquidités atteignaient 112,8 millions de dollars au

30 avril 2002 en regard de 23,6 millions de dollars à la fin de l'exercice précédent. Une partie du solde d'encaisse (80,3 millions de dollars) a par la suite servi à rembourser 35 % de nos billets subordonnés de premier rang en mai 2002. Les débiteurs totalisaient 147,0 millions de dollars au 30 avril 2002, en hausse de 9,3 millions de dollars par rapport au solde inscrit à la fin de l'exercice précédent, en grande partie attribuable à une intensification des activités. Les niveaux de stocks au 30 avril 2001 étaient peu élevés par suite des ventes d'actifs, mais ils se sont redressés en 2002 pour soutenir la croissance des activités de vol d'hélicoptères ainsi que de réparation et révision. Les créiteurs et les charges à payer 30 avril 2002 étaient de 140,4 millions de dollars, en hausse de 3,3 millions de dollars par rapport au solde à la fin de l'exercice précédent. La tranche à moins d'un an de la dette à long terme a avancé de 95,7 millions de dollars comparativement à l'exercice précédent en raison de l'inclusion du remboursement, en mai 2002, de 35 % des billets subordonnés de premier rang et d'une nouvelle facilité libellée en dollars américains.

Nous sommes d'avis que nous aurons un fonds de roulement suffisant pour répondre à nos besoins actuels et futurs. Au 30 avril 2002, nous disposions de facilités de crédit inutilisées de 74,3 millions de dollars et de liquidités de 112,8 millions de dollars, pour un total de 187,1 millions de dollars. De ce montant, 80,3 millions de dollars ont servi à rembourser, en mai 2002, 35 % de nos billets subordonnés de premier rang à 11,75 %.

Le fonds de roulement s'établissait à 172,7 millions de dollars au 30 avril 2001, contre 140,0 millions de dollars au 30 avril 2000. Les liquidités atteignaient 23,6 millions de dollars au 30 avril 2001 en regard de 24,6 millions de dollars à la fin de l'exercice précédent. Les débiteurs s'établissaient à 137,7 millions de dollars au 30 avril 2001, une baisse de 11,2 millions de dollars par rapport au solde à la fin de l'exercice précédent. La vente d'activités au Royaume-Uni, en Norvège, en Suède et au Canada au cours de l'exercice a entraîné une réduction d'environ 11,0 millions de dollars des comptes clients et une baisse de 17,5 millions de dollars des stocks. Le recul des stocks découlant des ventes d'actifs a été en partie compensé par une hausse des niveaux de stocks nécessaires pour soutenir la croissance des activités de vols d'hélicoptères ainsi que de réparation et révision. Les créiteurs et les charges à payer au 30 avril 2001 ont totalisé 137,1 millions de dollars, une diminution de 17,2 millions de dollars par rapport au solde à la fin de l'exercice précédent. Cette baisse découle surtout de la vente d'activités d'exploitation au cours de l'exercice et du retour des créiteurs aux niveaux normaux après la conclusion de notre refinancement par emprunt le 5 juillet 2000. La tranche à moins d'un an de la dette à long terme a diminué de 17,7 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent. Le solde au 30 avril 2000 incluait des montants liés au produit provenant des ventes d'actifs qui a servi à rembourser la dette au début de l'exercice 2001.

Activités de financement

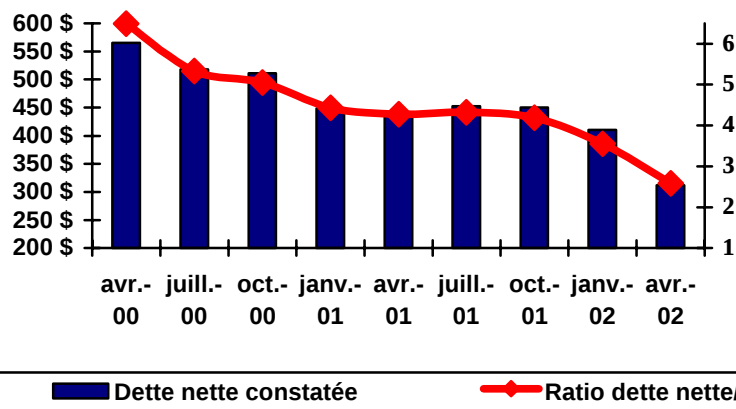
Le total de la dette (déduction faite des liquidités) s'établissait à 311,9 millions de dollars au 30 avril 2002 comparativement à 440,5 millions de dollars au 30 avril 2001. Des réductions de la dette nette de 145,0 millions de dollars ont été neutralisées par l'incidence des taux de change à la conversion de notre dette libellée en devises, soit un montant de 16,4 millions de dollars. L'amélioration de la situation de la dette nette entraînera une baisse additionnelle de 50 points de base de la marge sur notre facilité de crédit de premier rang à compter de juillet 2002, diminuant ainsi les frais d'intérêt futurs.

Le total de la dette (déduction faite des liquidités) s'établissait à 440,5 millions de dollars au 30 avril 2001 comparativement à 565,5 millions de dollars au 30 avril 2000, soit une diminution de 125,0 millions de dollars ou de 22,1 %. Cette baisse est due principalement au produit de 150,5 millions de dollars de la vente d'actifs et d'activités secondaires, utilisé pour réduire la dette, en partie contrebalancé par des investissements dans de nouveaux aéronefs et le fonds de roulement pour soutenir la croissance sur les marchés internationaux.

Situation de la dette nette (en milliers de dollars canadiens)			
Solde d'ouverture 1 ^{er} mai 2001	Augmentation (diminution)	Réévaluation du taux de change	Solde de clôture 30 avril 2002
440 510 \$	(145 002) \$	16 434 \$	311 942 \$

Par suite des mesures prises pour réduire la dette, le ratio de la dette totale (déduction faite des liquidités) sur le BAIIA est passé de 6,5:1 en 2000 à 2,6:1 en 2002. Le tableau suivant permet de comparer la réduction de la dette nette et le ratio de la dette nette sur le BAIIA au cours des deux derniers exercices.

RATIO DE LA DETTE NETTE SUR LE BAIIA



* Le graphique indique le BAIIA provenant des activités poursuivies.

Les billets subordonnés de premier rang portent intérêt à 11,75 % par année et ont été émis le 5 juillet 2000 à 98,825 % de leur valeur nominale pour un rendement réel de 12,0 %. Le produit des billets subordonnés de premier rang, déduction faite des charges, a été d'environ 138,9 millions d'euros.

En avril 2002, nous avons réalisé un placement de 4,2 millions d'actions subalternes comportant droit de vote (les « actions subalternes comportant droit de vote ») qui a donné lieu à un produit net de 114,0 millions de dollars, dont 33,7 millions de dollars ont servi à rembourser une partie des facilités de crédit en avril 2002. Après le 30 avril 2002, nous avons utilisé le solde de ce produit (80,1 millions de dollars) pour rembourser 35 % de nos billets subordonnés de premier rang portant intérêt à 11,75 %, y compris une prime de 8,4 millions de dollars, conformément aux modalités des billets.

Par ailleurs, le 5 juillet 2000, nous avons établi des facilités de crédit de premier rang auprès d'une banque à charte canadienne (la « Banque »). Les facilités de crédit de premier rang consistaient en deux emprunts à terme et en une facilité de crédit renouvelable pour un montant total disponible de 225,0 millions de dollars US. Le montant total disponible a été réduit ensuite à 161,0 millions de dollars US, reflétant les ventes d'actifs effectuées au cours de l'exercice 2001. Au cours de l'exercice 2001, dans le cadre de notre stratégie de gestion du risque de change, nous avons converti 90,0 millions de dollars US et 38,5 millions de dollars des facilités de crédit de premier rang en livres sterling. La dette totale en livres sterling au 30 avril 2002 était de 68,2 millions de livres sterling. Au 30 avril 2002, nous avons prélevé 179,4 millions de dollars sur les facilités de crédit de premier rang (y compris des lettres de crédit et garanties), 74,3 millions de dollars restant pour les besoins futurs en fonds de roulement. Les facilités de crédit de premier rang viendront à échéance le 6 juillet 2005. Le reste des facilités de prêt de soumission (qui ont servi à financer l'acquisition de HSG) a été remboursé le 5 juillet 2000 dans sa totalité avec le produit net des facilités de crédit de premier rang et des billets subordonnés de premier rang.

Le taux d'intérêt sur les facilités de crédit de premier rang diminue à mesure que le ratio de la dette totale sur le BAIIA baisse. Au 30 avril 2001, le taux d'intérêt correspondait au taux des acceptations bancaires et au TIOL (aux États-Unis ou au Royaume-Uni), majorés d'une marge de 3,0 %. En date de juillet 2002, la marge est descendue à 1,5 % après l'atteinte de nos objectifs établis en vertu du contrat d'emprunt.

Pour atténuer le risque de change, nous avons libellé notre dette en diverses devises afin que les flux de trésorerie nets liés à l'exploitation correspondent davantage aux obligations du service de la dette. Au 30 avril 2002, notre dette nette était libellée dans les devises suivantes :

Devise	Dette en monnaie initiale (en milliers)		Montant équivalent en dollars canadiens (en milliers)	
Dollar US	13 250	\$ US	20 772	\$
Livre sterling	68 241	£	155 837	£
Euro	145 000	€	204 667	€
Dollar canadien	17 100	\$ CA	17 100	\$ CA
Couronne norvégienne	141 500	NOK	26 404	NOK
Espèces (diverses devises)		—	(112 838)	
Total de la dette nette			311 942	\$

Les conditions de certains de nos contrats d'emprunt et de certains de nos contrats de location d'hélicoptères nous imposent certaines restrictions au chapitre de l'exploitation et des finances. Ces contrats limitent, entre autres, notre capacité de contracter une dette additionnelle, de conférer des privilèges, de faire des dépenses en immobilisations, de vendre ou de sous-louer des actifs, de participer à des regroupements d'entreprises ou à des acquisitions et de verser des dividendes ou d'effectuer d'autres paiements. Notre capacité de respecter ces restrictions et les dispositions relatives au remboursement des emprunts dépendra du rendement futur, qui dépendra à son tour de la conjoncture économique et d'autres facteurs, dont certains peuvent échapper à notre contrôle. Nous avons respecté tout au long de l'exercice 2002 et respectons à l'heure actuelle toutes les clauses restrictives et autres conditions imposées par nos contrats d'emprunt et nos contrats de location-exploitation d'hélicoptères.

Nous avons fourni des garanties à certains locataires à l'égard des contrats de location-exploitation. Si nous ne parvenons pas à atteindre les ratios financiers des facilités de crédit de premier rang ou si nous enfreignons les clauses restrictives de ces facilités et que, par conséquent, les prêteurs de premier rang exigent un remboursement accéléré, les contrats de location prévoient une clause de déchéance de terme croisé qui pourrait donner aux locataires et aux établissements financiers le droit de mettre un terme aux contrats de location et d'exiger le rendu des aéronefs et le paiement par les locataires de la valeur actualisée de tous les paiements futurs en vertu des contrats et de certains autres montants. Si la valeur matérialisée des aéronefs est insuffisante pour acquitter la dette due aux locataires à l'égard de la valeur actualisée des loyers futurs, l'établissement financier pourrait obtenir que nous payions ce manque à gagner en vertu de ces garanties.

Le 22 février 2000, dans le cadre de nos arrangements financiers avec la Banque, nous avons émis à la Banque des bons de souscription de 1 754 475 actions subalternes comportant droit de vote pouvant être exercés à 3,70 \$ l'action. Trois bons de souscription distincts ont été émis en vue d'acheter : 350 895 actions subalternes comportant droit de vote, le bon pouvant être exercé à partir du 30 avril 2000; 701 790 actions subalternes comportant droit de vote, le bon pouvant être éventuellement exercé à partir du 31 juillet 2000; 701 790 autres actions subalternes comportant droit de vote, le bon pouvant être éventuellement exercé à partir du 31 octobre 2000. Le 31 juillet 2000, la Banque nous a confirmé que tous les bons de souscription pouvant éventuellement être exercés le 31 juillet 2000 et le 31 octobre 2000 étaient annulés. En février 2001, la Banque a exercé son bon de souscription visant l'achat de 350 895 actions subalternes comportant droit de vote.

Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, nous avons émis 1,0 million d'actions subalternes comportant droit de vote à la conversion de bons de souscription, à l'exercice d'options, et en vertu du régime d'achat d'actions des employés. Le produit total de l'émission de ces actions a été de 4,6 millions de dollars. Au 30 avril 2002, nous avions 17,7 millions d'actions subalternes comportant droit de vote (13,4 millions en 2001) et 3,0 millions d'actions à droit de vote multiple (3,0 millions en 2001) émises et en circulation. L'accroissement des actions à droit de vote multiple découle principalement de l'émission de 4,2 millions d'actions dans le cadre du placement d'actions que nous avons réalisé le 25 avril 2002. Les actions émises dans le cadre du régime d'achat d'actions des employés ont généré un produit de 0,2 million de dollars au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2002 par rapport à 0,2 million de dollars en 2001.

Nous avons versé un dividende de 0,11 \$ par action, soit 1,7 million de dollars, à l'exercice 2001. Aucun dividende n'a été versé au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2002.

Le total de nos obligations contractuelles au 30 avril 2002 est présenté en détail dans le tableau ci-dessous (en millions de dollars canadiens) :

Obligations contractuelles	Échéances des paiements par période				
	Total	Moins d'un an	1 an à 3 ans	4 à 5 ans	Plus de 5 ans
Billets à long terme	208,2 \$	41,0 \$	41,9 \$	101,9 \$	23,4 \$
Billets subordonnés de premier rang	204,6	71,6	0,0	0,0	133,0
Déventures subordonnées	11,9	0,7	1,4	1,4	8,4
Contrats de location-exploitation (aéronefs)	159,4	38,3	62,6	41,9	16,6
Contrats de location-exploitation (autres)	34,8	4,5	7,7	6,8	15,8
Total des obligations contractuelles au comptant	618,9 \$	156,1 \$	113,6 \$	152,0 \$	197,2 \$

De plus, nous avons d'autres engagements liés à des contrats à long terme avec des clients de 64,0 millions de dollars en date du 30 avril 2002. Ces engagements, qui comprennent des lettres de crédit de soutien et des garanties de rendement, viennent à échéance à diverses dates, selon la durée des contrats avec les clients auxquels ils sont rattachés.

Activités d'investissement

Des dépenses en immobilisations de 37,3 millions de dollars ont été engagées au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2002. De ce montant, 23,8 millions de dollars avaient trait aux ajouts et modifications d'aéronefs, et 13,5 millions de dollars, à d'autres immobilisations corporelles. Les ajouts d'autres immobilisations corporelles ont inclus 5,9 millions de dollars pour un nouveau terminal de passagers à Aberdeen. Le produit de la cession d'immobilisations s'est élevé à 49,8 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2002. Ce produit est tiré principalement de la cession-bail d'aéronefs de 25,7 millions de dollars, d'un paiement d'assurance de 12,2 millions de dollars et de la vente de deux S-61, d'un Bell 212 et de quatre aéronefs légers pour un produit de 8,0 millions de dollars.

Des dépenses en immobilisations de 40,1 millions de dollars ont été engagées au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001. De ce montant, 29,1 millions de dollars avaient trait aux ajouts et modifications d'aéronefs et 11,0 millions de dollars, à d'autres immobilisations corporelles. Les ajouts d'autres immobilisations corporelles ont inclus 1,6 million de dollars liés à l'installation de Composites. Le produit de la cession d'immobilisations s'est élevé à 2,7 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2001.

Des dépenses en immobilisations de 35,7 millions de dollars ont été engagées au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2000. De ce montant, 14,7 millions de dollars avaient trait aux ajouts et modifications d'aéronefs, et 21,0 millions de dollars, aux autres immobilisations corporelles. Les ajouts d'autres immobilisations corporelles incluent 11,3 millions de dollars liés à l'installation de Composites. Le produit de la cession d'immobilisations s'est élevé à 102,6 millions de dollars pour l'exercice terminé le 30 avril 2000, y compris le produit d'environ 79,0 millions de dollars lié à la vente de onze aéronefs de HSG lors de l'acquisition de HSG.

Nous avons dépensé 7,4 millions de dollars en frais de démarrage au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2002, la majeure partie de ce montant étant liée au démarrage de notre usine de matériaux composites et de collage de métaux pour l'aéronautique au Canada, Composites. Un montant de 7,9 millions de dollars était comptabilisé à titre d'aide gouvernementale reportée dans les autres crédits au 30 avril 2001. Des charges de démarrage de 5,1 millions de dollars ont été capitalisées au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001. En date du 30 avril 2002, Composites avait terminé la phase de démarrage. Elle commencera à amortir les frais de démarrage au cours de l'exercice 2003, période au cours de laquelle elle s'attend à obtenir des produits d'environ 9,0 millions de dollars à partir de contrats existants.

Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, nous avons lancé un régime d'achat d'actions de la direction, en vertu duquel certains cadres supérieurs peuvent bénéficier de prêts sans intérêt consentis par la société pour acquérir ses actions. Le montant total impayé en vertu de ces prêts s'établissait à 3,5 millions de dollars au 30 avril 2002, contre 3,8 millions de dollars au 30 avril 2001.

Nous n'avions aucun engagement important à l'égard des dépenses en immobilisations au 30 avril 2002, hormis ceux en vertu desquels nous devons prendre livraison d'aéronefs, tel qu'il est mentionné à la rubrique « Position face à la concurrence ». Nous prévoyons utiliser ces appareils dans le cadre de contrats de location-exploitation. Les aéronefs et autres actifs requis pour soutenir la croissance future seront financés à partir des activités d'exploitation, d'une dette additionnelle ou de contrats de location-exploitation.

Nature saisonnière

Après la conclusion de la vente de nos activités secondaires au cours de l'exercice 2001, nos activités restantes ne sont pas tellement de nature saisonnière. Plus précisément, la vente des activités côtières canadiennes d'hélicoptères a largement contribué à réduire l'aspect saisonnier. Ces activités ont généralement dégagé des produits et un bénéfice beaucoup plus élevés au cours de la période de six mois terminée le 31 octobre que les six autres mois de l'exercice. Les résultats d'exploitation des activités côtières canadiennes d'hélicoptères ont été inclus dans nos états financiers consolidés jusqu'au 31 octobre 2000. Nous comptabilisons notre placement de 45 % dans CHL à la valeur de consolidation.

Change

Nous préparons nos états financiers consolidés en dollars canadiens, comme décrit à la note 1 afférente aux états financiers consolidés.

Notre approche globale pour gérer les risques de change inclut l'identification et la quantification des risques de change et l'établissement d'instruments financiers nécessaires pour gérer ces risques. Pour ce faire, nous pouvons utiliser des instruments financiers comprenant des contrats à terme de gré à gré, des swaps et d'autres instruments dérivés pour mieux gérer ses risques. Nous suivons une politique d'entreprise qui nous interdit d'utiliser un instrument financier à des fins de spéculation. Cette politique nous permet de participer à des opérations sur instruments dérivés uniquement avec les banques à charte canadiennes de l'annexe 1 ou avec d'autres établissements financiers ayant une cote de solvabilité A.

Nous avons élaboré un plan de gestion des risques afin d'atténuer les risques éventuels à l'égard des devises étrangères. La stratégie consiste à appairer les rentrées et les sorties par devise, minimisant ainsi la position nette sur une devise dans la mesure du possible. Cela se fait en s'assurant que les contrats avec les clients, les dépenses importantes et la dette sont libellés dans les devises appropriées.

Afin de réduire l'incidence que les devises européennes fléchissantes pourraient avoir sur les rentrées nettes liées aux activités d'exploitation, nous avons libellé une partie importante de notre dette à long terme en livres sterling, en euros et en couronnes norvégiennes.

Au 30 avril 2002, nous avons conclu des contrats à terme de gré à gré pour couvrir nos versements d'intérêts sur notre dette en euro exigible (11,1 millions d'euros) au cours de l'exercice 2003.

Comme mentionné précédemment, nous avons l'intention de prendre livraison de plusieurs nouveaux aéronefs lourds au cours des vingt-quatre prochains mois. Bien que le prix de certains de ces aéronefs soit établi en euro, nous ne sommes pas exposés aux fluctuations futures du cours des devises dans le cadre de ces opérations étant donné que le prix des nouveaux aéronefs est couvert par le fabricant.

Après le 30 avril 2002, nous avons conclu des contrats à terme de gré à gré pour vendre des dollars US (33,6 millions de dollars US) en vue d'un règlement en dollars canadiens, et pour vendre des livres sterling (7,7 millions de livres sterling) en vue d'un règlement en euros au cours des douze prochains mois afin de réduire le risque éventuel de change sur les flux de trésorerie futurs prévus dans ces devises.

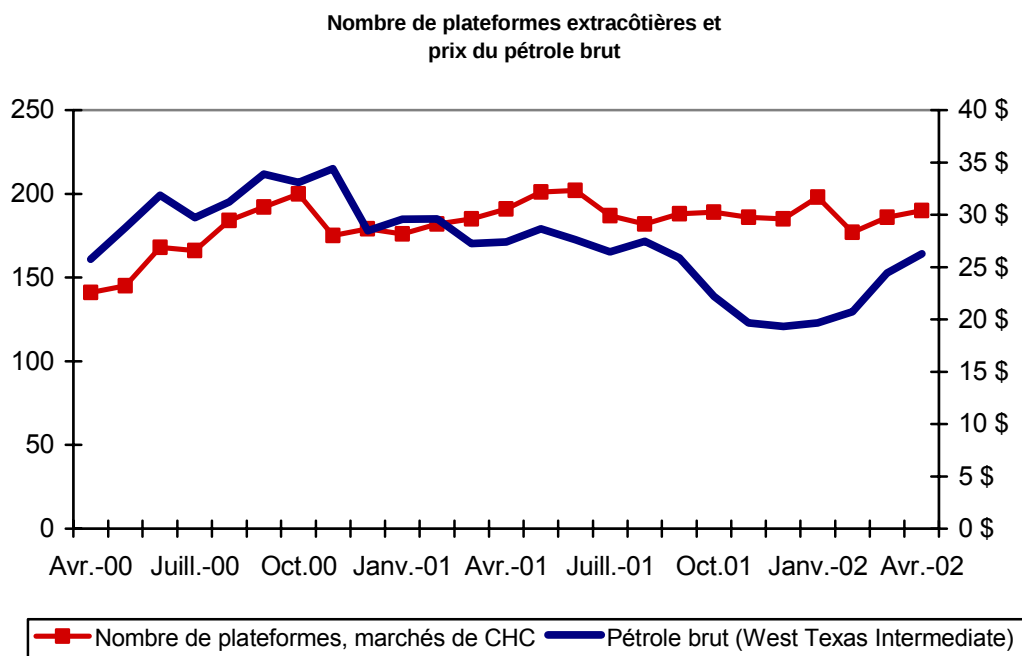
Notre monnaie de présentation est le dollar canadien. Cependant, la majorité des produits et des charges d'exploitation est libellée en livres sterling et en couronnes norvégiennes, lesquelles sont les monnaies locales des principales filiales en activité au Royaume-Uni et en Norvège. Au cours de l'exercice 2002, la plupart de ces devises se sont raffermies par rapport au dollar canadien. Au cours de l'exercice 2002, les produits et le BAIIA ont gagné respectivement 5,7 millions de dollars et 1,1 million de dollars par suite des taux de change plus favorables à ces devises et à d'autres devises qu'en 2001.

L'incidence d'une variation des taux de change sur notre dette libellée en monnaie étrangère a été reportée et amortie sur la durée résiduelle de la dette, conformément aux PCGR du Canada, alors qu'elle se répercuterait immédiatement sur les résultats de l'exercice selon les PCGR des États-Unis. Comme mentionné plus loin, cette convention comptable sera modifiée en date du 1^{er} mai 2002. Au cours de

l'exercice 2001, nous avons désigné notre dette en euros et en livres sterling comme couverture de notre placement net dans des établissements étrangers au Royaume-Uni et en Norvège. Par conséquent, les gains et les pertes sur cette dette sont compensés par les gains et pertes de change sur notre placement net dans des établissements étrangers, qui sont reportés, conformément aux PCGR du Canada, comme un élément distinct des capitaux propres jusqu'à ce qu'ils soient matérialisés. Selon les PCGR des États-Unis, les gains et pertes de change sur le placement net et les gains et pertes de change sur la dette désignée comme couverture sont inclus dans le calcul du résultat global. Nous surveillons l'efficacité de ces couvertures tout au long de l'année afin de nous assurer qu'elles continuent à servir de couvertures efficaces.

Risque lié aux prix des produits de base

Plus de 78 % de nos produits liés à l'industrie pétrolière et gazière sont attribuables au secteur plus stable de la production, qui a tendance à ne pas être touché par les modifications à court terme des prix du pétrole et du gaz. Nos produits et niveaux d'activité liés aux secteurs de l'exploration et de la production n'ont pas subi d'effets importants à la suite des fluctuations récentes du prix des produits de base. Au cours de l'exercice 2002, plusieurs de nos clients en mer du Nord ont annoncé des mesures de réduction des coûts qui pourraient nuire aux dépenses d'exploration. Cependant, comme l'illustre le tableau ci-dessous, les activités au sein de nos marchés n'ont pas été touchées par la baisse du prix du pétrole dans la deuxième moitié de l'exercice 2002.



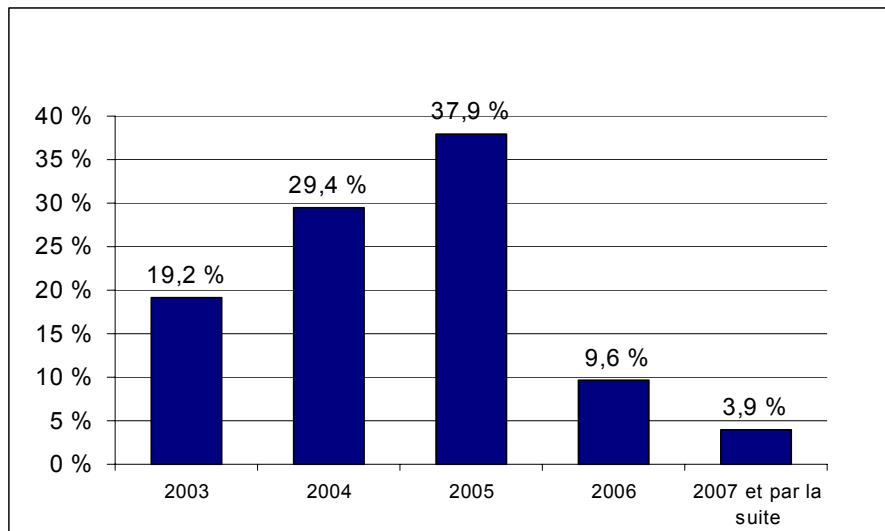
Source : Baker Hughes

Les marchés de CHC comprennent l'Europe, l'Afrique occidentale, l'Asie et le Pacifique Sud.

Autres risques

L'annulation ou la perte éventuelle de contrats présente un risque pour nous. À l'exercice 2002, un de nos clients dans le secteur du pétrole et du gaz, nommément BP, représentait des produits de 96,7 millions de dollars provenant de six contrats dans nos exploitations en mer du Nord et dans nos exploitations internationales qui viendront à échéance au cours des exercices 2003 à 2005. Le renouvellement des contrats a lieu au bout de quatre à cinq ans. Nos contrats à long terme d'une durée de plus de deux ans, ayant totalisé 503 millions de dollars à l'exercice 2002, devraient être renouvelés comme suit :

**Profil des renouvellements de contrats
(Durée > 2 ans)**



La plupart des contrats à renouveler au cours de l'exercice 2003 le seront dans le dernier trimestre.

L'exposition aux fluctuations du coût du carburant d'aéronefs a été atténuée en négociant des contrats où les clients assument la responsabilité du coût du carburant. Par conséquent, notre exposition aux variations du prix du carburant d'aéronefs est négligeable.

Les sociétés désirant détenir un permis pour exploiter les hélicoptères en Europe doivent appartenir à un citoyen d'un pays de l'Union européenne et être contrôlées par ce citoyen. Notre capacité de détenir des permis d'aviation en Europe dépend de notre actionnaire dominant, M. Craig L. Dobbin, qui est citoyen du Canada et de la République d'Irlande, pays membre de l'Union européenne, et qui possède et contrôle la société. Comme l'exige la facilité de crédit de premier rang, nous avons rédigé une proposition sur les mesures que nous pourrions prendre de sorte que nos permis d'exploitation en Europe ne dépendent pas de la citoyenneté de M. Craig L. Dobbin. La proposition doit pouvoir être mise en œuvre dans les six mois après la demande par les prêteurs. Au cours de l'exercice 2002, les cinq enfants de M. Dobbins ont obtenu la citoyenneté irlandaise, procurant ainsi une solution de rechange additionnelle en matière de succession, de sorte que nous serions assurés d'être en mesure de poursuivre nos activités en Europe, à long terme.

Impôts

Nous sommes assujettis à l'impôt dans plusieurs territoires à l'échelle mondiale. Le taux d'imposition réel futur et la charge fiscale seront touchés par un certain nombre de facteurs, comme le montant du bénéfice imposable dans certains territoires, les taux d'imposition dans ces territoires, les conventions fiscales entre les territoires, la mesure dans laquelle les fonds sont virés entre les territoires et que le bénéfice est rapatrié, et les modifications futures des lois. En règle générale, la charge fiscale de chaque entité juridique est déterminée : i) de manière non consolidée ou ii) de manière consolidée seulement avec les autres entités constituées en sociétés dans le même territoire, compte non tenu, dans l'un ou l'autre cas, des pertes imposables d'entités affiliées non consolidées. Par conséquent, nous pouvons payer des impôts sur les bénéfices dans certains territoires, même si dans l'ensemble la période se solde par une perte nette.

Application des principales conventions comptables

La préparation de nos états financiers consolidés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction formule des estimations et des hypothèses qui influent sur la valeur présentée des actifs et des passifs et la présentation des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers, ainsi que sur les montants des produits et des charges pour les périodes visées. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes. La direction a discuté avec le comité de vérification du conseil d'administration du mode d'élaboration et du choix des principales conventions comptables, des estimations comptables s'y rattachant et de la présentation de l'information décrite ci-après. Selon nous, nos principales conventions comptables, c'est-à-dire celles qui exigent une réflexion plus approfondie, plus subjective et plus complexe de la part de la direction, sont les suivantes :

Recouvrabilité des frais de démarrage

Le montant de 14,3 millions de dollars inscrit au poste « Autres actifs » représente les frais de démarrage associés à la phase de démarrage de notre usine de matériaux composites et de collage de métaux au Canada (se reporter à la rubrique « Activités d'investissement »). La capacité de capitaliser ces frais dépend de leur recouvrabilité future à partir des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation. Nous croyons que ces frais de démarrage seront recouverts à partir des flux de trésorerie futurs non actualisés. Cependant, étant donné que l'installation est en phase de démarrage, il y a un risque que les flux de trésorerie futurs ne soient pas suffisants pour recouvrer les frais de démarrage. Si l'exploitation génère un rendement inférieur à nos attentes et que nous déterminons à l'avenir que les frais de démarrage ne sont pas recouvrables, une charge hors caisse avant impôts pouvant s'élever jusqu'à 14,3 millions de dollars pourrait être requise. Comme il est indiqué à la note 26 afférente aux états financiers consolidés, en vertu des PCGR américains, ces frais de démarrage sont imputés aux résultats au fur et à mesure qu'ils sont engagés. Nous aurions pu choisir de passer ces frais de démarrage en charges au fur et à mesure qu'ils ont été engagés au Canada également, mais nous avons plutôt décidé de les capitaliser en fonction des avantages futurs découlant des activités entreprises durant la période de démarrage.

Valeur comptable des actifs de vol

Les actifs de vol comprennent les cellules et les composantes des hélicoptères. Compte tenu de l'évaluation effectuée par une société indépendante d'évaluation d'hélicoptères (se reporter à la rubrique « Flotte » plus haut), du produit obtenu de la vente d'actifs et de nos perspectives à l'égard des marchés sur lesquels nous exerçons nos activités, nous croyons que nous appliquons des politiques raisonnables relativement à l'amortissement et à la comptabilisation des composantes ayant une influence sur la valeur comptable des actifs de vol. À l'heure actuelle, la valeur d'expertise de nos actifs de vol excède la valeur comptable de 271,0 millions de dollars. Toutefois, les nouvelles technologies ou une fluctuation négative importante de nos marchés à l'avenir pourrait indiquer l'impossibilité de recouvrer ces valeurs comptables et celles de notre stock de pièces pour les composantes.

Amortissement des cellules d'aéronefs

Les cellules d'hélicoptères sont amorties sur 15 ans selon la méthode linéaire à un taux de 2 % par année. La période d'amortissement des cellules ne dépasse pas leur durée de vie utile et peut être conservatrice étant donné que la durée de vie d'une cellule est habituellement de plus de 15 ans.

Comptabilisation des composantes d'hélicoptères

Comme il est mentionné à la note 1 afférente aux états financiers consolidés, les cellules et les composantes d'hélicoptères sont inspectées, réparées et révisées périodiquement selon les exigences des fabricants et des organismes de réglementation aérienne. Les frais engagés pour exécuter ces inspections, réparations et révisions sont imputés aux charges d'exploitation sur la période des avantages futurs prévus d'après les heures de vol. Cette opération exige que la direction détermine de façon estimative la période des avantages futurs prévus pour chaque type de composante et d'inspection. La direction formule ces estimations en fonction des intervalles d'inspection et de révision autorisées par les fabricants et en se fondant sur l'expérience antérieure. Pour nous aider à formuler et à surveiller ces estimations, nous disposons d'un système qui suit les coûts et les heures de vol de chaque composante. Le montant imputé aux résultats pour chaque période peut différer des dépenses réellement engagées au cours de la période. Comme il est décrit à la note 6 afférente aux états financiers consolidés, les charges d'exploitation comprennent l'amortissement des coûts liés aux composantes d'hélicoptères de respectivement

127,5 millions de dollars, 136,4 millions de dollars et de 120,3 millions de dollars pour les exercices 2000, 2001 et 2002. Les dépenses réelles liées aux composantes d'hélicoptères, qui font partie des actifs de vol dans les immobilisations corporelles, se sont établies à respectivement 126,4 millions de dollars, 132,8 millions de dollars et 131,6 millions de dollars pour les exercices 2000, 2001 et 2002. La société aurait pu choisir une autre politique qui consiste à passer en charges les coûts de réparation et de révision des composantes d'hélicoptères au fur et à mesure qu'ils sont engagés. Bien que certaines entreprises d'aviation suivent cette politique, nous croyons que la politique que nous avons choisie d'appliquer permet de mieux assortir les coûts de réparation et de révision aux produits d'exploitation.

Régimes de retraite des employés

Nous offrons des régimes de retraite à prestations déterminées au Royaume-Uni et en Norvège pour une grande partie de nos employés. Plusieurs facteurs statistiques et discrétionnaires, qui tentent de prévoir les événements à venir, servent à calculer les charges et les passifs relatifs aux régimes. Ces facteurs comprennent des hypothèses sur le taux d'actualisation du passif, le taux de rendement prévu de l'actif des régimes à long terme, et le taux de croissance future de la rémunération. En outre, nos conseillers en actuariat utilisent des facteurs subjectifs comme le taux de retrait et le taux de mortalité pour estimer ces facteurs. Les hypothèses actuarielles que nous utilisons peuvent différer largement des résultats réels en raison de la conjoncture du marché et de l'économie, de taux de retrait supérieurs ou inférieurs, et de la durée de vie plus ou moins grande des participants. Ces écarts peuvent entraîner des répercussions importantes sur le montant de la charge de retraite que nous constatons. Les estimations et les hypothèses utilisées sont décrites plus en détail à la note 23 afférente aux états financiers consolidés.

Efficacité des couvertures de change

Comme il est décrit à la note 14 afférente aux états financiers consolidés, nous avons désigné notre dette libellée en euros à titre de couverture de notre placement net dans nos exploitations étrangères autonomes comptabilisées en couronnes norvégiennes. Par conséquent, en vertu des PCGR canadiens (se reporter à la note 26 afférente aux états financiers consolidés pour connaître les détails sur le traitement en vertu des PCGR américains), tout gain et toute perte de change à la réévaluation de la dette libellée en euros a été inscrit dans le gain ou la perte de change, sous les capitaux propres. À notre avis, d'après la politique établie du gouvernement de la Norvège selon laquelle le cours de la couronne norvégienne suivra celui de l'euro, et d'après notre propre expérience, la dette libellée en euros constitue une couverture efficace des exploitations étrangères autonomes comptabilisées en couronnes norvégiennes, et le demeurera. Cependant, si les circonstances venaient à changer de telle sorte que ces facteurs ne constituent plus une couverture efficace, alors les gains et les pertes à la réévaluation de la dette libellée en euros devront être imputés aux résultats chaque période. Des gains (pertes) à la réévaluation de respectivement néant, 5,3 millions de dollars et (7,1) millions de dollars à l'égard de la dette libellée en euros ont été constatés dans les capitaux propres pour les exercices 2000, 2001 et 2002.

Utilisation des pertes fiscales

Comme décrit à la note 16 afférente aux états financiers consolidés, nos filiales canadiennes cumulaient respectivement 47,5 millions de dollars et 11,4 millions de dollars en pertes autres qu'en capital et en pertes en capital au 30 avril 2002. Les pertes autres qu'en capital viennent à échéance entre les exercices 2003 et 2009, alors que les pertes en capital sont reportées indéfiniment. Nous considérons qu'il est plus probable qu'improbable que l'avantage de toutes ces pertes sera réalisé dans l'avenir, et, par conséquent, aucune provision pour moins-value n'a été établie pour les actifs d'impôts futurs de 17,5 millions de dollars liés aux pertes. Si à l'avenir nous déterminons qu'il est plus improbable que probable que les actifs d'impôts futurs, en tout ou en partie, seront réalisés, une charge sera imputée aux résultats au cours de la période dans laquelle cette détermination aura été faite.

Nous sommes d'avis qu'un montant de 7 millions de dollars des actifs d'impôts sera réalisé par la résorption normale d'écarts temporaires existants, ce qui fait que la réalisation ne dépend donc pas des événements futurs. Nous considérons qu'il est plus probable qu'improbable que le montant résiduel de 10,5 millions de dollars d'actifs d'impôts sera également réalisé compte tenu de l'accroissement des bénéfices prévu de nos filiales canadiennes et des activités courantes de planification fiscale. L'accroissement des bénéfices devrait résulter d'opérations normales et récurrentes. Nous continuerons d'analyser le bénéfice des filiales canadiennes chaque trimestre et d'évaluer la pertinence de constater ces actifs d'impôts futurs.

Principales différences entre les PCGR du Canada et ceux des États-Unis

Nos états financiers consolidés ont été préparés conformément aux PCGR du Canada, lesquels diffèrent à certains égards des PCGR des États-Unis. Selon les PCGR des États-Unis, le bénéfice net pour les exercices terminés les 30 avril 2002, 2001 et 2000 s'est établi respectivement à 52,1 millions de dollars, 20,8 millions de dollars et 17,3 millions de dollars, comparativement à un bénéfice net de respectivement 46,6 millions de dollars, 31,9 millions de dollars et 20,0 millions de dollars selon les PCGR du Canada. Ces différences découlent principalement de traitements comptables différents pour le change, les charges de démarrage, les frais de règlement de la dette et des modifications du taux d'imposition. Une explication des différences importantes qui s'appliquent à nous et des rapprochements entre les PCGR du Canada et ceux des États-Unis est présentée à la note 26 afférente aux états financiers consolidés.

Inflation

Même si nous croyons que l'inflation a eu un effet négligeable sur nos résultats d'exploitation, notre entreprise peut en subir les répercussions dans l'avenir.

Modifications comptables en 2002

Au cours de l'exercice 2002, nous avons adopté une nouvelle norme comptable à l'égard des états financiers intermédiaires présentés au Canada. L'adoption de cette norme a donné lieu à la divulgation d'un plus grand nombre de renseignements dans les états financiers intermédiaires sans toutefois avoir de répercussions sur nos résultats ni sur notre situation financière.

Nouvelles normes comptables

Nous adopterons les normes comptables suivantes, certaines nouvelles, d'autres révisées, pour les périodes futures :

À compter du 1^{er} mai 2002, nous adopterons une nouvelle norme comptable relativement à la rémunération à base d'actions. Cette nouvelle norme entraînera la constatation anticipée des charges liées aux régimes de la société portant sur les droits à la plus-value d'actions. Par conséquent, au 1^{er} mai 2002, nous effectuerons un redressement transitoire unique visant à réduire les bénéfices non répartis de 1,7 million de dollars. De plus, en vertu de la nouvelle norme, nous serons tenus de fournir de l'information additionnelle sur le résultat pro forma compte tenu de l'adoption de la norme relativement à nos régimes d'options d'achat d'actions.

À compter du 1^{er} mai 2002, nous adopterons la nouvelle norme comptable pour la comptabilisation des gains et des pertes de change sur les éléments monétaires à long terme. En vertu des normes actuelles, les gains et les pertes liés à notre dette libellée en dollars US sont reportés et amortis par imputation aux résultats sur la durée restante de la dette. En vertu de la nouvelle norme, ces gains et pertes non constatés seront pris en compte dans le calcul du bénéfice chaque trimestre. La nouvelle norme doit être appliquée rétroactivement avec retraitement des résultats des périodes antérieures. Ce retraitement aura pour effet de faire augmenter de 0,7 million de dollars le bénéfice net de l'exercice 2002.

À compter du 1^{er} mai 2004, nous serons tenus d'adopter une nouvelle note d'orientation canadienne sur les relations de couverture. Cette note d'orientation énonce les conditions en vertu desquelles la comptabilité de couverture peut être appliquée. Elle indique aussi la documentation requise ainsi que les exigences à remplir pour s'assurer que la couverture demeure efficace. Nous nous conformons déjà à cette note d'orientation.

En juin 2002, le Financial Accounting Standards Board (« FASB ») des États-Unis a publié un exposé-sondage intitulé « Consolidation of Certain Special-Purpose Entities » qui porte sur la consolidation de certaines structures d'accueil. Le Conseil des normes comptables du Canada a également publié, en août 2002, un exposé-sondage qui s'harmonise avec celui du FASB. Les propositions canadiennes et américaines entreraient en vigueur pour l'exercice 2003 à l'égard des structures d'accueil en place. Bien que les propositions ne soient pas définitives et qu'elles soient susceptibles de changer, notre examen des propositions en cours nous permet de croire qu'aucune des entités à qui des loyers sont versés en vertu de contrats de location-exploitation ne doit être consolidée avec nos résultats financiers.

Faits postérieurs à la date du bilan

Afin d'atténuer l'impact de hausses additionnelles du cours de notre action sur les flux de trésorerie et les bénéfices, nous avons conclu une opération de couverture avec une importante institution financière canadienne afin de couvrir les droits à la plus-value d'actions au cours du premier trimestre de l'exercice 2003.

Après le 30 avril 2002, nous avons utilisé une partie du produit de notre placement d'actions afin de rembourser 71,9 millions de dollars de nos billets subordonnés de premier rang portant intérêt à 11,75 %, à une prime de 11,75 % ou de 8,4 millions de dollars. Dans un même temps, la société comptabilisera également une charge unique d'environ 4,0 millions de dollars relative aux frais de financement reportés connexes, à l'escompte de première émission et au change durant le premier trimestre de l'exercice 2003, ce qui constituera une charge avant impôts totale imputée aux résultats au premier trimestre d'environ 12,4 millions de dollars. Ce remboursement aura pour effet de réduire les charges de financement futures de quelque 8,8 millions de dollars par année.

Perspectives

Au cours de l'exercice 2003, nous insisterons sur le fait de continuer à satisfaire la demande des clients pour des heures de vol toujours plus grandes, de négocier des hausses de prix pour les contrats qui viennent à échéance au cours de l'exercice, et de repérer les nouvelles possibilités d'affaires au sein des entreprises principales qui cadrent avec nos objectifs de placement.

Pendant l'exercice 2002, l'activité sur nos marchés importants s'est considérablement accrue, ce qui a amené la flotte à fonctionner presque à pleine capacité. Même si nous nous concentrons surtout sur des activités stables de soutien à la production pétrolière et gazière, les changements qui surviennent dans les activités d'exploration et de mise en valeur peuvent nous toucher dans une certaine mesure. Il est difficile de prévoir le niveau d'activité en 2003 étant donné le contexte économique incertain.

Au cours des dernières années, nous avons indiqué que les tarifs obtenus pour certains de nos contrats pour l'industrie pétrolière et gazière extracôtière n'étaient pas acceptables. Nous avons souligné que nous tenterons de régler ce problème à mesure que les contrats seraient à renouveler. Au cours de l'exercice 2002, nous avons signalé plusieurs réussites dans ce domaine, parce que des hausses de tarif ont été obtenues pour les renouvellements de contrats importants avec Statoil, en Norvège, Kerr McGee, au Royaume-Uni, Marathon International, en Irlande, et Unocal, en Thaïlande.

En plus de ces hausses de prix, des contrats représentant des produits additionnels de 15 % viennent à échéance vers la fin de l'exercice 2003, et nous espérons les renouveler aux tarifs du marché.

Bien que nous occupions maintenant une place prépondérante sur la plupart des grands marchés pétroliers et gaziers extracôtiers du monde, nous avons l'intention de rester à l'affût des possibilités d'affaires pour accroître notre présence au niveau mondial afin de nous positionner en vue d'une croissance des marchés pétroliers et gaziers actuels et futurs. Nous continuerons d'appliquer notre processus d'évaluation rigoureux pour nous assurer que les possibilités d'affaires cadrent avec nos entreprises principales et nos objectifs de placement. Nous continuons en outre d'explorer la possibilité de conclure de nouveaux contrats et de renouveler des contrats existants compte tenu de l'importance de la flotte d'hélicoptères lourds civils que nous sommes en mesure d'exploiter dans le monde.

RUBRIQUE 6. ADMINISTRATEURS, HAUTS DIRIGEANTS ET EMPLOYÉS

ADMINISTRATEURS ET HAUTS DIRIGEANTS

Le tableau suivant présente certaines informations concernant nos administrateurs et hauts dirigeants en date des présentes. Nos administrateurs sont élus chaque année à l'assemblée générale annuelle pour un mandat d'un an ou jusqu'à ce que leur successeur soit élu ou nommé.

Nom et municipalité	Âge	Poste
Craig L. Dobbin, O.C. ^{1, 6} St. John's (Terre-Neuve) Canada	67	Président du conseil et chef de la direction
Harry R. Steele, O.C. ^{1, 3} Dartmouth (Nouvelle-Écosse) Canada	73	Administrateur
John J. Fleming, CA ^{2, 4} Calgary (Alberta) Canada	62	Administrateur
L'Honorable Frank D. Moores, LL.D. ^{2, 3, 5} Elgin (Ontario), Canada	69	Administrateur
Mark D. Dobbin ⁶ St. John's (Terre-Neuve) Canada	42	Administrateur
Michael A. Wadsworth, c.r. ^{2, 4} Toronto (Ontario) Canada	59	Administrateur
L'Honorable Brian V. Tobin ⁷ Ottawa (Ontario) Canada	48	Administrateur
Craig C. Dobbin ⁶ St. John's (Terre-Neuve) Canada	37	Administrateur
Steven K. Hudson, FCA ^{1, 3} Toronto (Ontario) Canada	44	Administrateur
John J. Kelly, B.E., Ph.D. ⁴ Dublin (Irlande)	66	Administrateur
Sylvain A. Allard, M.B.A. St. John's (Terre-Neuve) Canada	44	Président
Jo Mark Zurel, CA St. John's (Terre-Neuve) Canada	38	Premier vice-président et chef des finances
O. Noel Clarke, c.r. St. John's (Terre-Neuve) Canada	52	Premier vice-président et secrétaire
David L. Dobbin ⁶ St. John's (Terre-Neuve) Canada	40	Vice-président
Derrick F. Sturge, CA. St. John's (Terre-Neuve) Canada	42	Vice-président, Finances et secrétaire adjoint
Rick Green, CGA St. John's (Terre-Neuve) Canada	45	Vice-président, Planification et contrôle
Joanne M. Dominie, CA ⁵ St. John's (Terre-Neuve) Canada	37	Contrôleuse
David R. Loveys, CA. St. John's (Terre-Neuve) Canada	46	Trésorier

- 1) Membre du comité de direction
- 2) Membre du comité de vérification
- 3) Membre du comité de rémunération
- 4) Membre du comité de régie d'entreprise
- 5) Membre du comité de retraite
- 6) MM. Craig L. Dobbin, O.C., Craig C. Dobbin, David L. Dobbin et Mark D. Dobbin sont parents.
- 7) L'Honorable Brian V. Tobin a été nommé au conseil après la démission de l'Honorable George Furey, c.r. le 7 février 2002.

Craig L. Dobbin, O.C., est président du conseil depuis juin 1987 et a été chef de la direction de juin 1987 au 1^{er} décembre 1994. Il a été renommé au poste de chef de la direction le 30 avril 1998.

Harry R. Steele, O.C., est administrateur depuis 1990. M. Steele est président du conseil de Newfoundland Capital Corporation Limited, société de communications faisant de la radiodiffusion, et auparavant, il en a été président du conseil et chef de la direction pendant plus de neuf ans. M. Steele est

également administrateur de Dundee Bancorp Inc., de Hollinger Canadian Newspapers G.P., Inc., de Halterm Income Fund et de Major Drilling Group International, Inc.

John J. Fleming est devenu administrateur en 1995. Depuis 1995, M. Fleming est président et chef de la direction de Bonanza Energy Ltd., société de placement de Calgary. M. Fleming est également président et chef de la direction de TransAtlantic Petroleum Corp. Avant 1995, M. Fleming a été président du conseil et chef de la direction d'Excel Energy Inc., de Voyager Energy Inc. et du groupe de sociétés Bonanza. M. Fleming est administrateur de nombreuses sociétés cotées en bourse, dont American Natural Energy Corporation, de Newfoundland Capital Corporation, de Southwestern Resources Corp., de Canabrava Diamond Corporation, d'Aurora Platinum Corp. et de Roseland Resources Ltd. Il compte plus de trente ans d'expérience dans l'industrie pétrolière et gazière et en gestion financière.

L'Honorable Frank D. Moores, LL.D., a été nommé administrateur en 1995. M. Moores a été député, président du parti progressiste conservateur du Canada, chef du parti conservateur de Terre-Neuve et premier ministre de Terre-Neuve. M. Moore est président du conseil et chef de la direction de SSF (Holdings) Inc., société de gestion de placements et de consultation, depuis plus de six ans.

Mark D. Dobbin s'est joint, en octobre 2001, au conseil de CHC dont il avait déjà fait partie du 23 septembre 1994 à juin 1998. En juin 1998, il était devenu président du conseil et chef de la direction de la Corporation Vector Aérospatiale par suite du premier appel public à l'épargne de cette société. Auparavant, il était premier vice-président de CHC. M. Dobbin s'était joint en 1984 à une société remplacée par CHC à titre de directeur du marketing international et a gravi les échelons au sein de cette société et de CHC jusqu'en 1998.

Michael A. Wadsworth, c.r., a été nommé administrateur en 1995. M. Wadsworth a été membre du ministère des Affaires étrangères du gouvernement du Canada d'août 1989 au 31 mars 1995, occupant le poste d'ambassadeur en Irlande de 1989 à octobre 1994. Depuis, il a été administrateur en enseignement supérieur à la University of Notre Dame, Notre Dame (Indiana) jusqu'en 2000, et depuis octobre 2000, il est membre du cabinet d'avocats Stitt Feld Handy Group, de Toronto (Ontario).

Craig C. Dobbin a été nommé administrateur en 1998. En janvier 2002, il a été nommé vice-président de Corporation Hélicoptère CHC. De 1999 à janvier 2002, il a été directeur du marketing de CHC Composites Ltd. De 1995 à 1999, M. Dobbin a été président de Seaforest Plantation Co. Ltd., société d'élevage de la morue. Depuis 1996, il est directeur général de Canadian Northern Outfitters, lieu de retraite en nature pour les cadres. De 1991 à 1993, il a été directeur du marketing de GPA Helicopters Limited (division de CHC), de 1993 à 1995, directeur de la planification d'Air Atlantic Limited, et par la suite, membre du conseil d'administration d'Air Atlantic (1995) Limited.

Steven K. Hudson, FCA, a été nommé administrateur en 1999. Depuis avril 2002, M. Hudson est associé directeur de Cameron Capital, société de placements privés. De 1999 à avril 2002, il a été associé fondateur et président du conseil membre de la direction de Borealis Capital, entreprise canadienne de premier plan en placements de rechange. Au cours des vingt dernières années, il a notamment créé et assuré le succès d'entreprises de services financiers, dont Newcourt Credit Group qu'il a fondée en 1984 et qui a été acquise, en 1999, par le groupe CIT. De plus, M. Hudson est engagé socialement et participe ou a participé à différentes causes, soit le récent Olympic Bid, la campagne University Health Network, la Toronto Community Foundation et Ontario's Promise – The Partnership for Children and Youth.

John J. Kelly, B.E., Ph.D., a été nommé administrateur en 1999. Il est titulaire d'un baccalauréat en ingénierie et d'un doctorat du University College de Dublin. Après ses études, il a travaillé pendant un certain nombre d'années dans le secteur du pétrole au Royaume-Uni et en Irlande, après quoi il a obtenu un poste à l'école d'ingénierie du University College de Dublin, où il a été doyen de la faculté de génie de 1979 à 1986, registraire et premier vice-président de l'université de 1986 à 1994 et depuis 1994, professeur de génie chimique. Il a été titulaire d'une bourse Fulbright à la University of Maryland, où il a été professeur invité à l'école de génie. M. Kelly a été administrateur du programme de bourses Fulbright entre l'Irlande et les États-Unis de 1996 à 2000, et agit à titre de secrétaire général de la Ireland Canada University Foundation. Il est membre du sénat de la National University of Ireland.

L'Honorable Brian V. Tobin a été élu à la Chambre des communes pour la première fois en 1980, et réélu en 1984, 1988 et 1993. En novembre 1993, il a été nommé ministre, Pêches et Océans Canada. En 1996, M. Tobin a fait son entrée sur la scène politique provinciale comme sixième premier ministre de Terre-Neuve-et-Labrador, sa province natale, poste qu'il a occupé jusqu'en octobre 2000, date

à laquelle il a été élu au Parlement canadien et nommé ministre de l'Industrie. Après 22 ans de vie publique, M. Tobin s'est retiré de la politique en janvier 2002. Il est actuellement co-président du conseil d'administration de Kruger Inc., société de pâtes et papiers, administrateur de l'Association de l'industrie canadienne de l'enregistrement et conseiller stratégique auprès de Fraser, Milner, Casgrain, un important cabinet d'avocats canadien.

Sylvain A. Allard, M.B.A., s'est joint à notre société il y a 20 ans à titre de pilote. Après avoir obtenu son M.B.A. de l'Université Concordia, il a gravi les échelons au sein de nos divisions d'exploitation. Il a agi à titre de président de notre division de l'Est du Canada, et son dernier poste a été celui de titre de président de notre division internationale. Le 30 avril 1998, M. Allard a été nommé président. M. Allard parle trois langues couramment.

Jo Mark Zurel, CA, a été nommé au poste de premier vice-président et chef des finances en janvier 2000. Il est chef des finances depuis juin 1998 et a été secrétaire de juin 1998 à janvier 2000. Auparavant, il avait occupé le poste de contrôleur depuis mai 1994. Avant de se joindre à la Société, il était directeur principal au sein de Grant Thornton (auparavant Doane Raymond), cabinet de comptables agréés, à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse, où il a passé huit ans.

O. Noel Clarke, c.r., s'est joint à notre Société en janvier 2000 à titre de premier vice-président et secrétaire de la Société. Auparavant, il a été avocat pratiquant surtout en droit des affaires pendant 26 ans et a été notre conseiller juridique externe principal au cours des vingt dernières années.

David L. Dobbin s'est joint à notre Société en janvier 2002 à titre de vice-président chargé des procédures internes. De 1993 à janvier 2002, M. Dobbin a été président de CORA International Inc., entreprise de consultation en gestion ayant des bureaux au Canada et au Royaume-Uni.

Derrick F. Sturge, CA, s'est joint à la Société en mars 2000 à titre de vice-président, Finances et a été nommé secrétaire adjoint en juillet 2001. Auparavant, il avait été vice-président et chef des finances auprès de Voisey's Bay Nickel Company Limited (filiale en propriété exclusive d'Inco Limitée), société minière (nickel, cuivre et cobalt) depuis octobre 1996. De janvier 1989 à octobre 1996, il a été directeur, tarification et planification financière auprès de Newfoundland and Labrador Hydro, société de production, de transport et de distribution d'électricité. Auparavant, il a travaillé chez Rhodi Services Limited et Touche Ross & Co. (maintenant Deloitte Touche).

Rick Green, CGA, s'est joint à notre Société il y a 15 ans. Il a commencé sa carrière à titre de chef comptable auprès de Sealand Helicopters Limited, société que nous avons remplacée, et a gravi les échelons de la Société. En 1988, il a été nommé contrôleur adjoint. En 1993, il a accepté un poste en vérification interne, où il est demeuré jusqu'en 1995. Il a ensuite été nommé vice-président, Finances de notre division internationale, où il est resté jusqu'en 2000, alors qu'il a été nommé à son poste actuel de vice-président, Planification et contrôle.

Joanne M. Dominie, CA, a été nommée au poste de contrôleur le 25 juin 1998. Avant cette nomination, elle avait été contrôleur adjointe depuis septembre 1994. Avant de se joindre à notre Société, elle était directrice au sein de Grant Thornton (auparavant Doane Raymond), cabinet de comptables agréés à St. John's (Terre-Neuve), où elle a passé six ans.

David R. Loveys, CA, s'est joint à notre Société le 17 août 1998 à titre de trésorier et directeur de la fiscalité. Auparavant, il a occupé divers postes de cadre supérieur pendant douze ans au sein du groupe de sociétés de Newtel Enterprises Limited et avant, il a passé huit ans chez Deloitte & Touche, cabinet de comptables agréés, à St. John's (Terre-Neuve).

MANDAT DU COMITÉ DE VÉRIFICATION

Le comité de vérification supervise le processus de présentation de l'information financière au nom du conseil d'administration. Pour s'acquitter de ses responsabilités, le comité, composé d'administrateurs indépendants de la direction, se réunit tous les trimestres pour examiner les états financiers de la Société et recommander leur approbation au conseil d'administration. Le comité de vérification examine également, de façon continue, les rapports préparés par les vérificateurs externes de la Société et se rapportant aux principes et procédés comptables de la Société ainsi qu'à ses contrôles internes. L'information financière préparée pour les commissions des valeurs mobilières et les organismes de réglementation similaires est également examinée par le comité de vérification avant d'être déposée. Le comité se réunit de manière indépendante avec la direction et les vérificateurs externes pour passer en revue l'apport de chacun au processus de présentation de l'information financière. Ces réunions visent à aider les parties qui le désirent à communiquer plus confidentiellement avec le comité. Le comité de vérification recommande la nomination des vérificateurs externes de la Société, qui sont élus tous les ans par les actionnaires de la Société.

Composition du comité de vérification

Les membres du comité de vérification sont :

- John J. Fleming, CA, président
- L'Honorable Frank D. Moores, LL.D.
- Michael A. Wadsworth, c.r.

ÉNONCÉ SUR LA RÉMUNÉRATION DES HAUTS DIRIGEANTS

Depuis le 1^{er} mai 1999, notre régime de rémunération des hauts dirigeants est administré par le comité de rémunération du conseil d'administration. Ce comité a, dans le cadre de son mandat, la responsabilité de fixer la rémunération de nos hauts dirigeants, incluant les modalités et conditions de leur rémunération, ainsi que la mesure et le niveau de participation aux régimes d'intéressement. En outre, le comité de rémunération cible et évalue le rendement des hauts dirigeants, supervise la planification de la relève et passe en revue les éléments et le caractère concurrentiel des régimes de rémunération incitative avec l'aide de conseillers professionnels externes, qui ont la charge de recueillir de l'information sur les politiques en vigueur dans des sociétés comparables à la nôtre.

Composition du comité de rémunération

Aucun membre du comité de rémunération n'est ou n'a été un dirigeant ou un employé de la Société ou d'une de nos filiales, et tous sont des administrateurs indépendants de la direction. Le comité de rémunération se réunit au moins deux fois par année, ou plus, au besoin.

Les membres du comité de rémunération sont :

- Steven K. Hudson, FCA, président
- Harry R. Steele, O.C.
- L'Honorable Frank D. Moores, LL.D.

Politique salariale de la Société

La politique de la Société pour ce qui est de la rémunération de ses hauts dirigeants continue de s'articuler autour de trois principes sous-jacents :

- 1) offrir un régime de rémunération qui motive les dirigeants et les hauts dirigeants à atteindre leurs objectifs stratégiques;
- 2) offrir un régime de rémunération concurrentiel par rapport à celui d'autres sociétés de premier plan de l'Amérique du Nord et d'ailleurs de manière à recruter et à garder des hauts dirigeants de valeur;

-
- 3) rapprocher les intérêts des hauts dirigeants et dirigeants des intérêts à long terme des actionnaires de la Société par l'entremise de régimes liés aux actions.

La rémunération des dirigeants et des hauts dirigeants de la Société comporte trois éléments : le salaire de base, un régime de primes incitatives annuelles et des régimes d'intéressement à long terme fondés sur des actions.

La politique salariale de la Société consiste à offrir, sous réserve du rendement, une rémunération se situant dans le 75^e percentile ou au-dessus de la rémunération versée par des sociétés faisant partie d'un vaste groupe de sociétés canadiennes et américaines cotées en bourse comparables et d'offrir une rémunération additionnelle fondée sur le rendement lorsque les attentes ont été dépassées.

Les salaires de base du chef de la direction et des trois autres hauts dirigeants les plus importants de la Société sont fixés pour correspondre à la médiane ou à la moyenne des niveaux de salaire pour des postes de hauts dirigeants dont l'étendue des responsabilités, l'envergure et la complexité sont semblables au sein de sociétés nord-américaines comparables, en tenant compte des responsabilités, de l'expérience, de l'apport et du rendement de chaque haut dirigeant, eu égard à des comparaisons précises au sein des industries mondiales de l'hélicoptère et de l'aérospatiale, et sont établis avec l'aide de conseillers en rémunération indépendants.

Les programmes de primes incitatives annuelles et d'intéressement à long terme de la Société visent à récompenser le rendement individuel et le rendement global de la Société et à rapprocher les intérêts économiques des dirigeants et des hauts dirigeants de ceux des actionnaires de la Société.

Primes incitatives annuelles et rémunération spéciale

Le régime de primes annuelles de la Société récompense le chef de la direction et d'autres hauts dirigeants pour l'atteinte par la Société d'objectifs de rendement financier et, dans certains cas, d'objectifs individuels. Les objectifs de rendement sont établis au début de chaque exercice en fonction du budget et du plan d'affaires de la Société approuvés par le conseil d'administration.

Le régime de primes annuelles vise à récompenser un rendement supérieur dont profitent les actionnaires de la Société. Pour qu'une prime soit gagnée, il faut qu'un certain niveau de rendement minimum soit atteint. Les paiements sont calculés aux termes du régime d'après une formule de valeur économique ajoutée liée à l'entreprise. En raison des objectifs et des niveaux minimums élevés nécessaires pour gagner une prime aux termes du régime, lorsque ces objectifs et niveaux sont atteints, les récompenses offertes dans le cadre du régime pourront être supérieures à la médiane offerte par un groupe de sociétés comparables.

Au cours de l'exercice 2001, sur recommandation du comité de rémunération (après un examen indépendant), le conseil a adopté un régime de primes fondé sur le rendement total des capitaux propres (« régime RTCP ») pour le président du conseil et chef de la direction et trois autres hauts dirigeants de la Société. Ce régime vise à mettre en place un mécanisme qui lie étroitement les primes de la direction avec les intérêts des actionnaires et à mettre l'accent sur la création et l'accroissement de la valeur du placement des actionnaires. Le régime RTCP fixe un niveau minimum de 12,5 % du solde d'ouverture des capitaux propres pour chaque exercice, ce rendement étant alors théoriquement déduit du bénéfice net pour l'exercice, de sorte qu'aucun compte de primes aux termes du régime RTCP n'est créé si ce rendement minimum n'est pas atteint pour les actionnaires; le compte de primes aux termes du régime RTCP équivaut à 10 % du bénéfice net pour l'exercice terminé en sus du rendement minimum de 12,5 % sur le solde d'ouverture des capitaux propres. Pour l'exercice 2002, le compte de primes du régime RTCP total s'élevait à 2 708 000 \$.

Le comité peut juger que certaines circonstances extraordinaires ayant procuré des avantages considérables pour la Société méritent une reconnaissance spéciale.

Régimes d'options d'achat d'actions et régimes de prêts pour l'achat d'actions à l'intention des hauts dirigeants

Le régime d'options d'achat d'actions à l'intention des employés est un régime d'intéressement à long terme qui vise à rapprocher les intérêts de la direction de ceux des actionnaires. Au moment de l'octroi d'options, le comité de rémunération prend en compte le nombre d'options déjà détenues par le haut dirigeant. Le 1^{er} mai 2002, des options d'achat d'actions ont été octroyées à certaines

personnes. Au cours de l'exercice 2001, le comité de rémunération a approuvé des prêts à certains hauts dirigeants de la Société visant l'achat d'actions pour faciliter l'actionnariat de ceux-ci étant donné qu'aucun incitatif sous forme d'options d'achat d'actions n'avait été octroyé. Le tableau figurant sous la rubrique « Régimes de prêts pour l'achat d'actions à l'intention des hauts dirigeants » présente l'état actuel de ces prêts. Aucun autre prêt ne sera octroyé et aucune modification ne sera apportée aux contrats de prêt existants aux termes du régime de prêts pour l'achat d'actions à l'intention des hauts dirigeants.

Régimes de retraite

La Société a un régime de retraite à cotisations déterminées (« RPA ») pour les hauts dirigeants, à l'exception de notre président du conseil et chef de la direction. La Société verse 6 % du salaire brut jusqu'à concurrence des plafonds réglementaires pour le compte des membres de la haute direction.

Aux termes de conventions relatives au régime complémentaire de retraite, M. Sylvain Allard, président, M. Jo Mark Zurel, premier vice-président et chef des finances, et M. O. Noel Clarke, premier vice-président et secrétaire de la Société, recevront des prestations complémentaires de retraite en plus des prestations de retraite prévues aux termes du RPA. Une allocation de retraite spéciale a été prévue pour le président du conseil et chef de la direction. Ces prestations sont décrites sous « Allocation de retraite et régime de retraite des hauts dirigeants ».

Rémunération des administrateurs

Au cours de l'exercice 2002, les administrateurs de la Société, à l'exception de ceux employés par la Société, ont touché une rémunération (décrite ci-dessous), plus le remboursement de leurs débours, pour chaque réunion du conseil et d'un comité à laquelle ils ont assisté. À compter du 1^{er} mai 2002, après examen d'un rapport d'un conseiller en rémunération externe indépendant et sur recommandation du comité de rémunération, la rémunération annuelle des administrateurs a été fixée à 40 000 \$ par année, la rémunération des présidents de comité à 10 000 \$ par année et le jeton de présence à 2 000 \$ par réunion. Aucune option n'a été octroyée aux administrateurs au cours de l'exercice 2002.

Au cours de l'exercice 2001, le conseil a approuvé la création d'un régime de DPVA aux termes duquel la Société peut émettre jusqu'à 400 000 droits à la plus-value des actions (« DPVA ») (représentant environ 2,5 % du capital émis de la Société à ce moment-là). Les DPVA prévoient un paiement éventuel au titulaire, qui ne peut être réalisé qu'après l'acquisition des DPVA, correspondant à l'augmentation, le cas échéant, de la valeur au marché des actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote de la Société (établie comme étant la moyenne pondérée des cours pour les cinq jours de négociation précédant la date d'exercice) par rapport au prix par action ou à la « valeur d'octroi des DPVA » à la date de l'octroi initial des DPVA.

Comme les options d'achat d'actions, les DPVA sont généralement acquis à raison du tiers d'un octroi à la date d'émission, les deux autres tiers étant acquis respectivement au premier et au deuxième anniversaires de l'octroi initial. La période d'exercice maximale des DPVA est de dix (10) ans suivant leur date d'émission.

Au cours de l'exercice 2001, 12 500 DPVA ont été octroyés le 19 octobre 2000 à chaque administrateur alors en poste (à l'exception du chef de la direction) à une valeur d'octroi de 11,15 \$, et ceux-ci peuvent être exercés jusqu'au 19 octobre 2010. Des DPVA supplémentaires ont officiellement été émis le 19 octobre 2000 à certains administrateurs qui ne détenaient pas d'options d'achat d'actions, pour satisfaire à des engagements pris en faveur de ceux-ci, à des prix reflétant le cours des actions de CHC au moment de cet engagement, comme suit : 30 000 à John J. Kelly et Steven K. Hudson respectivement à une valeur d'octroi de 5,85 \$, et 10 000 à Craig C. Dobbin à une valeur d'octroi de 9,00 \$. Tous ces DPVA supplémentaires expirent le 25 avril 2010.

Au cours de l'exercice 2002, 12 500 DPVA supplémentaires ont été octroyés le 1^{er} août 2001 à chaque administrateur alors en poste (à l'exception du chef de la direction) à une valeur d'octroi de 16,94 \$, et ceux-ci peuvent être exercés jusqu'au 31 juillet 2011. Le 10 octobre 2001, lorsque M. Mark D. Dobbin s'est joint au conseil d'administration de la Société, 55 000 DPVA lui ont été octroyés à une valeur d'octroi de 15,01 \$, ceux-ci pouvant être exercés jusqu'au 9 octobre 2011. Le 19 février 2002, lorsque l'Honorable Brian V. Tobin s'est joint au conseil d'administration de la Société, 55 000 DPVA lui ont été octroyés à une valeur d'octroi de 20,50 \$, et ceux-ci peuvent être exercés jusqu'au 18 février 2012.

Dans chaque cas, les DPVA octroyés au cours de l'exercice 2002 avaient une valeur d'octroi égale au cours de clôture des actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote de la Société le jour précédant l'octroi en question, conformément au régime de droits à la plus-value des actions approuvé.

Au 30 avril 2002, un total de 380 000 DPVA avaient été octroyés aux administrateurs. De ce nombre, 209 154 DPVA étaient acquis au 30 avril 2002 et 35 000 avaient été exercés au 15 août 2002.

RÉMUNÉRATION

Le tableau ci-dessous présente la rémunération versée au chef de la direction et aux trois autres hauts dirigeants les mieux rémunérés (« hauts dirigeants nommés ») de la Société pour les trois derniers exercices terminés les 30 avril :

		Rémunération annuelle				Rémunération à long terme/Titres visés par des options /DPVA octroyés		
		Prime ¹						
Nom et occupation principale	Année \$	Salaire \$	Exploitation \$	Expansion de l'entreprise \$	Autre rémunération annuelle \$ ²	Actions de catégorie A comportant droit de vote (nombre)	Toute autre rémunération \$ ³	
Craig L. Dobbin, O.C. Président du conseil et chef de la direction	2002 2001 2000	857 779 659 400 489 000	1 902 000 1 502 678 350 000	1 750 000 1 750 000 1 500 000	96 421 54 946 261 875	— — —	— — —	
Sylvain A. Allard Président	2002 2001 2000	500 000 467 250 335 000	866 000 624 916 180 000	550 000 550 000 500 000	62 806 — —	— — —	13 500 13 500 13 500	
Jo Mark Zurel Premier vice-président et chef des finances	2002 2001 2000	305 000 273 000 209 700	525 000 373 076 63 000	300 000 300 000 300 000	— — —	— — —	13 500 13 500 13 500	
O. Noel Clarke ⁴ Premier vice-président et secrétaire de la Société	2002 2001 2000	305 000 273 000 66 800 ⁸	525 000 373 076 63 000	300 000 300 000 —	— — —	— — 93 806	13 500 13 500 4 008	

Notes :

- 1) Les primes sont présentées en regard de l'exercice auquel leur paiement se rapportent.
- 2) Dans le cas de tous les hauts dirigeants nommés, à l'exception du président du conseil et chef de la direction au cours des trois exercices en question et du président au cours du dernier exercice, l'autre rémunération et les avantages personnels sont inférieurs au moindre des montants suivants : 50 000 \$ ou 10 % du salaire et des primes. Le montant indiqué dans cette colonne correspond aux avantages quant à des intérêts théoriques sur des prêts et à des véhicules de fonction. Dans le cas du président du conseil et chef de la direction à l'égard de l'exercice 2002, le montant pour les avantages quant à des intérêts théoriques sur des prêts correspond à 55 608 \$ et les avantages quant à des véhicules de fonction à 40 813 \$. Dans le cas du président à l'égard de l'exercice 2002, le montant pour les avantages quant à des intérêts théoriques sur des prêts correspond à 47 796 \$ et les avantages quant à des véhicules de fonction à 15 010 \$.
- 3) Cette rémunération consiste en contributions de la Société au RPA versées pour le compte de certains hauts dirigeants nommés. Les droits pour Craig L. Dobbin sont décrits sous « Allocation de retraite et régime de retraite des hauts dirigeants ».
- 4) O. Noel Clarke a été nommé premier vice-président et secrétaire de la Société avec prise d'effet le 28 janvier 2000.
- 5) Ce montant représente une prime spéciale liée à une transaction relativement à la vente de notre entreprise de réparation et de révision à Corporation Vector Aérospatiale (« Vector ») (y compris la vente de notre participation restante de 20 % dans Vector en septembre 1999).
- 6) Ces primes spéciales liées à des transactions (expansion de la Société) sont liées à l'acquisition de Helicopter Services Group ASA (« HSG »). Les primes indiquées pour 2001 sont liées à l'aliénation de certains actifs importants et à l'obtention de financement permanent, dont les conditions ont été atteintes (et les primes spéciales versées) en juillet 2000. Les primes liées à l'expansion de l'entreprise pour l'exercice 2002 se rapportent à l'atteinte de certains niveaux de rendement à l'égard de l'exploitation combinée de CHC-HSG, déterminés par le comité de rémunération et approuvés par le conseil d'administration; ces niveaux ont été atteints (et les primes spéciales versées) en décembre 2001.
- 7) Ces montants comprennent :
 - a) les paiements de primes au rendement ordinaires aux termes du régime d'intéressement fondé sur les résultats d'exploitation approuvé qui mesure le régime de valeur économique ajoutée (« RVEA ») de l'entreprise, lequel est également utilisé à titre d'incitatif pour d'autres cadres supérieurs de divisions de CHC);
 - b) le régime de primes fondé sur le rendement total des capitaux propres (RTCP) pour l'exercice 2002.

La répartition pour l'exercice 2002 est comme suit :

	RVEA	RTCP
C.L. Dobbin	459 000	1 443 000
S.A. Allard	297 000	569 000
J.M. Zurel	177 000	348 000
O.N. Clarke	177 000	348 000
8) Salaire annuel partiel.		

RÉGIME D'OPTIONS D'ACHAT D'ACTIONS À L'INTENTION DES EMPLOYÉS

Options octroyées au cours du dernier exercice complet

Aucune option d'achat d'actions n'a été octroyée pendant l'exercice terminé le 30 avril 2002. Certaines options ont été octroyées le 1^{er} mai 2002.

Nombre total d'options levées au cours du dernier exercice et valeurs des options d'achat d'actions en fin d'exercice

Le tableau ci-dessous présente le nombre total d'options en cours de validité détenues par chacun des hauts dirigeants nommés détenant des options à un moment quelconque au cours du dernier exercice complet, de même que la valeur de ces options à la fin de l'exercice. Aucun haut dirigeant nommé n'a acquis de titres à la levée d'options pendant le dernier exercice terminé. Les montants mentionnés dans la colonne « Valeur des options en jeu non levées » représentent la différence entre : i) la valeur au marché au 30 avril 2002 des actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote visées par ces options octroyées et dont le prix de levée est inférieur à cette valeur au marché et ii) le prix de levée de ces options. Le cours de clôture d'une action subalterne de catégorie A comportant droit de vote à la Bourse de Toronto le 30 avril 2002 était de 26,11 \$. Toutes ces options non levées sont acquises. Les options supplémentaires octroyées aux hauts dirigeants nommés les 22 avril et 22 décembre 1999 pourront être levées sur approbation de la modification touchant le régime d'options d'achat d'actions à l'intention des employés.

Nom	Type de titre	Nombre de titres acquis à la levée	Valeur globale réalisée \$	Nombre d'options non levées au 30 avril 2002	Valeur des options en jeu non levées au 30 avril 2002 \$
Craig L. Dobbin, O.C.	Catégorie A	—	—	766 961	14 612 419
Sylvain Allard	Catégorie A	—	—	250 000	5 460 000
Jo Mark Zurel	Catégorie A	—	—	120 000	2 621 200
O. Noel Clarke	Catégorie A	—	—	93 806	2 158 476

Allocation de retraite et régime de retraite des hauts dirigeants

Aux termes de conventions relatives au régime complémentaire de retraite (« RCR ») passées avec la Société, MM. Sylvain Allard, Jo Mark Zurel et O. Noel Clarke toucheront des prestations complémentaires de retraite en plus des prestations de retraite prévues aux termes du RPA. La prestation cible totale prévue au moyen des prestations du RPA, du RCR et du Régime de pensions du Canada (« RPC ») est égale à 2 % du salaire moyen des trois meilleures années incluant les primes régulières mais excluant les primes spéciales liées à des transactions (« gains moyens ») multipliés par les années de service décomptées. La formule de prestation établie aux termes du RCR est intégrée à celle du RPC de même que les prestations estimatives aux termes du RPA. Le RCR offre des prestations calculées en multipliant les années de service décomptées du participant par la somme des montants suivants :

- 0,5 % des gains moyens, jusqu'à concurrence du plafond des gains aux termes du RPC à la retraite;
- 1 % des gains moyens en sus de ce plafond aux termes du RPC, jusqu'à concurrence des gains pour lesquels la cotisation maximale établie par l'Agence des douanes et du revenu du Canada (« ADRC ») pourrait être effectuée aux termes du RPA au cours de l'année de la retraite; et
- 2 % des gains moyens en sus des plafonds des gains établis par l'ADRC ci-dessus.

De plus, le RCR prévoit une indexation de la prestation complémentaire correspondant à 75 % des augmentations de l'indice des prix à la consommation moins 1 % (sous réserve d'un plafond annuel de 4 %). Le RCR prévoit aussi une prestation de conjoint en cas de décès de 60 % et une prestation de raccordement correspondant aux prestations aux termes du RPC si la retraite est prise entre 55 et 65 ans. Cette prestation de raccordement aux termes du RCR est aussi indexée et cesse à l'âge de 65 ans lorsque les prestations du RPC commencent réellement à être versées.

Normalement, les prestations complémentaires aux termes du RCR sont acquises après 20 ans de service continu et sont versées directement par la Société plutôt que capitalisées par anticipation. Toutefois, en cas de changement de contrôle de la Société, les participants au RCR acquièrent immédiatement leurs prestations et la

Société est tenue d'établir une convention de retraite (au sens de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada)) pour garantir la pleine capitalisation de toutes les prestations aux termes du RCR au moyen de l'émission de lettres de crédit. En ce qui concerne M. O. Noel Clarke, son contrat d'emploi auprès de la Société prévoit que dix années de service continu lui seront créditées aux fins de son RCR en plus de ses années de service réelles depuis son embauche.

Les prestations annuelles totales approximatives payables à un participant aux termes du RPA et du RCR sont les suivantes :

Rémunération	Années de service décomptées			
	15	20	25	30
\$	\$	\$	\$	\$
400 000	120 000	160 000	200 000	240 000
600 000	180 000	240 000	300 000	360 000
800 000	240 000	320 000	400 000	480 000
1 000 000	300 000	400 000	500 000	600 000
1 200 000	360 000	480 000	600 000	720 000
1 400 000	420 000	560 000	700 000	840 000
1 600 000	480 000	640 000	800 000	960 000

En date du 4 juin 1991, compte tenu d'une modification en date du 19 janvier 1993, la Société s'est engagée à offrir une allocation de retraite (« allocation de retraite ») à Craig L. Dobbin, président du conseil et chef de la direction de la Société, aux termes de laquelle M. Dobbin aurait droit, à sa retraite, à une allocation de retraite annuelle correspondant à 66 2/3 % de la moyenne de sa rémunération annuelle pour les trois meilleures années civiles, incluant les primes régulières, versée par la Société pendant son mandat à titre de président du conseil. Les primes au rendement, y compris les primes aux termes du régime RTCP, sont incluses aux fins du calcul de la rémunération annuelle pour l'allocation de retraite, mais les primes spéciales liées à des transactions ne le sont généralement pas.

L'allocation de retraite sera versée à M. Dobbin sa vie durant, et si son décès survenait dans les 20 années suivant le début des paiements de cette allocation, ces paiements continueront d'être versés à un ou des bénéficiaires nommés par M. Dobbin pour le reste de la période de 20 ans. L'allocation de retraite peut être majorée selon les augmentations annuelles de l'indice des prix à la consommation (« IPC »), compte tenu d'un plafond de 75 % de l'augmentation annuelle de l'IPC moins 1 % et d'une majoration maximale de 4 % de l'allocation de retraite dans une année. Le versement de l'allocation de retraite est assujéti au respect par M. Dobbin de certaines obligations en matière de non-concurrence et de non-divulgaration. En supposant que M. Dobbin prenne sa retraite à l'âge de 68 ans, les prestations annuelles estimatives qui lui seront versées (en fonction de sa rémunération annuelle totale à ce jour) s'élèveraient à 1 423 525 \$.

Régimes de prêts pour l'achat d'actions à l'intention des hauts dirigeants

Le 21 juillet 2000, le conseil, sur la recommandation du comité de rémunération et les conseils de consultants en rémunération indépendants, a approuvé un régime d'intéressement à long terme (« régime de prêts A ») à l'intention de certains membres de la haute direction pour qu'ils participent à la plus-value future des actions de la Société et assument les mêmes risques que les autres actionnaires.

Le régime de prêts A permet aux hauts dirigeants admissibles de contracter des emprunts sans intérêt pour financer l'achat d'actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote aux prix du marché. Le montant maximal du prêt est calculé selon un multiple du salaire de base de l'employé et varie de 0,5 fois à 2,0 fois le salaire de base, selon le poste occupé. Le chef de la direction est admissible au multiple maximum de 2,0 fois le salaire de base. Ces prêts sont garantis par les actions financées (sauf dans le cas des quatre plus hauts dirigeants de la Société qui peuvent, selon ce que le conseil a approuvé en avril 2002, céder les actions ou le produit découlant de certaines options acquises à titre de garantie plutôt que de donner des actions en garantie des prêts A comme il est expliqué ci-dessous), doivent être remboursés à raison d'au moins 5 % par année du capital du prêt et sont remboursables en entier à la cessation d'emploi ou à la vente des actions financées ou encore à la levée des options d'achat d'actions prises en garantie et à la vente des actions en découlant, selon le cas. Ces prêts ne peuvent être affectés à des achats faits aux termes du régime d'achat d'actions à l'intention des employés de la Société.

Le 24 avril 2001, le conseil d'administration approuvait un élargissement du régime de prêts (« régime de prêts B ») à l'intention des quatre plus hauts dirigeants de la Société. Ces prêts étaient limités à une augmentation d'environ 0,5 fois du multiple du salaire de base utilisé pour le calcul de leurs droits respectifs aux termes du régime de prêts A. Les prêts octroyés aux termes du régime de prêts B étaient sans possibilité de recours, sauf à l'égard des actions financées à l'aide de ces prêts et données en garantie de ceux-ci. Autrement, les modalités des prêts étaient identiques à celles des prêts du régime de prêts A. L'encours total des prêts B a été remboursé en avril 2002 par les hauts dirigeants admissibles.

Au 31 juillet 2002, la dette globale envers la Société des dirigeants, administrateurs et employés actuels et antérieurs de la Société ou de nos filiales (et des personnes ayant respectivement des liens avec eux) aux termes de régimes d'achat de titres s'élevait à 3 291 568 \$ (à l'exception du « prêt pour l'achat d'actions ordinaires » accordé à une entité dont le propriétaire est le chef de la direction pour l'achat d'actions ordinaires, comme il est décrit ci-dessous), ce qui représente une diminution par rapport au solde de 4 531 191 \$ en date du 15 août 2001. La totalité de cette dette (sauf le prêt pour l'achat d'actions ordinaires) a été contractée dans le cadre des régimes de prêts pour l'achat d'actions à l'intention des hauts dirigeants. Les tableaux suivants présentent la dette envers CHC des administrateurs et hauts dirigeants de la Société ou de nos filiales (et des personnes ayant respectivement des liens avec eux) qui étaient en poste à un moment quelconque au cours de l'exercice 2002. Aucun autre prêt ne sera octroyé et aucune modification ne sera apportée aux contrats de prêt existants aux termes des régimes de prêts pour l'achat d'actions à l'intention des hauts dirigeants.

Nom et occupation principale	Intervention de l'émetteur ou de la filiale	Solde le plus élevé au cours de l'exercice 2002 \$	Solde au 31 juillet 2002 \$	Titres achetés au moyen de prêts au cours de l'exercice 2002 (nombre)	Garantie du prêt
Craig L. Dobbin, O.C. Président du conseil et chef de la direction	Prêteur	1 256 000	1 193 200	—	Une cession des actions ou du produit découlant de 243 543 options acquises visant des actions de catégorie A détenues par le dirigeant, assorties d'un prix de levée de 13,00 \$ l'action
Sylvain Allard Président	Prêteur	817 556 B 283 028	757 322 B —	—	Une cession des actions ou du produit découlant de 50 000 options acquises visant des actions de catégorie A détenues par le dirigeant, assorties d'un prix de levée de 4,25 \$ l'action
Jo Mark Zurel Premier vice-président et chef des finances	Prêteur	409 230 B 199 849	377 408 B —	—	Une cession des actions ou du produit découlant de 30 000 options acquises visant des actions de catégorie A détenues par le dirigeant, assorties d'un prix de levée de 4,25 \$ l'action

Nom et occupation principale	Intervention de l'émetteur ou de la filiale	Solde le plus élevé au cours de l'exercice 2002 \$	Solde au 31 juillet 2002 \$	Titres achetés au moyen de prêts au cours de l'exercice 2002 (nombre)	Garantie du prêt
O. Noel Clarke Premier vice-président et secrétaire de la Société	Prêteur	409 500 B 200 000	370 679 B —	—	Une cession des actions ou du produit découlant de 30 000 options acquises visant des actions de catégorie A détenues par le dirigeant, assorties d'un prix de levée de 3,10 \$ l'action
Derrick Sturge Vice-président, Finances et secrétaire adjoint de la Société	Prêteur	75 390	—	—	—
Rick Green Vice-président, Planification et contrôle	Prêteur	45 292	—	—	—
David Loveys Trésorier	Prêteur	54 785	—	—	—
Joanne Dominie Contrôleure	Prêteur	28 697	—	—	—
Jeremy Labuschagne Directeur général, CHC Afrique	Prêteur	73 094	62 439	—	Un privilège de premier rang sur les actions indiquées
Christine Baird Présidente, CHC Helicopters International	Prêteur	139 187	81 192	—	Un privilège de premier rang sur les actions indiquées
Robert Gosse Président, CHC Composites	Prêteur	108 757	97 881	—	Un privilège de premier rang sur les actions indiquées
Craig C. Dobbin Vice-président	Prêteur	73 960	66 564	—	Un privilège de premier rang sur les actions indiquées
Neil Calvert Directeur général, CHC Scotia Limited	Prêteur	145 737	138 450	—	Un privilège de premier rang sur les actions indiquées
Jakob Bae Directeur général, CHC Helikopter Service	Prêteur	78 292	74 377	—	Un privilège de premier rang sur les actions indiquées

La lettre B désigne les montants octroyés dans le cadre du régime de prêts B. Les montants qui ne sont pas ainsi désignés se rapportent au régime de prêts A. Sauf indication contraire, les titres financés à l'aide de ces prêts et donnés en garantie de ceux-ci sont des actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote.

Prêt pour l'achat d'actions ordinaires

Nom et occupation principale	Intervention de l'émetteur ou de la filiale	Solde le plus élevé au cours de l'exercice 2001 \$	Solde au 15 août 2001 \$	Titres achetés au moyen de prêts au cours de l'exercice 2001 (nombre)	Garantie du prêt
O.S. Holdings Inc.	Prêteur	33 000 000	33 000 000	—	Un privilège en faveur de CHC sur les actions ordinaires achetées, ainsi que d'autres sûretés (voir ci-dessous)

Le 9 décembre 1997, la Société a émis 11 000 000 d'actions ordinaires à O.S. Holdings Inc. pour une contrepartie totale de 33 000 000 \$ (« prêt pour l'achat d'actions ordinaires »). O.S. Holdings Inc. est une société détenue en propriété exclusive par 10644 Newfoundland Inc. (« Holdco »), qui est une société détenue en propriété exclusive par Craig L. Dobbin, président du conseil et chef de la direction de la Société. Le 9 décembre 1997, la Société a octroyé un prêt de 33 000 000 \$ à O.S. Holdings Inc. pour lui permettre d'acheter ces actions ordinaires. Ce prêt est remboursable sur demande et ne porte pas intérêt, sauf si le capital (ou la fraction exigée du capital) n'a pas été remboursé dans les deux jours ouvrables suivant cette demande, après quoi le capital (ou la fraction exigée du capital) portera intérêt à un taux égal au « taux préférentiel » canadien plus 5 %. Ces actions ordinaires ont été émises pour donner effet à un engagement que la Société a pris envers des organismes de réglementation du Royaume-Uni relativement aux exigences en matière de propriété étrangère contenues dans les lois européennes applicables à Brintel Helicopters Limited (« Brintel »), filiale de la Société alors active au Royaume-Uni. L'émission d'actions ordinaires à O.S. Holdings Inc. visait à augmenter le montant du capital-actions de participation de la Société détenu par des ressortissants européens (M. Dobbin, actionnaire unique de Holdco, est citoyen du Canada et de la République d'Irlande) et à établir que Brintel pouvait garder sa licence d'exploitation. L'opération nécessitant l'émission des actions ordinaires (y compris l'octroi du prêt) a été approuvée par les actionnaires de la Société à une assemblée tenue le 9 décembre 1997.

Ce prêt est garanti par un privilège sur les actions ordinaires en faveur de la Société. De plus, Holdco s'est portée caution des obligations de O.S. Holdings Inc. envers la Société et a mis en gage les actions de O.S. Holdings Inc. dont elle est propriétaire en faveur de la Société pour garantir ce cautionnement. Craig L. Dobbin s'est porté caution des obligations de O.S. Holdings Inc. et de Holdco envers la Société et a mis en gage les actions de Holdco qui lui appartiennent en faveur de la Société pour garantir ce cautionnement. Le recours de la Société contre M. Dobbin à l'égard du remboursement du prêt et de ce cautionnement est limité à la réalisation des actions de Holdco qui lui appartiennent.

Prêts aux administrateurs, aux hauts dirigeants et aux cadres supérieurs autrement qu'aux termes de régimes d'achat de titres

Au 15 août 2002, la dette globale envers la Société de tous les dirigeants, administrateurs et employés actuels et antérieurs de la Société (et des personnes ayant respectivement des liens avec eux) autrement qu'en vertu de régimes d'achat de titres s'élevait à 538 150 \$. Les montants indiqués dans le tableau ci-dessous excluent les montants dus par la Société à Discovery Helicopters Inc., société appartenant au président du conseil et chef de la direction, soit le prêt subordonné non garanti de 5,0 millions de dollars consenti à la Société relativement à l'acquisition, au cours de l'exercice 2000, de HSG. Le tableau suivant présente la dette envers la Société ou ses filiales des administrateurs, hauts dirigeants et cadres supérieurs de la Société (et des personnes avec qui ils ont respectivement des liens) qui occupaient un poste à un moment quelconque au cours de l'exercice 2002 :

Nom et occupation principale	Intervention de l'émetteur ou de la filiale	Solde le plus élevé au cours de l'exercice 2002 (\$)	Solde au 15 août 2002 (\$)
Craig L. Dobbin, O.C. Président du conseil et chef de la direction	Prêteur	500 000	500 000
Sylvain Allard Président	Prêteur	39 700	38 150

Le prêt indiqué ci-dessus consenti à M. Sylvain Allard visait à l'aider à déménager. Ce prêt ne porte pas intérêt et est remboursable sur demande.

Il y a plusieurs années, le conseil d'administration a approuvé l'octroi d'une facilité de crédit à M. Craig L. Dobbin aux termes de laquelle il pouvait, à l'occasion, emprunter des fonds jusqu'à concurrence de 250 000 \$ auprès de la Société sans intérêt. Le 21 juillet 2000, le comité de rémunération a révisé cet arrangement et a établi une nouvelle politique en matière d'avances de fonds pour les plus hauts dirigeants, aux termes de laquelle le chef de la direction pouvait obtenir des avances maximales de 500 000 \$ contre sa rémunération future, le président, de 250 000 \$, et chacun des deux premiers vice-présidents, de 150 000 \$. Ces avances portent maintenant intérêt au « taux préférentiel » et sont remboursables dans les six mois suivant l'exercice au cours duquel elles ont été consenties. Au 31 juillet 2002, aucune autre avance que celles indiquées ci-dessus n'avait été faite ou n'était due aux termes de cette facilité.

Aucun autre prêt ne sera octroyé aux termes de ces facilités de crédit et aucune modification ne sera apportée aux conditions des facilités existantes.

ASSURANCE À L'INTENTION DES ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS

La Société souscrit et maintient une police d'assurance à l'intention des administrateurs et des dirigeants comme il est permis par la LCSA. Cette police assure les administrateurs et les dirigeants contre certaines responsabilités qu'ils contractent en leur qualité d'administrateurs et de dirigeants de la Société ou en leur qualité d'administrateurs et de dirigeants d'autres sociétés lorsqu'ils agissent en cette qualité à la demande de la Société, sauf lorsque la responsabilité découle du manquement de la part de l'administrateur ou du dirigeant à agir honnêtement, de bonne foi et au mieux des intérêts de la Société ou de cette autre société, selon le cas.

La police souscrite prévoit 50 000 000 \$ de couverture, sous réserve d'une franchise de 50 000 \$ par sinistre.

EMPLOYÉS

Tous les pilotes et techniciens d'entretien d'aéronefs doivent détenir une licence émise par les organismes de réglementation du pays où ils travaillent. Pour obtenir une licence, les pilotes doivent passer et réussir des épreuves en vol et des examens écrits. De plus, les pilotes IFR doivent avoir subi des épreuves en vol IFR ainsi que des examens écrits. Pour obtenir une licence de technicien d'entretien d'aéronefs, un technicien doit avoir complété une formation d'au moins trois à quatre ans et passé un examen écrit. Le tableau suivant présente des données sur les employés de chacun de nos principaux segments d'activité aux 30 avril 2002, 2001 et 2000.

	Exercice terminé les 30 avril		
	2002	2001	2000
Canada			
Pilotes	—	—	198
Techniciens d'entretien	—	—	128
Personnel d'administration et de soutien	202	133	204
	202	133	530
Europe			
Pilotes	419	396	454
Techniciens d'entretien	285	239	299
Personnel d'administration et de soutien	526	508	553
	1 230	1 143	1 306
International			
Pilotes	241	215	187
Techniciens d'entretien	213	226	153
Personnel d'administration et de soutien	275	224	236
	729	665	576
Réparation et révision			
Techniciens d'entretien	232	190	175
Personnel d'administration et de soutien	144	138	129
	376	328	304
	2 537	2 269	2 716

La convention collective d'une durée de deux ans conclue avec des pilotes norvégiens expire le 30 avril 2003. Nous prévoyons que les négociations seront entreprises à la fin de l'automne 2002 et qu'elles se dérouleront normalement. En Norvège, près de 400 employés affectés à la réparation et à la révision à Astec sont représentés par deux syndicats et visés par des conventions collectives qui viennent d'être renégociées jusqu'au 30 avril 2004. Les négociations avec nos mécaniciens de CHC HS ont récemment pris fin par la conclusion d'une convention collective de deux ans venant à échéance le 30 avril 2004.

Au Royaume-Uni, notre équipe de pilotes d'une part, et nos techniciens et notre personnel au sol, d'autre part, ont des conventions collectives d'une durée de 38 mois visant la période du 1^{er} mai 2002 au 30 juin 2005. De la même façon, nous avons récemment conclu au Danemark, des conventions collectives s'échelonnant sur plusieurs années avec, d'une part, nos pilotes et, d'autre part, nos techniciens et venant à échéance en mai 2005. En Irlande, nous participons à un programme national de partenariat entre le gouvernement et les syndicats jusqu'en janvier 2003. En Australie, des négociations ont actuellement lieu en vue du renouvellement, jusqu'en mai 2005, d'une convention collective de trois ans avec nos pilotes. La convention collective de trois ans avec notre personnel navigant technique australien expire en décembre 2003. Nous sommes également en train de renégocier la convention avec nos techniciens australiens pour une période additionnelle de trois ans. Les employés des autres exploitations d'hélicoptères ne sont pas syndiqués.

PROPRIÉTÉ DES ACTIONS

Les données sur la propriété des actions se trouvent sous la rubrique 7.

RUBRIQUE 7. PRINCIPAUX ACTIONNAIRES ET OPÉRATIONS AVEC DES PARTIES APPARENTÉES

PRINCIPAUX ACTIONNAIRES

Au 31 juillet 2002, 17 711 166 actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote, 2 976 973 actions de catégorie B à droit de vote multiple et 11 000 000 d'actions ordinaires étaient émises et en circulation.

Le tableau suivant présente de l'information au 31 juillet 2002 concernant la propriété effective de nos actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote, de nos actions de catégorie B à droit de vote multiple et de nos actions ordinaires par 1) chaque actionnaire qui, à notre connaissance, est véritable propriétaire de plus de 5 % de nos actions subalternes comportant droit de vote, de nos actions à droit de vote multiple ou de nos actions ordinaires, ou véritable propriétaire d'un nombre d'actions de toutes catégories qui, collectivement, confèrent plus de 5 % des droits de vote rattachés à la totalité de nos actions comportant droit de vote en circulation, 2) tous les hauts dirigeants et administrateurs qui sont véritables propriétaires de plus de 1 % de nos actions subalternes comportant droit de vote et 3) tous les autres hauts dirigeants et administrateurs en tant que groupe.

Nom du véritable propriétaire	Propriété effective ¹			Pourcentage de la catégorie ¹		
	Actions subalternes comportant droit de vote	Actions à droit de vote multiple	Actions ordinaires	Actions subalternes comportant droit de vote	Actions à droit de vote multiple	Actions ordinaires
Discovery Helicopters Inc. ^{2,3}	1 946 270	2 777 716	—	9,7 %	93,3 %	—
FMR Corp. ⁴	1 841 690	—	—	9,2 %	—	—
Galileo Equity Management	1 400 000	—	—	7,0 %	—	—
C.I. Fund Management ⁵	938 600	—	—	4,7 %	—	—
O.S. Holdings Inc. ⁶	—	—	11 000 000	—	—	100 %
Craig L. Dobbin ^{1,7,10}	872 297	—	—	4,4 %	—	—
Sylvain Allard ^{1,10}	402 033	—	—	2,0 %	—	—
Noel Clarke ^{1,10}	219 803	—	—	1,1 %	—	—
Jo Mark Zurel ^{1,10}	191 374	—	—	1,0 %	—	—
Autres (10 personnes) ^{1,8,9,10}	480 396	—	—	2,4 %	—	—

- 1) Comprend des actions détenues en propriété effective par la personne indiquée dans la liste. Si une personne a le droit d'acquérir la propriété effective d'actions en levant des options avant le 31 octobre 2002, ces actions sont réputées être détenues en propriété effective par cette personne et sont réputées être en circulation seulement pour déterminer le pourcentage d'actions appartenant à la personne. Ces actions ne sont pas incluses dans les calculs pour une autre personne.
- 2) Discovery Helicopters Inc. est une société de portefeuille, dont la totalité des actions comportant droit de vote sont détenues par Craig L. Dobbin. L'adresse de Discovery est C.P. 1303, St. John's (Terre-Neuve) Canada A1C 5N5. Les actions appartenant à Discovery représentent 59,8 % des droits de vote rattachés à la totalité de nos actions comportant droit de vote en circulation.
- 3) Comprend 689 655 actions subalternes comportant droit de vote pouvant être acquises à un prix de 7,25 \$ l'action à la conversion d'un prêt convertible de 5 000 000 \$.
- 4) Selon le communiqué de presse et la déclaration déposés conformément à la Norme canadienne 62-103 (Canada) le 11 juin 2002. Ces documents indiquent que la totalité de ces actions sont détenues en propriété effective par l'entremise de filiales en propriété exclusive de FMR Corp.
- 5) D'après des renseignements publics de la Bourse de Toronto.
- 6) O.S. Holdings Inc. est une société de portefeuille détenue en propriété exclusive indirectement par Craig L. Dobbin. L'adresse de O.S. Holdings est C.P. 1303, St. John's (Terre-Neuve) Canada A1C 5N5. Les actions appartenant à O.S. Holdings Inc. représentent 2,3 % des droits de vote rattachés à la totalité de nos actions comportant droit de vote en circulation.
- 7) Ces actions peuvent être acquises à la levée d'options octroyées à des prix allant de 4,25 \$ à 26,11 \$. Les actions octroyées aux termes de la levée intégrale de ces options représentent 1,8 % des droits de vote rattachés à la totalité de nos actions comportant droit de vote en circulation (excluant des titres appartenant à Discovery et O.S. Holdings Inc.)

- 8) Comprend 188 332 actions subalternes comportant droit de vote qui peuvent être acquises à la levée d'options octroyées et excluent les titres appartenant à Discovery et O.S. Holdings Inc.
- 9) Administrateurs et dirigeants possédant chacun moins de 1 % (Duane Clarke, Craig C. Dobbin, Mark Dobbin, Joanne Dominie, John Fleming, Rick Green, Steven K. Hudson, John Kelly, David Loveys, Candace Moakler, Frank Moores, Mark Outerbridge, Harry Steele, Derrick Sturge, Michael Wadsworth).
- 10) La propriété effective ne comprend pas les options d'achat d'actions subalternes comportant droit de vote non acquises, pouvant être levées au prix de 26,11 \$ par action. Au 31 juillet 2002, les options d'achat d'actions subalternes comportant droit de vote non acquises suivantes sont détenues par les personnes suivantes :

Craig L. Dobbin	120 662
Sylvain Allard	79 167
Noel Clarke	31 667
Jo Mark Zurel	31 667
Autres (10 personnes)	113 333
Total	<u>376 496</u>

OPÉRATIONS AVEC DES APPARENTÉS

Dans le cours normal des affaires, la Société conclut des opérations avec des apparentés.

Au cours de l'exercice 2000, dans le cadre des facilités de crédit de soumission, la Société a reçu un prêt à 12 % non garanti, subordonné et convertible d'une société affiliée à l'actionnaire contrôlant d'un montant de 5,0 millions de dollars. Ce prêt est subordonné aux facilités de crédit de premier rang de la Société et à ses billets subordonnés de premier rang. Le prêt est convertible en actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote à 7,25 \$ l'action. La valeur estimative du produit du prêt attribuable au privilège de conversion de 951 000 \$ a été affectée au surplus d'apport. La diminution correspondante de la valeur comptable du prêt est imputée aux résultats sur la durée du prêt. Les intérêts débiteurs de 676 000 \$ (674 000 \$ en 2001; 431 000 \$ en 2000) y compris l'amortissement de l'escompte susmentionné, ont été comptabilisés dans le prêt au cours de l'exercice 2002.

Au cours de l'exercice 2002, des honoraires de 15 000 \$ (85 000 \$ en 2001; 83 000 \$ en 2000) liés surtout à des projets de consultation spéciaux ont été versés à certains administrateurs ou entités au sein desquelles certains administrateurs sont associés ou employés. Des frais pour la location de locaux et l'utilisation d'installations de 533 000 \$ (596 000 \$ en 2001; 494 000 \$ en 2000) ont été payés à des sociétés membres du groupe de l'actionnaire majoritaire. Des intérêts créditeurs de 28 000 \$ ont été gagnés au cours de l'exercice 2001 (75 000 \$ en 2000) sur un prêt à vue à l'actionnaire majoritaire qui a été remboursé au cours de 2001. Ces opérations sont comptabilisées au taux de change alors applicable.

Après l'acquisition de la partie initiale de 25 % de HSG le 11 mars 1999, nous avons pris des dispositions pour qu'un tiers acquière une autre participation de 5 % dans HSG le 25 mars 1999. La convention du tiers visant à acquérir ces actions et à conclure une convention d'achat-vente (aux termes de laquelle la Société pouvait acquérir les actions acquises par le tiers et ce dernier pouvait les vendre à la Société au prix initial plus certains frais d'opération et intérêts convenus, ou un montant totalisant environ 8,7 millions de dollars) était conditionnelle à ce que M. Dobbin, personnellement, et Discovery Helicopters Inc., cautionnent les obligations d'achat de la Société au moyen d'une convention de sûreté accordée par Discovery et un privilège de premier rang à l'égard de 6,5 millions de dollars de titres négociables détenus personnellement par M. Dobbin. L'acquisition de ces actions en mars 1999 a porté la participation de la Société dans HSG à 30 %, ce qui a facilité l'acquisition éventuelle de 100 % de HSG par la Société. Au cours de l'exercice 2001, un montant de 2,7 millions de dollars a été versé à Discovery pour ces sûretés et ces cautionnements. Cette contrepartie a été approuvée par notre conseil d'administration après réception d'un avis sur le caractère équitable indépendant livré par KPMG, qui a été mandaté par les administrateurs indépendants, et a été inclus dans le coût d'acquisition des actions de HSG.

La Société a utilisé Corporation Vector Aérospatiale (« Vector ») depuis 1998 pour certains services de réparation et de révision à des tarifs concurrentiels. Dans le cadre de la vente des activités de réparation et de révision de CHC à Vector en 1998, Vector a également acquis les activités de systèmes d'information de gestion de la Société. Conformément à une convention de services d'information conclue entre la Société et Vector, Vector a convenu de fournir à la Société certains services d'information de gestion jusqu'au 24 juin 2003. La Société fait appel à Vector pour ces services depuis 1998 et croit que le prix de ces services correspond aux taux du marché ou y est inférieur. Mark D. Dobbin, administrateur, est le président du conseil et chef de la direction de Vector.

Pour d'autres renseignements sur les prêts entre la Société et les membres de la haute direction et les entreprises qui contrôlent directement ou indirectement la Société, se reporter à la rubrique 6 : Administrateurs, hauts dirigeants et employés.

RUBRIQUE 8. INFORMATIONS FINANCIÈRES

Les états financiers sont inclus sous la rubrique 18.

RUBRIQUE 9. PLACEMENT ET INSCRIPTION À LA COTE

DÉTAILS DE L'INSCRIPTION À LA COTE

Le 7 octobre 1991, nos actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote et nos actions à droit de vote multiple ont été inscrites à la cote de la Bourse de Toronto respectivement sous les symboles FLY.A et FLY.B. Au 31 juillet 2002, 13 porteurs inscrits aux États-Unis détenaient 2 874 989 actions subalternes comportant droit de vote (ou 16,2 % des actions subalternes comportant droit de vote) et un porteur inscrit aux États-Unis détenait 41 005 actions à droit de vote multiple (ou 1,4 % des actions à droit de vote multiple).

Le tableau suivant présente les cours extrêmes et le volume de négociation des actions subalternes comportant droit de vote et des actions à droit de vote multiple publiés par la Bourse de Toronto pour les trimestres indiqués.

	Actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote			Actions de catégorie B à droit de vote multiple		
	Haut	Bas	Volume	Haut	Bas	Volume
Exercice 2002						
Premier trimestre.....	23,25 \$	15,50 \$	6 628 568	23,50 \$	17,00 \$	10 546
Deuxième trimestre	18,75	12,25	2 296 816	19,50	14,95	24 400
Troisième trimestre.....	18,80	13,80	2 792 307	18,50	14,00	4 096
Quatrième trimestre.....	30,00	17,86	6 026 654	30,00	18,50	13 835
Exercice 2001						
Premier trimestre.....	5,65 \$	3,75 \$	1 179 278	5,60 \$	4,25 \$	9 438
Deuxième trimestre	13,45	5,60	5 295 201	13,50	7,00	404 660
Troisième trimestre.....	12,25	8,55	1 465 648	12,00	9,75	7 203
Quatrième trimestre.....	17,80	9,60	4 731 417	15,00	10,50	17 450

Le tableau suivant présente les cours extrêmes et le volume de négociation des actions subalternes comportant droit de vote et des actions à droit de vote multiple publiés par la Bourse de Toronto pour les exercices indiqués :

	Actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote			Actions subalternes de catégorie B à droit de vote multiple		
	Haut	Bas	Volume	Haut	Bas	Volume
1998	15,50 \$	7,00 \$	19 478 668	15,00 \$	7,10 \$	339 551
1999	14,00	2,75	13 686 832	14,00	3,25	22 277
2000	5,40	3,00	10 946 186	5,50	3,00	26 771
2001	17,80	3,75	12 671 544	15,00	4,25	438 751
2002	30,00	12,25	17 744 345	30,00	14,00	52 877

Le tableau suivant présente les cours extrêmes et le volume de négociation des actions subalternes comportant droit de vote et des actions à droit de vote multiple publiés par la Bourse de Toronto pour les mois indiqués :

	Actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote			Actions subalternes de catégorie B à droit de vote multiple		
	Haut	Bas	Volume	Haut	Bas	Volume
Mars 2002	22,25 \$	30,00 \$	3 162 026	30,00 \$	23,90 \$	10 520
Avril 2002	29,90	24,61	1 790 097	29,00	26,00	1 295
Mai 2002	34,34	26,00	1 341 918	34,00	26,01	5 498
Juin 2002.....	35,50	27,50	1 740 113	34,50	29,00	6 700
Juillet 2002.....	34,50	26,75	2 915 109	34,50	28,00	4 833
Août 2002.....	35,19	28,70	739 571	35,00	29,00	700

Le 30 août 2002, le cours de clôture des actions subalternes comportant droit de vote à la Bourse de Toronto était de 34,50 \$.

Bien que les actions subalternes comportant droit de vote soient négociées sur le marché national Nasdaq, ce n'est que tout récemment que le marché pour la négociation de ces actions aux États-Unis est devenu plus actif. Le tableau suivant présente les cours extrêmes en dollars US et le volume de négociation des actions subalternes comportant droit de vote sur le marché national Nasdaq au cours des trimestres indiqués.

	Haut	Bas	Volume
Exercice 2002			
Premier trimestre	15,32 \$	10,16 \$	4 370 700
Deuxième trimestre	12,45	7,72	970 200
Troisième trimestre	11,84	8,53	721 300
Quatrième trimestre	19,25	10,51	1 171 700
Exercice 2001			
Premier trimestre	3,8125 \$	2,5000 \$	235 645
Deuxième trimestre	10,1250	3,7500	694 351
Troisième trimestre	9,1250	5,0000	343 612
Quatrième trimestre	11,6500	6,3750	1 698 002

Le tableau suivant présente les cours extrêmes en dollars US et le volume de négociation des actions subalternes comportant droit de vote publiés par le marché national Nasdaq pour les exercices indiqués.

	Haut	Bas	Volume
1998.....	11,05 \$	5,12 \$	966 543
1999.....	10,38	1,88	352 375
2000.....	4,06	1,69	767 600
2001.....	11,65	2,50	2 971 610
2002.....	19,25	7,72	7 233 900

	Haut	Bas	Volume
Mars 2002.....	19,25 \$	13,60 \$	724 700
Avril 2002.....	18,84	15,00	323 800
Mai 2002.....	22,65	16,32	848 900
Juin 2002.....	23,29	17,98	472 100
Juillet 2002.....	23,24	16,82	417 600
Août 2002.....	22,55	18,08	165 700

Le cours de clôture le 30 août 2002 publié par le marché national Nasdaq était de 22,19 \$US.

RUBRIQUE 10. RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

STATUTS CONSTITUTIFS ET RÈGLEMENTS

La Société a été constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, et son numéro de matricule est le 222233-7.

Le 23 août 2002, le conseil d'administration a approuvé certaines modifications visant le règlement administratif n° 1, soit le règlement administratif général se rapportant à l'exercice des activités commerciales et à la conduite des affaires internes de la Société (« ancien règlement ») en adoptant le règlement administratif n° 1 modifié et mis à jour (« nouveau règlement »). Le nouveau règlement a annulé et remplacé l'ancien règlement, qui avait été adopté le 18 février 1987. Le texte du nouveau règlement est joint aux présentes à la rubrique 19 : Annexes. Les actionnaires sont invités à confirmer le nouveau règlement à l'assemblée annuelle qui aura lieu le 26 septembre 2002.

En ce qui a trait aux administrateurs de la Société, la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et les règlements de la Société exigent qu'un administrateur s'abstienne de voter (sauf dans certains cas limités) à l'égard de tout contrat important ou toute opération importante réalisé avec la Société ou proposé à celle-ci auquel l'administrateur est partie et exigent qu'il divulgue par écrit à la Société la nature et la portée de son intérêt dans ce contrat ou cette opération. Les règlements de la Société prévoient en outre que les administrateurs seront rémunérés pour leurs services, selon ce que le conseil peut autoriser de temps à autre. Le conseil a le pouvoir général d'emprunter des sommes d'argent pour le compte de la Société et de grever d'une sûreté les actifs de la Société, et de déléguer ces pouvoirs à l'occasion à un dirigeant de la Société. Les statuts et les règlements de la Société ne prévoient aucun âge de retraite obligatoire pour les administrateurs ni de nombre minimum d'actions qu'ils doivent détenir. Les administrateurs peuvent être élus pour des mandats allant jusqu'à trois ans. Les statuts ou les règlements de la Société ne prévoient pas le vote cumulatif.

Les actions émises et en circulation de la Société consistent en des actions subalternes comportant droit de vote, des actions à droit de vote multiple et des actions ordinaires. Les actions subalternes comportant droit de vote et les actions à droit de vote multiple ont égalité de rang pour ce qui est du versement des dividendes lorsque ceux-ci sont déclarés par le conseil d'administration de la Société. Les actions ordinaires donnent droit à des dividendes équivalents, par action, aux dividendes versés sur les actions subalternes comportant droit de vote et les actions à droit de vote multiple de la Société, sous réserve de l'approbation préalable des actionnaires minoritaires. Les actions subalternes comportant droit de vote confèrent un droit de vote par action, les actions à droit de vote multiple confèrent 10 droits de vote par action et les actions ordinaires confèrent un droit de vote par tranche de 10 actions. Les actions ordinaires sont également rachetables au gré de la Société, dans certains cas, au prix de souscription. Les actions subalternes comportant droit de vote, les actions à droit de vote multiple et les actions ordinaires ont égalité de rang, action pour action, pour ce qui est du partage du reliquat des biens et des actifs de la Société à la liquidation ou la dissolution.

Si une offre d'achat visant les actions à droit de vote multiple est faite de sorte qu'aux termes des dispositions sur les offres publiques d'achat contenues dans les lois sur les valeurs mobilières applicables, cette offre doit être faite à la totalité ou à la quasi-totalité des porteurs d'actions à droit de vote multiple se trouvant dans une province ou un territoire du Canada où les exigences s'appliquent, et que l'initiateur ne fait pas parallèlement une offre identique visant l'achat des actions subalternes comportant droit de vote, les porteurs d'actions subalternes comportant droit de vote en circulation auront alors le droit de convertir les actions subalternes comportant droit de vote qu'ils détiennent en un nombre égal d'actions à droit de vote multiple et de les vendre aux termes de l'offre visant les actions à droit de vote multiple, sauf dans certains cas. Les porteurs d'actions à droit de vote multiple peuvent en tout temps convertir ces actions en actions subalternes comportant droit de vote à raison d'une action contre une action.

En général, les statuts de la Société devraient être modifiés pour changer les droits rattachés aux actions de la Société. Une telle modification devrait être approuvée par les actionnaires de la Société par au moins les deux tiers des voix exprimées lors d'un scrutin. Certaines modifications aux statuts, comme une modification qui changerait les droits rattachés à une catégorie d'actions, nécessiteraient l'approbation d'au moins les deux tiers des voix exprimées par les porteurs de cette catégorie votant séparément à titre de catégorie.

En vertu des règlements de la Société, l'assemblée annuelle des actionnaires a lieu à la date et l'heure que le conseil ou le président du conseil ou, en l'absence du président du conseil, le président, peut déterminer à l'occasion. Le conseil a également le pouvoir de convoquer une assemblée extraordinaire des actionnaires en tout temps. Les seules personnes ayant droit d'être présentes à une assemblée des actionnaires sont celles habiles à y voter, les administrateurs et les vérificateurs de la Société et toute autre personne qui a le droit d'être présente, ou

est tenue d'y être, en vertu d'une disposition de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, des statuts ou des règlements de la Société. Toute autre personne ne peut être admise à l'assemblée des actionnaires que sur invitation du président de l'assemblée ou avec le consentement de l'assemblée.

Afin de respecter la *Loi sur les transports au Canada*, les statuts constitutifs comprennent une disposition qui autorise les administrateurs de la Société à refuser de permettre l'inscription d'un transfert ou de transferts d'actions comportant droit de vote de la Société si ce transfert faisait en sorte que des personnes autres que des Canadiens (au sens de la *Loi sur les transports au Canada*) détenaient ou contrôlaient plus de 25 % a) des actions comportant droit de vote en circulation de la Société ou b) des droits de vote rattachés à la totalité des actions comportant droit de vote en circulation de la Société.

IMPÔT

Le texte qui suit est un résumé des principales incidences de l'impôt sur le revenu fédéral du Canada généralement applicables en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) (« Loi ») aux porteurs d'actions subalternes comportant droit de vote qui, à tout moment pertinent, aux fins de la Loi, n'ont aucun lien de dépendance avec nous, ne sont pas résidents ou réputés résidents du Canada à quelque moment que ce soit, détiennent leurs actions subalternes comportant droit de vote en tant qu'immobilisations, ne détiennent pas ni n'utilisent et ne sont pas réputés détenir ou utiliser des actions subalternes comportant droit de vote relativement à une entreprise exploitée au Canada ou réputée y être exploitée et, dans le cas d'assureurs qui exploitent une entreprise d'assurance au Canada et ailleurs, ne détiennent pas d'actions subalternes comportant droit de vote qui sont des « biens d'assurance désignés » au sens de la Loi ou qui se rattachent effectivement à une entreprise d'assurance exploitée au Canada (« porteurs »). Certaines personnes qui exploitent ou qui sont réputées exploiter une entreprise au Canada, notamment certaines institutions financières, certains courtiers en valeurs mobilières inscrits et certaines sociétés par actions contrôlées par au moins une de ces personnes, ne pourront généralement traiter les actions subalternes comportant droit de vote comme des immobilisations en vertu de la Loi.

Ce résumé est fondé sur les dispositions actuelles de la Loi et du règlement y afférent en vigueur en date du présent rapport annuel, sur les propositions particulières (« propositions fiscales ») visant à modifier la Loi ou le règlement qui ont été annoncées publiquement par le ministre des Finances du Canada avant la date du présent rapport annuel, les dispositions actuelles de la Convention fiscale de 1980 entre le Canada et les États-Unis d'Amérique (« convention ») et sur les pratiques administratives et politiques actuelles publiées par l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Ce résumé ne présente pas une description exhaustive de toutes les incidences fiscales fédérales canadiennes possibles et il ne tient compte, à l'exception des propositions fiscales, d'aucun changement visant la loi, que ce soit par voie législative ou par décision gouvernementale ou judiciaire, pas plus qu'il n'en prévoit, et il ne tient pas compte non plus des lois et des incidences fiscales d'une province ou d'un territoire du Canada ou d'un territoire autre que le Canada. Les investisseurs et porteurs éventuels d'actions subalternes comportant droit de vote sont priés de consulter leur propre conseiller en fiscalité en ce qui a trait aux incidences de l'impôt sur le revenu fédéral canadien indiquées ci-après et toute autre conséquence fiscale fédérale, provinciale, d'État, locale ou étrangère découlant de leur détention et disposition d'actions subalternes comportant droit de vote.

Disposition d'une action subalterne comportant droit de vote

Un porteur qui dispose d'une action subalterne comportant droit de vote ne sera pas assujéti à l'impôt en vertu de la Loi sur tout gain en capital réalisé à la disposition, sauf si l'action subalterne comportant droit de vote est un « bien canadien imposable » du porteur au sens de la Loi et qu'aucun allègement n'est prévu en vertu d'une convention fiscale applicable. Les actions subalternes comportant droit de vote ne seront généralement pas des biens canadiens imposables pour un porteur si ces actions subalternes comportant droit de vote sont inscrites à la cote d'une bourse prescrite au sens de la Loi à la date de disposition, et si ce porteur, ou les personnes avec qui le porteur avait un lien de dépendance (au sens de la Loi), ou une combinaison des deux, ne détenaient pas 25 % ou plus des actions émises d'une catégorie ou série de la Société à un moment quelconque dans les cinq ans précédant la date de la disposition. Aux fins du calcul du pourcentage de 25 % à un moment quelconque pour un porteur en particulier, les options à l'égard de ces actions, y compris des bons de souscription, détenues par le porteur et les personnes avec qui il a un lien de dépendance seront traitées comme si elles avaient été levées ou exercés. En date du présent rapport annuel, les actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote sont inscrites à la cote de la Bourse de Toronto, qui est une bourse prescrite aux fins de la Loi. Les actions subalternes comportant droit de vote peuvent être réputées des biens canadiens imposables d'un porteur qui reçoit ces actions subalternes comportant droit de vote en échange d'autres biens canadiens imposables.

Si une action subalterne comportant droit de vote constitue ou est réputée constituer un bien canadien imposable d'un porteur et si ce porteur est un résident des États-Unis aux fins de la convention, en général, la convention l'exemptera de l'impôt canadien découlant de la disposition d'une action subalterne comportant droit de

vote pourvu que la valeur de celle-ci ne soit pas tirée principalement d'un bien immeuble (y compris de ressources naturelles) situé au Canada. Un porteur qui avait un établissement stable ou une base fixe au Canada durant les 12 mois précédant la disposition de l'action subalterne comportant droit de vote pourrait ne pas pouvoir se prévaloir de cette exemption.

Dividendes

Tout dividende (y compris un dividende en actions) versé ou crédité, ou réputé en vertu de la Loi versé ou crédité, sur des actions subalternes comportant droit de vote sera assujéti à une retenue d'impôt canadien en vertu de la Loi à un taux de 25 % du montant brut du dividende. En général, le taux de la retenue d'impôt sera réduit en vertu des conventions fiscales applicables. Dans le cas de dividendes versés à un porteur qui est un résident des États-Unis et véritable propriétaire de ces dividendes aux fins de la convention, le taux de retenue d'impôt canadien sera généralement de 15 %.

L'EXPOSÉ DES INCIDENCES DE L'IMPÔT SUR LE REVENU FÉDÉRAL DU CANADA QUI PRÉCÈDE EST UNIQUEMENT DE NATURE GÉNÉRALE ET NE CONSTITUE QU'UN RÉSUMÉ; IL NE S'AGIT PAS D'UN AVIS JURIDIQUE OU FISCAL À L'INTENTION D'UN PORTEUR D'ACTIONS SUBALTERNES EN PARTICULIER ET NE DOIT PAS ÊTRE INTERPRÉTÉ COMME TEL. EN CONSÉQUENCE, IL EST RECOMMANDÉ AUX PORTEURS D'ACTIONS SUBALTERNES DE CONSULTER LEUR PROPRE CONSEILLER EN FISCALITÉ QUANT AUX CONSÉQUENCES FISCALES D'UN VERSEMENT DE DIVIDENDES PAR NOUS OU DE LA DISPOSITION D'ACTIONS SUBALTERNES COMPORTANT DROIT DE VOTE.

Les documents mentionnés dans le présent rapport annuel peuvent être consultés à notre siège social au :

Hangar #1, St. John's Airport
C.P. 5188
St. John's (Terre-Neuve) Canada
A1C 5V5

RUBRIQUE 11. DIVULGATION D'INFORMATIONS QUANTITATIVES ET QUALITATIVES CONCERNANT LES RISQUES DU MARCHÉ

Nous inscrivons nos opérations et préparons nos états financiers en dollars canadiens. Pour l'exercice terminé le 30 avril 2002, nous avons maintenu des exploitations au Royaume-Uni, en Norvège, en Suède, en Afrique du Sud et en Australie, d'autres activités ayant également été menées dans d'autres pays. Ces exploitations sont considérées comme autonomes du point de vue des finances et de l'exploitation. En conséquence, nos actifs et nos passifs sont convertis en dollars canadiens au taux de change de fin d'exercice. Les produits et les charges d'exploitation sont convertis en dollars canadiens aux taux de change mensuels. Le fait que beaucoup de nos produits et charges d'exploitation soient libellés en devises autres que le dollar canadien nous expose à des risques de change et de devises.

Pour effectuer une analyse de sensibilité, nous évaluons le risque de perte de la juste valeur attribuable à des changements hypothétiques des taux d'intérêt et des taux de change apportés à des instruments sensibles aux fluctuations du marché. L'information fournie par cette analyse ne représente pas nécessairement les changements réels de la juste valeur qui auraient lieu dans des conditions de marché normales, toutes les variables autres que le facteur de risque du marché précis devant être constantes. Les résultats de l'analyse de sensibilité au 30 avril 2002 sont comme suit :

Risque de change

Une variation de 10 % du taux de change de l'euro, du dollar américain, de la couronne norvégienne et de la livre sterling par rapport au dollar canadien, toutes les autres variables demeurant constantes, aurait donné lieu à une variation de 43,0 millions de dollars de la juste valeur marchande de notre dette à long terme au 30 avril 2002. Le résultat d'une modification des taux de change sur notre dette libellée en devises serait reporté et amorti sur la durée restante de la dette en vertu des PCGR canadiens et aurait un effet direct sur le bénéfice de l'exercice en cours aux termes des PCGR américains. Nous désignons notre dette en euros et en livres sterling comme couverture de notre placement net dans des exploitations étrangères au Royaume-Uni et en Norvège. Ainsi, les gains et les pertes sur cette dette sont contrebalancés par des rajustements pour conversion de devises sur notre placement net dans des exploitations étrangères, lesquels sont reportés comme un élément distinct des capitaux propres jusqu'à ce qu'ils soient matérialisés en vertu des PCGR du Canada. En vertu des PCGR des États-Unis, les rajustements pour conversion correspondants et les gains et les pertes de change sur la dette désignée comme couverture sont inclus dans le calcul du bénéfice global. Une fluctuation de 10 % des taux de change aurait entraîné une variation de 12,5 millions de dollars du BAIIA de nos filiales étrangères autonomes au moment de convertir leurs états des résultats des devises utilisées au dollar canadien pour l'exercice terminé le 30 avril 2002.

Risque de taux d'intérêt

Nous sommes également exposés à un risque lié au marché attribuable à des fluctuations des taux d'intérêt, lié surtout à des taux d'intérêt variables sur la dette à long terme. Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, nous avons conclu un contrat de swap de taux d'intérêt pour fixer les intérêts débiteurs à l'égard d'une tranche de 40,0 millions de livres sterling de nos facilités de crédit de premier rang. Une variation de 10 % des taux d'intérêt variables sur la dette à long terme, toutes les autres variables demeurant constantes, entraînerait une variation de 1,2 million de dollars des intérêts débiteurs pour l'exercice terminé le 30 avril 2002. Une telle variation des taux d'intérêt n'aurait pas d'effet important sur la juste valeur de la dette à long terme connexe.

Risque lié au cours des actions

Au 30 avril 2002, nous n'étions exposés à aucun risque de marché découlant de fluctuations de la valeur au marché de placements à long terme, puisque nous ne détenions aucun placement à long terme négocié dans le public.

RUBRIQUE 12. DESCRIPTION DES TITRES AUTRES QUE LES TITRES DE PARTICIPATION

Sans objet

PARTIE II.

RUBRIQUE 13. DÉFAUTS, ARRIÉRÉS DE DIVIDENDES ET DÉFAILLANCES

Aucun.

RUBRIQUE 14. MODIFICATIONS IMPORTANTES DES DROITS DES PORTEURS DE TITRES ET DE L'EMPLOI DU PRODUIT

Aucune.

RUBRIQUE 15. CONTRÔLES ET PROCESSUS

Aucune modification importante n'a été apportée aux contrôles internes ou à d'autres facteurs qui pourrait avoir une incidence considérable sur ces contrôles après la date de leur évaluation, y compris toute mesure visant à corriger des insuffisances considérables ou des faiblesses importantes.

RUBRIQUE 16.

Sans objet.

PARTIE III

RUBRIQUE 17. ÉTATS FINANCIERS

Les états financiers et les renseignements supplémentaires qui doivent être déposés en vertu de la présente rubrique sont présentés dans le présent rapport annuel sur formulaire 20-F et y sont intégrés par renvoi. Voir la table des matières des états financiers à la rubrique 18 ci-dessous.

RUBRIQUE 18. ÉTATS FINANCIERS

Table des matières

Page	
Rapport des vérificateurs	91
Bilans consolidés	92
États consolidés des résultats.....	93
États consolidés des capitaux propres.....	94
États consolidés des flux de trésorerie.....	95
Notes afférentes aux états financiers consolidés	97

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux actionnaires de
Corporation Hélicoptère CHC

Nous avons vérifié les bilans consolidés de **Corporation Hélicoptère CHC** aux 30 avril 2002 et 2001 et les états consolidés des résultats, des capitaux propres et des flux de trésorerie des exercices terminés les 30 avril 2002, 2001 et 2000. 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 et des États-Unis. 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 30 avril 2002 et 2001 ainsi que des résultats de son exploitation et de l'évolution de ses flux de trésorerie des exercices terminés les 30 avril 2002, 2001 et 2000 selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

St. John's, Canada
le 7 juin 2002

Ernst & Young S.R.L.

Comptables agréés

Corporation Hélicoptère CHC**Bilans consolidés**

Aux 30 avril (en milliers de dollars canadiens)

Constituée en vertu des lois du Canada

	2002		2001	
Actif (note 10)				
Actif à court terme				
Espèces et quasi-espèces (note 4)	112 838	\$	23 550	\$
Débiteurs (note 8)	146 972		137 652	
Impôts à recouvrer	2 106		2 332	
Actifs d'impôts futurs (note 16)	9 206		4 656	
Stocks	174 150		141 770	
Charges payées d'avance	15 323		17 447	
	<u>460 595</u>		<u>327 407</u>	
Immobilisations corporelles, montant net (note 6)	544 169		517 138	
Placements à long terme (note 7)	18 717		24 424	
Autres actifs (note 8)	132 950		119 957	
Actifs d'impôts futurs à long terme (note 16)	9 733		7 362	
	<u>1 166 164</u>	\$	<u>996 288</u>	\$
Passif et capitaux propres				
Passif à court terme				
Créditeurs et charges à payer	140 403	\$	137 051	\$
Impôts sur les bénéfices exigibles	7 091		—	
Tranche à moins d'un an des emprunts (note 10)	113 387		17 642	
	<u>260 881</u>		<u>154 693</u>	
Dette à long terme (note 10)	167 202		236 941	
Billets subordonnés				
de premier rang (note 10)	133 034		197 577	
Déventures subordonnées (note 10)	11 157		11 900	
Autres crédits (note 12)	51 398		39 082	
Passifs d'impôts futurs (note 16)	209 920		200 132	
Capitaux propres	332 572		155 963	
	<u>1 166 164</u>	\$	<u>996 288</u>	\$

Engagements et passifs éventuels (notes 21 et 22)

Au nom du conseil,

administrateur

administrateur

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

Corporation Hélicoptère CHC
États consolidés des résultats

Exercices terminés les 30 avril (en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)

	2002	2001	2000
Produits	617 816 \$	593 849 \$	534 049 \$
Charges d'exploitation	<u>496 993</u>	<u>477 300</u>	<u>440 237</u>
Bénéfice avant les éléments suivants	120 823	116 549	93 812
Amortissement	(18 622)	(19 980)	(21 577)
Gain à la cession d'actifs	<u>1 859</u>	<u>998</u>	<u>(93)</u>
Bénéfice d'exploitation	104 060	97 567	72 142
Charges de financement (note 10)	(48 845)	(55 483)	(45 250)
Quote-part du bénéfice (de la perte) de sociétés associées	<u>1 111</u>	<u>(416)</u>	<u>1 998</u>
Bénéfice d'exploitation avant les éléments suivants et les impôts sur les bénéfices	56 326	41 668	28 890
Gain à la vente d'activités d'exploitation et de placements (note 5)	—	5 761	5 259
Règlement de la dette et frais de restructuration (note 11)	<u>—</u>	<u>(21 904)</u>	<u>(7 447)</u>
Bénéfice avant (la provision pour) le recouvrement d'impôts sur les bénéfices	56 326	25 525	26 702
(Provision pour) recouvrement d'impôts sur les bénéfices (note 16)	(9 750)	6 395	(5 919)
Part des actionnaires sans contrôle (note 7)	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>(757)</u>
Bénéfice net	<u>46 576 \$</u>	<u>31 920 \$</u>	<u>20 026 \$</u>
Résultat par action (note 17)			
De base	2,83 \$	2,03 \$	1,30 \$
Dilué	2,58	1,90	1,29

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

Corporation Hélicoptère CHC
États consolidés des capitaux propres

Exercices terminés les 30 avril (en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)

	2002	2001	2000
Bénéfices non répartis au début de l'exercice, comme présentés initialement	70 704 \$	49 350 \$	29 324 \$
Application rétroactive des modifications apportées aux conventions comptables (note 3)	—	(8 870)	—
Bénéfices non répartis au début de l'exercice, comme retraités	70 704	40 480	29 324
Bénéfice net	46 576	31 920	20 026
Dividendes déclarés	—	(1 696)	—
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	117 280	70 704	49 350
Capital social (note 13)	236 007	119 493	114 892
Surplus d'apport (note 13)	3 291	3 291	3 715
Gain ou perte de change (note 14)	(24 006)	(37 525)	(48 453)
Total des capitaux propres	332 572 \$	155 963 \$	119 504 \$
Dividendes versés par action participante avec droit de vote	—	0,11 \$	—

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

Corporation Hélicoptère CHC
États consolidés des flux de trésorerie

Exercices terminés les 30 avril (en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)

	2002	2001	2000
Activités d'exploitation			
Bénéfice d'exploitation	104 060 \$	97 567 \$	72 142 \$
Éléments n'influant pas sur les liquidités :			
Amortissement	18 622	19 980	21 577
(Gain) perte à la cession d'actifs	(1 859)	(998)	93
Divers	(2 037)	(1 370)	(4 758)
Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant intérêts et impôts sur les bénéfices	118 786	115 179	89 054
Intérêts, déduction faite de l'amortissement des frais de financement reportés	(44 645)	(54 215)	(46 323)
Impôts de l'exercice (versés) reçus, montant net	(5 089)	2 260	(10 755)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	69 052	63 224	31 976
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement (note 18)	(15 561)	(30 363)	(10 104)
	53 491	32 861	21 872
Activités de financement			
Avances sur la dette à long terme	100 748	543 172	620 986
Remboursements de la dette à long terme	(156 295)	(114 693)	(54 444)
Règlement de la dette	—	(574 392)	(473 633)
Dette bancaire à court terme	—	—	(27 532)
Frais de financement reportés	—	(3 749)	(10 522)
Coûts des régimes de retraite payés d'avance	(4 003)	(15 412)	(7 824)
Subventions gouvernementales reçues	—	614	4 406
Émission de capital social	114 504	4 662	119
Dividendes versés	—	(1 696)	—
	54 954	(161 494)	51 556
Activités d'investissement			
Produit net de la cession d'activités d'exploitation et de placements (note 5)	—	169 601	35 845
Placements à long terme (note 7)	—	—	(132 955)
Impôts sur les bénéfices versés à la cession de placements	—	—	(19 347)
Immobilisations corporelles			
Acquisitions	(37 307)	(40 105)	(33 516)
Inspections majeures d'hélicoptères	(9 913)	(6 055)	(2 142)
Composantes d'hélicoptères, montant net	(11 268)	3 580	1 112
Produit des cessions	49 758	2 723	102 553
Remboursement des (avances sur les) débiteurs à long terme	(2 342)	3 839	6 181
Frais de démarrage	(7 419)	(6 795)	(5 167)
Divers	(499)	522	465
	(18 990)	127 310	(46 971)

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

Corporation Hélicoptère CHC**États consolidés des flux de trésorerie (suite)**

Exercices terminés les 30 avril (en milliers de dollars canadiens, sauf les montants par action)

	2002	2001	2000
Effet des variations du taux de change sur les espèces et quasi-espèces	(167) \$	228 \$	(4 057) \$
Variation des espèces et quasi-espèces au cours de l'exercice	89 288	(1 095)	22 400
Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice	23 550	24 645	2 245
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice	112 838 \$	23 550 \$	24 645 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation par action (note 17)	4,19 \$	4,02 \$	2,08 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

1) Sommaire des principales conventions comptables

Mode de présentation

Corporation Hélicoptère CHC (la « société ») est un des plus importants fournisseurs de services de transport par hélicoptère auprès du secteur pétrolier et gazier international. À l'heure actuelle, la société exerce ses activités dans plus de vingt pays, comptant d'importantes unités d'exploitation en Norvège, au Royaume-Uni, en Afrique du Sud, en Australie et au Canada. La société offre principalement des services de transport par hélicoptère au secteur pétrolier et gazier pour les besoins des activités de production et d'exploration et aux secteurs des services médicaux d'urgence et de recherche et sauvetage.

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de la société et de ses filiales en propriété exclusive. Ils ont été dressés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada et sont conformes aux principes comptables généralement reconnus des États-Unis, sauf comme décrit à la note 26.

La préparation de ces états financiers consolidés exige de la part de la direction qu'elle produise des estimations et formule des hypothèses qui influent sur les montants d'actif et de passif présentés et la présentation d'actifs et de passifs éventuels aux dates des états financiers et le montant des produits et des charges déclarés pendant la période visée. En raison de leur nature, ces estimations sont sujettes à l'incertitude relative à la mesure. Les modifications apportées à ces estimations dans les périodes futures pourraient avoir un effet important sur les états financiers et elles sont comptabilisées dans la période au cours de laquelle elles ont lieu.

Conversion de devises

Les opérations libellées en devises autres que la monnaie fonctionnelle des unités d'exploitation sont converties au taux de change en vigueur au début du mois durant lequel l'opération a eu lieu. Les actifs et passifs monétaires sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les éléments non monétaires sont convertis au cours d'origine. Tous les gains et pertes de change sont inclus dans les résultats, sauf les gains et pertes de change non matérialisés à la conversion de la dette à long terme qui n'a pas été désignée à titre de couverture des placements nets de la société dans des exploitations étrangères autonomes. Les gains et pertes qui ne sont pas inclus dans les résultats sont reportés et amortis de manière linéaire sur la durée de vie restante de la dette. Lors du règlement d'une dette, les gains et pertes de change reportés connexes sont constatés aussitôt. À compter du 1^{er} mai 2002, les principes comptables généralement reconnus du Canada exigeront que les gains et pertes de change non matérialisés à la conversion de la dette à long terme soient inclus immédiatement dans les résultats. La norme sera appliquée de façon rétroactive avec retraitement des états financiers des périodes antérieures.

Les filiales étrangères de la société sont autonomes sur les plans finances et exploitation. Par conséquent, leurs actifs et passifs sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les produits et charges sont convertis aux taux de change en vigueur au début du mois. Le gain net ou la perte nette en résultant, ainsi que ceux liés à la dette à long terme libellée en devises désignée comme couverture des activités d'exploitation autonomes de la société, sont reportés à titre d'élément distinct des capitaux propres jusqu'à ce qu'ils soient matérialisés.

Stocks

Les stocks, constitués surtout de pièces d'aéronef, sont évalués au montant le moins élevé entre le coût moyen et la valeur de remplacement. Le coût du stock révisé comprend le coût des matières premières, le coût direct de la main d'œuvre et les frais généraux correspondants.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont amorties sur leur durée de vie utile estimative selon les méthodes suivantes :

Les biens volants, constitués des cellules d'hélicoptères et de leurs composantes, sont amortis à leur valeur résiduelle estimative sur 15 ans selon la méthode linéaire, à 2 % par année. Les valeurs résiduelles tiennent compte de la convention comptable relative aux composantes de l'hélicoptère et sont revues régulièrement afin d'en assurer la pertinence.

Les installations et le matériel sont amortis suivant la méthode de l'amortissement dégressif ou linéaire à des taux allant de 5 % à 20 %.

1) Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Comptabilisation des composantes des hélicoptères

Les cellules et les composantes des hélicoptères sont inspectées, réparées et révisées périodiquement tel qu'il est précisé par les équipementiers initiaux et les organismes de réglementation aérienne. Les coûts engagés aux fins de l'exécution des inspections, des réparations et des révisions sont imputés aux charges d'exploitation sur la période de prestation future prévue fondée sur les heures de vol. Les coûts de réparation et de révision courantes sont passés en charges au fur et à mesure qu'ils sont engagés.

Placements à long terme

Les placements à long terme sur lesquels la société exerce une influence notable sont comptabilisés à la valeur de consolidation. En vertu de cette méthode, le placement est d'abord comptabilisé au coût et la valeur comptable est redressée par la suite pour prendre en compte la quote-part revenant à la société des bénéfices après acquisition de l'entité émettrice. Les placements à long terme sur lesquels la société n'exerce pas d'influence notable sont comptabilisés au coût. Le revenu de ces placements est comptabilisé seulement dans la mesure où des dividendes sont reçus. S'il survient une baisse de valeur autre que temporaire, les placements sont réduits à la valeur de réalisation estimative.

Frais financiers reportés

Les frais financiers reportés sont amortis selon la méthode linéaire sur la durée de la dette correspondante.

Intérêt capitalisé

L'intérêt sur les fonds utilisés aux fins de construction d'installations est capitalisé pendant les périodes précédant la date à laquelle l'actif peut être exploité à des niveaux de capacité préétablis.

Frais de démarrage

La société reporte les dépenses, déduction faite des revenus différentiels accrus liés aux activités d'exploitation, des nouvelles entreprises au cours de la période précédant le moment où ces nouvelles entreprises sont en mesure de fournir les produits et services prévus de façon constante. Le report se produit quand les dépenses sont directement liées à la mise en service des nouvelles entreprises, sont appelées à augmenter et sont considérées par la direction comme étant recouvrables grâce aux futures activités d'exploitation des nouvelles entreprises. La capitalisation prend fin selon le plus rapproché des deux événements, à savoir l'atteinte d'un niveau d'activité commerciale précis ou le passage d'une période de temps déterminée. L'amortissement des coûts reportés est fondé sur la durée prévue des avantages à en être tirés et ne dépasse pas cinq ans.

Aide gouvernementale

L'aide gouvernementale se rapportant à l'acquisition d'installations et de matériel est comptabilisée à titre de crédit reporté. Ces crédits sont amortis sur la durée de vie des biens auxquels ils correspondent de la même manière que l'actif est amorti. L'aide gouvernementale ayant trait à l'exploitation est portée en diminution de la charge correspondante au moment où elle est obtenue.

Constatation des produits

Les produits de la division d'exploitation des hélicoptères sont comptabilisés d'après les conditions figurant dans les contrats conclus avec les clients, lesquelles prévoient généralement des produits en fonction des heures de vol, à des taux contractuels ou à des prix mensuels fixes ou une combinaison des deux.

Les produits de la division de réparation et révision des moteurs et composantes sont constatés au prorata des travaux, d'après la valeur de vente des coûts réels engagés et les travaux effectués. La division de réparation et révision facture ses clients en avance dans le cas des contrats de facturation en fonction du nombre d'heures de vol. Normalement, une partie de ces produits est constatée mensuellement afin de refléter les services courants, le reste étant constaté au fur et à mesure que les services de réparation et révision majeurs sont rendus.

1) Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Impôts futurs

La société applique la méthode du passif fiscal pour comptabiliser ses impôts sur les bénéfices. En vertu de cette méthode, les actifs et passifs d'impôts futurs sont déterminés en fonction des écarts entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et passifs et sont évalués au moyen des taux d'imposition pratiquement en vigueur à la date du bilan. L'incidence des modifications des taux d'imposition sur les actifs et passifs d'impôts futurs est imputée aux résultats dans la période au cours de laquelle ces modifications sont pratiquement en vigueur (note 3).

Coûts et obligations découlant des régimes de retraite

La société offre des régimes de retraite à cotisations déterminées et à prestations déterminées couvrant pratiquement tous ses employés. Afin d'évaluer ses obligations au titre des prestations constituées pour ses régimes à prestations déterminées, la société utilise la méthode de répartition des prestations au prorata des années de service et les hypothèses les plus probables. L'actif des régimes est évalué aux valeurs marchandes actuelles. Les gains et pertes actuariels, les coûts des services passés, les modifications des régimes et les montants de transition sont amortis selon la méthode linéaire sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants aux régimes (notes 3 et 23).

Rémunérations à base d'actions

L'émission d'options en vertu du régime d'options d'achat d'actions de la société est traitée comme une opération portant sur les capitaux propres aux fins comptables et, en conséquence, ne donne pas lieu à une charge de rémunération dans les états financiers consolidés. Les cotisations de la société au régime d'actionnariat des employés sont passées en charges au moment où elles sont engagées.

L'émission des droits à la plus-value d'actions en vertu du régime de droits à la plus-value d'actions de la société entraîne la comptabilisation d'une charge de rémunération dans les états financiers consolidés. La charge de rémunération liée aux droits à la plus-value d'actions, pendant la période où ils s'acquièrent, représente l'excédent du cours du marché des actions de la société par rapport à la valeur qui leur est accordée en vertu du régime de droits à la plus-value d'actions. Une variation de la valeur marchande des actions entre la date de l'octroi des droits à la plus-value d'actions, ou la dernière date d'évaluation, et la date du bilan entraîne une hausse ou une baisse de la charge de rémunération de la période (note 9).

À compter du 1^{er} mai 2002, la société adoptera une nouvelle norme comptable canadienne concernant la rémunération à base d'actions. Cette nouvelle norme aura une incidence sur les périodes dans lesquelles les charges liées aux droits à la plus-value d'actions de la société sont enregistrées. En vertu de la nouvelle norme, la société sera tenue de fournir de l'information concernant l'incidence de l'utilisation de la méthode de comptabilisation des options d'achat d'actions à leur juste valeur sur le bénéfice pro forma.

Instruments financiers

La société conclut régulièrement des contrats d'instruments financiers dérivés, principalement des contrats de change et des swaps de taux d'intérêt pour gérer les risques de change et de taux d'intérêt. Les gains et les pertes sur les contrats de change désignés comme des couvertures d'engagements ou d'opérations prévues libellés en devises sont constatés dans les résultats pendant la même période où les gains et les pertes sont enregistrés sur les opérations sous-jacentes. Les encaissements et les décaissements en vertu des swaps de taux d'intérêt sont constatés à titre de rajustement des intérêts débiteurs.

Résultat par action

La société recourt à la méthode du rachat d'actions pour comptabiliser le résultat dilué par action. Conformément à la méthode du rachat d'actions, le résultat dilué par action est calculé à partir du nombre moyen pondéré d'actions et l'équivalent en actions diluées (note 3).

1) Sommaire des principales conventions comptables (suite)

Espèces et quasi-espèces

Les espèces et quasi-espèces comprennent l'encaisse et les soldes bancaires ainsi que les placements dans des instruments du marché monétaire assortis d'échéances initiales de moins de 90 jours et facilement convertibles à court terme en un montant connu d'espèces dont la valeur ne risque pas de changer de façon significative. La société utilise la méthode indirecte pour établir l'état des flux de trésorerie.

2) Chiffres correspondants de l'exercice précédent

Certains chiffres correspondants de l'exercice précédent ont été reclassés pour qu'ils soient conformes à la présentation adoptée pour l'exercice. Notamment, 20,0 millions de dollars de produits pour 2000 ont été réaffectés aux charges d'exploitation, ce qui représentent des produits sur des dépenses réimputées aux clients et qui, à partir de 2001, sont présentées selon un montant net.

3) Modifications apportées aux conventions comptables

États financiers intermédiaires

En date du 1^{er} mai 2001, la société a adopté une nouvelle recommandation comptable de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (« ICCA ») concernant les états financiers intermédiaires. L'adoption de cette norme a donné lieu à la présentation d'informations additionnelles par voie de notes, mais n'a toutefois pas eu d'incidence importante sur les résultats ou la situation financière de la société.

Impôts futurs

L'ICCA a émis une nouvelle recommandation comptable à l'égard des impôts futurs qui a été adoptée par la société en date du 1^{er} mai 2000. En vertu de cette nouvelle norme, les économies et obligations fiscales futures sont déterminées selon les écarts entre la valeur comptable et la valeur fiscale des actifs et des passifs et sont évaluées au moyen des taux d'imposition pratiquement en vigueur à la date du bilan.

La société a adopté rétroactivement la norme sur les impôts futurs sans procéder au retraitement des états financiers des exercices antérieurs. En conséquence, au 1^{er} mai 2000, la société a augmenté les immobilisations corporelles de 32,8 millions de dollars, diminué les capitaux propres de 8,9 millions de dollars et haussé le passif d'impôts futurs nets de 41,7 millions de dollars.

Au cours du troisième trimestre de 2001, la société a constaté un recouvrement d'impôts de 9,5 millions de dollars lié aux diminutions futures du taux d'imposition. Ces diminutions de taux seront échelonnées sur les années d'imposition 2001 à 2004. Selon la nouvelle recommandation comptable de l'ICCA à l'égard des impôts sur les bénéfices, ces diminutions de taux se traduisent dans les résultats quand elles sont pratiquement en vigueur. Outre le recouvrement d'impôts sur les bénéfices de 9,5 millions de dollars lié à la diminution du taux d'imposition canadien, l'adoption de la nouvelle norme comptable n'a pas eu d'incidence majeure pendant l'exercice.

Avantages sociaux futurs

En date du 1^{er} mai 2000, la société a adopté, sur une base prospective, la nouvelle recommandation comptable de l'ICCA sur les avantages sociaux futurs. L'adoption de cette norme n'a pas eu d'incidence notable sur les résultats ou la situation financière de la société.

Résultat par action

La société a adopté la nouvelle recommandation de l'ICCA sur le résultat par action en date du 1^{er} février 2001. La société a alors remplacé la méthode des gains théoriques par la méthode du rachat d'actions pour comptabiliser le résultat dilué par action. Cette convention a été appliquée rétroactivement.

4) Espèces et quasi-espèces

Au 30 avril 2002, l'encaisse comprenait des fonds réservés aux fins de retenues d'impôts payables de 10,8 millions de dollars (7,6 millions de dollars en 2001).

5) Gain à la vente d'activités d'exploitation et de placements

Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, la société a vendu quatre activités secondaires pour un produit total net de 169,6 millions de dollars, entraînant un gain avant impôts de 5,8 millions de dollars. Parmi les activités qui ont été cédées, notons certaines activités d'exploitation non liées au pétrole et au gaz, situées au R.-U.; une société en propriété exclusive de services d'hélicoptère sur le marché côtier, Helifyg AB; une société en propriété exclusive de services d'ambulance aériens à voilure fixe, Lufttransport AS; les activités côtières canadiennes d'hélicoptères et leurs actifs.

Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2000, la société a vendu les 5,5 millions d'actions ordinaires de Vector Aerospace Corporation (« Vector ») restantes à un prix de 6,25 \$ l'action; elle s'est départie de sa participation de 33,3 % dans Helicopteros SA, société espagnole d'exploitation d'hélicoptères, et a cédé sa participation en actions de 46,7 % dans Airlift AS, exploitant d'hélicoptères en Norvège, pour un produit total, déduction faite des charges, de 35,8 millions de dollars entraînant un gain avant impôts de 5,3 millions de dollars.

6) Immobilisations corporelles

	<u>2002</u>		<u>2001</u>
Biens volants			
Coût	589 415	\$	581 840
Amortissement cumulé	<u>37 772</u>		<u>41 891</u>
	551 643		539 949
Amortissement des composantes d'hélicoptère	<u>82 233</u>		<u>92 415</u>
	<u>469 410</u>		<u>447 534</u>
Installations			
Coût	74 961		62 701
Amortissement cumulé	<u>18 230</u>		<u>12 436</u>
	<u>56 731</u>		<u>50 265</u>
Matériel			
Coût	34 662		36 282
Amortissement cumulé	<u>16 634</u>		<u>16 943</u>
	<u>18 028</u>		<u>19 339</u>
	<u>544 169</u>	\$	<u>517 138</u>

Les charges d'exploitation comprennent l'amortissement des coûts des composantes d'hélicoptères de 120,3 millions de dollars (136,4 millions de dollars en 2001; 17,5 millions de dollars en 2000). Les dépenses réelles liées aux composantes d'hélicoptères au cours de l'exercice se sont établies à 131,6 millions de dollars (132,8 millions de dollars en 2001; 126,4 millions de dollars en 2000).

7) Placements à long terme et acquisitions

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Placements à long terme, à la valeur de consolidation		
Canadian Helicopters Limited (45 %)	3 420 \$	2 943 \$
Wiking Helikopter Service GmbH (49 %)	—	6 258
Placements à long terme, au coût		
Canadian Helicopters Limited, actions privilégiées	15 000	15 000
Divers	297	223
	<u>18 717 \$</u>	<u>24 424 \$</u>

En janvier 2002, la société a vendu sa participation en actions de 49 % dans Wiking Helikopter Service GmbH, société d'activités côtières d'hélicoptères en Allemagne.

En octobre 2000, la société a conclu la vente de ses activités côtières canadiennes d'hélicoptères et des actifs connexes à une nouvelle société, Canadian Helicopters Limited (« CHL ») et a acquis une participation en actions ordinaires de 45 % dans CHL pour une contrepartie au comptant de 4,5 millions de dollars. En outre, la société a investi 15 millions de dollars dans des actions privilégiées de CHL, qui sont comptabilisées à la valeur d'acquisition.

En date du 11 août 1999, la société a acquis 91,3 % des actions en circulation de Helicopter Services Group (« HSG »), et les actions restantes ont été acquises le 30 septembre 1999. La contrepartie au comptant, y compris les coûts de l'opération, pour l'acquisition des actions de HSG a totalisé 229,5 millions de dollars. L'acquisition a été comptabilisée selon la méthode de l'acquisition, et les résultats d'exploitation de HSG ont été intégrés dans les états financiers consolidés à compter du 11 août 1999. Le prix d'acquisition a été réparti selon la juste valeur des actifs nets identifiables comme suit :

Encaisse (déduction faite de la dette bancaire)	45 100 \$
Autres actifs à court terme	184 800
Immobilisations	457 000
Autres actifs à long terme	92 700
Passif à court terme	(108 600)
Dette à long terme	(325 300)
Autres obligations à long terme	(116 200)
Total de la contrepartie	<u>229 500 \$</u>

8) Autres actifs

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Charges de retraite payées d'avance (note 23)	69 155 \$	59 398 \$
Frais de démarrage	15 947	9 158
Frais financiers reportés, moins l'amortissement cumulé de 7 641 342 \$ (3 837 401 \$ en 2001)	15 053	18 712
Prêts à long terme	14 276	10 276
Prêt à recevoir d'une société émettrice (CHL)	8 571	9 692
Paiements anticipés sur des obligations à long terme	6 739	2 460
Billet à recevoir	5 252	5 056
Prêts à l'achat d'actions par les employés	3 517	3 836
(Gains) pertes de change reporté(e)s, moins l'amortissement cumulé de 884 482 \$ (97 828 \$ en 2001)	(193)	674
Divers	<u>1 221</u>	<u>1 478</u>
	<u>139 538</u>	<u>120 740</u>
Moins : la tranche à moins d'un an	<u>(6 588)</u>	<u>(783)</u>
	<u>132 950 \$</u>	<u>119 957 \$</u>

8) Autres actifs (suite)

Les prêts à long terme portant intérêt de 5,5 % à 5,7 % (5,5 % en 2001) sont des prêts de rang inférieur liés à la location de certains aéronefs. Le capital et les intérêts accumulés sont exigibles à l'échéance. Les prêts arrivent à échéance de février 2005 à février 2007.

Le prêt à recevoir de CHL porte intérêt à un taux d'acceptation bancaire précis, majoré de 255 points de base, arrive à échéance en novembre 2005 et est exigible par versements échelonnés du capital et de l'intérêt réunis de 130 000 \$ par mois, accompagné d'un règlement final exigible à l'échéance. Le prêt est garanti par certains aéronefs et lettres de crédit et se rapporte à la vente des activités côtières canadiennes d'hélicoptères.

Les paiements anticipés à long terme comprennent les paiements anticipés au régime de pension public de la Norvège ainsi que les loyers d'aéronefs payés d'avance.

Le billet à recevoir porte intérêt à 9 % et vient à échéance en mai 2002. Le billet a été remboursé après la clôture de l'exercice.

Les prêts à l'achat d'actions par les employés sont des prêts entièrement garantis ne portant pas intérêt, pour lesquels les actions acquises sont données en garantie et des paiements équivalant à 5 % du capital du prêt initial sont exigés à chaque date anniversaire du prêt, le solde étant remboursable au dixième anniversaire. À la cessation d'emploi, les prêts doivent être remboursés dans les 60 jours.

9) Droits à la plus-value d'actions

Au 30 avril 2002, la société comptait 332 946 (175 900 en 2001) droits à la plus-value d'actions acquis et non exercés dont le prix d'exercice variait de 4,30 \$ à 20,55 \$ l'unité. À la date d'exercice, des montants au comptant seront versés aux porteurs calculés d'après l'écart entre la valeur marchande des actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote à la Bourse de Toronto et le prix d'exercice. La société comptait également 297 126 unités additionnelles qui ont été octroyées mais qui n'étaient pas acquises au 30 avril 2002. On prévoit que ces unités seront acquises au cours des exercices 2003 et 2004.

Les charges de rémunération relatives aux droits à la plus-value d'actions pour l'exercice terminé le 30 avril 2002 se sont établies à 3,6 millions de dollars (2,5 millions de dollars en 2001; néant en 2000). Au 30 avril 2002, la société avait un passif inscrit de 5,6 millions de dollars au titre des droits à la plus-value d'actions qui se sont acquis mais qui n'ont pas été exercés.

Les droits à la plus-value d'actions octroyés par la société doivent être exercés dans un délai de dix ans suivant la date à laquelle ils s'acquièrent. Les droits à la plus-value d'actions acquis au 30 avril 2002 viennent à échéance entre 2010 et 2012.

10) Dettes

a) Dette à long terme

<u>Taux d'intérêt</u>	<u>Conditions de remboursement</u>	<u>Dates d'échéance</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Facilités de crédit de premier rang				
Facilité de crédit non renouvelable				
TIOL du R.-U. + 2 % (3 % en 2001)	Trimestriellement et à l'échéance	Juillet 2005	155 004 \$	163 983 \$
TIOL des É.-U. + 2 %	À l'échéance	Décembre 2002	20 380	—
Facilités de crédit renouvelables				
Taux préférentiel canadien + 2 %	À l'échéance	Juillet 2005	—	3 679
Taux de base américain + 2 %	À l'échéance	Juillet 2005	—	6 919
Acceptation bancaire + 3 %	À l'échéance	Juillet 2005	—	4 000
TIOL des É.-U. + 3 %	À l'échéance	Juillet 2005	—	43 576
Autres emprunts à terme				
7,85 %	Semestriellement	Novembre 2018	26 404	25 404
Billet convertible subordonné, non garanti à 12 %, à payer à une société affiliée de l'actionnaire majoritaire (note 24)	À l'échéance	Décembre 2010	4 233	4 157
Billet convertible à 5,75 %	À vue	—	392	384
Ne portant pas intérêt	Mensuellement	Février 2009	967	859
3,22 %	Mensuellement	Juin 2001	—	77
5,75 %	À l'échéance	Janvier 2008	833	802
Total de la dette à long terme			208 213	253 840
Moins : la tranche à moins d'un an			41 011	16 899
			<u>167 202 \$</u>	<u>236 941 \$</u>

Les taux d'intérêt variables applicables au 30 avril se présentaient comme suit :

	<u>2002</u> %	<u>2001</u> %	<u>2000</u> %
Taux préférentiel canadien	4,0	6,5	7,0
TIOL des É.-U.	1,84	4,76	6,13
TIOL du R.-U.	4,07	5,52	s.o.
Acceptation bancaire	2,31	4,93	5,66
Taux de base américain	5,25	7,50	9,5

Au 30 avril 2001, une tranche de la dette bancaire d'environ 3,7 millions de dollars était classée comme dette à long terme étant considérée comme une tranche des facilités de crédit renouvelables en vertu des facilités de crédit de premier rang.

Les modalités de certains accords de prêt et contrats de location d'hélicoptères de la société imposent des limites financières et d'exploitation à la société. Ces ententes limitent notamment la capacité de la société de contracter une nouvelle dette, de créer des privilèges, d'engager des dépenses en immobilisations, de vendre ou de sous-louer des actifs, de s'engager dans des fusions ou des acquisitions et de verser des dividendes ou d'autres paiements. Au cours de l'exercice, la société s'est conformée à toutes les clauses restrictives et autres modalités imposées par ses contrats de prêt et de location d'hélicoptères.

10) Dettes (suite)

Le 1^{er} juin 1999, dans le cadre d'un certain financement visant l'acquisition d'une participation de 7 % dans HSG, la société a émis à une banque à charte canadienne un billet convertible, payable à vue, d'un montant en capital de 250 000 \$ US (391 925 \$) portant intérêt à 5,75 % par année, convertible en 105 000 actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote en tout temps jusqu'au 1^{er} juin 2004, à un prix de conversion réel de 3,45 \$ l'action subalterne de catégorie A comportant droit de vote.

Garantie

À titre de garantie de certains emprunts à terme, la société a fourni des charges spécifiques sur les biens immobiliers et autres actifs ayant une valeur comptable nette de 21,8 millions de dollars au 30 avril 2002. À titre de garantie des facilités de crédit de premier rang, la société a fourni une débenture de 750,0 millions de dollars, comprenant une charge fixe sur tous les biens francs et biens à bail importants et tous les aéronefs, une charge flottante sur tous les autres biens et une cession générale des créances.

Exigences en matière de remboursement

Les exigences en matière de remboursement du capital pour les cinq prochains exercices se présentent comme suit :

2003	41 011 \$
2004	20 950
2005	20 950
2006	100 155
2007	1 822

b) Billets subordonnés de premier rang

Les billets subordonnés de premier rang de 145,0 millions d'euros (204,7 millions de dollars) portent intérêt à 11,75 % par année, payable semestriellement le 15 janvier et le 15 juillet, et sont exigibles en juillet 2007.

Les billets subordonnés de premier rang et les garanties subsidiaires sont des titres subordonnés de premier rang et se classent derrière toutes les dettes de premier rang actuelles et futures de la société, y compris les emprunts en vertu des facilités de crédit de premier rang (note 10 a)). Les billets subordonnés de premier rang se classent au même rang que les autres titres subordonnés de premier rang et à un rang supérieur aux titres subordonnés. Les garanties des billets subordonnés de premier rang se classent à un rang inférieur à toutes les dettes de premier rang actuelles et futures des filiales répondantes, y compris les garanties des emprunts en vertu des facilités de crédit de premier rang.

La société peut racheter les billets subordonnés de premier rang en totalité ou en partie en tout temps à compter du 15 juillet 2004, à un taux de rachat allant de 105,875 % à 100 % du capital des billets subordonnés de premier rang rachetés. En outre, en tout temps avant le 15 juillet 2003, la société peut racheter jusqu'à 35 % du capital initial des billets subordonnés de premier rang, dans les 90 jours suivant un ou plusieurs appels publics à l'épargne, au moyen du produit net découlant de ces appels publics à l'épargne, à un taux de rachat égal à 111,75 % du capital, dans la mesure où, immédiatement après le rachat, au moins 65 % du capital initial des billets subordonnés de premier rang restent impayés. Après le 30 avril 2002, la société a remboursé une partie de ces billets, comme décrit à la note 25.

c) Débentures subordonnées

Les débentures subordonnées portent intérêt à 8 % par année, payable semestriellement, le 30 avril et le 31 octobre, et arrivent à échéance en août 2007. Les débentures sont subordonnées à toutes les dettes de premier rang, y compris les facilités de crédit de premier rang (note 10 a)) et les billets subordonnés de premier rang (note 10 b)). La société peut racheter les débentures à un taux de rachat allant de 102 % à 100 % du capital des débentures faisant l'objet du rachat. L'acte de fiducie exige des paiements obligatoires du fonds d'amortissement et des rachats ultérieurs équivalents des débentures subordonnées de 743 000 \$ le 31 août de chacun des cinq prochains exercices. Le paiement du fonds d'amortissement exigé le 31 août 2002 est compris dans la tranche à moins d'un an des obligations à long terme. La société a donné ses actions de CHC Helicopter Holdings Limited, filiale en propriété exclusive, en garantie des débentures.

10) Dettes (suite)

Change

Le total de la dette libellée en devises et son équivalent en dollars canadiens s'établissent comme suit :

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Dettes en euros – 145 000 000 € (145 000 000 € en 2001)	204 667 \$	197 577 \$
Dettes en livres sterling – 68 241 435 £ (74 963 379 £ en 2001)	155 837	164 785
Dettes en dollars US – 13 250 000 \$ US (33 133 641 \$ US en 2001)	20 772	50 880
Dettes en couronnes norvégiennes – 141 500 000 NOK (150 955 000 NOK en 2001)	<u>26 404</u>	<u>25 481</u>
	<u>407 680 \$</u>	<u>438 723 \$</u>

Charges de financement

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Intérêts sur la dette	42 164 \$	53 625 \$	48 549 \$
Amortissement des frais de financement reportés et des pertes de change	4 728	2 364	(1 073)
Divers	<u>1 953</u>	<u>(506)</u>	<u>(2 226)</u>
	<u>48 845 \$</u>	<u>55 483 \$</u>	<u>45 250 \$</u>

Au cours de l'exercice, environ 1,0 million de dollars (1,1 million de dollars en 2001; néant en 2000) d'intérêts ont été capitalisés relativement au financement de la construction de certaines installations.

Tranche à court terme de la dette

La tranche à court terme de la dette est comme suit :

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Tranche à court terme de la dette à long terme	41 011 \$	16 899 \$
Tranche à court terme des billets subordonnés de premier rang (note 25)	71 633	—
Tranche à court terme des débentures subordonnées	<u>743</u>	<u>743</u>
	<u>113 387 \$</u>	<u>17 642 \$</u>

11) Règlement de la dette et frais de restructuration

Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, la société a engagé 21,9 millions de dollars de frais de règlement de la dette liés au refinancement des facilités de crédit de soumission, au remboursement anticipé de certains prêts intersociétés et à la résiliation anticipée d'un swap de taux d'intérêt.

Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2000, la société a engagé 5,5 millions de dollars de frais de règlement de la dette liés au refinancement de certains emprunts à terme et, en raison de l'acquisition de HSG, a engagé 1,9 million de dollars de frais de restructuration liés à l'intégration des activités d'exploitation européennes.

12) Autres crédits

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Produits reportés	16 605 \$	16 634 \$
Aide gouvernementale reportée	6 392	7 889
Obligations au titre des prestations constituées (note 23)	12 364	8 068
Gains reportés à la vente – cession-bail d'aéronefs	10 571	832
Demandes de règlement à payer	5 466	5 659
	<u>51 398 \$</u>	<u>39 082 \$</u>

La société a conclu des accords relatifs à un régime de retraite complémentaire non capitalisé avec certains de ses dirigeants. Les obligations au titre des prestations constituées comprises dans les autres crédits au 30 avril 2002 étaient de 9,2 millions de dollars (6,9 millions de dollars en 2001). En outre, la société a un régime de retraite anticipée non capitalisé en Norvège. Les obligations au titre des prestations constituées liées à ce régime non capitalisé et les montants connexes compris dans les autres crédits au 30 avril 2002 atteignaient 3,2 millions de dollars (1,2 million de dollars en 2001).

Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2001, la société a reçu 0,6 million de dollars d'aide gouvernementale pour compenser les frais de formation. L'aide gouvernementale reportée comprise dans les autres crédits consistait en 6,4 millions de dollars liés aux immobilisations corporelles au 30 avril 2002 (7,9 millions de dollars en 2001). Cette aide n'est pas remboursable, mais est assujettie à des conditions spécifiées qui, si elles ne sont pas respectées, peuvent entraîner la conversion de l'aide en actions ordinaires entièrement libérées d'une filiale.

13) Capital social et surplus d'apport

Capital social

Autorisé :

Nombre illimité de chacun des éléments suivants :

- Actions privilégiées de premier rang, pouvant être émises en série
- Actions privilégiées de second rang, pouvant être émises en série
- Actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote
- Actions de catégorie B à droit de vote multiple
- Actions ordinaires

Émis :

	Nombre d'actions			Montant		
	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote	17 689	13 400	12 429	216 978 \$	100 464 \$	94 809 \$
Actions de catégorie B à droit de vote multiple	2 978	2 975	2 975	19 029	19 029	19 029
Bons de souscription d'actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote	—	—	964	—	—	1 054
Actions ordinaires	11 000	11 000	11 000	33 000	33 000	33 000
Emprunt sur actions	—	—	—	(33 000)	(33 000)	(33 000)
	<u>236 007 \$</u>	<u>119 493 \$</u>	<u>114 892 \$</u>			
Surplus d'apport	<u>3 291 \$</u>	<u>3 291 \$</u>	<u>3 715 \$</u>			

13) Capital social et surplus d'apport (suite)

Opérations relatives au capital social

	Actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote	Actions de catégorie B à droit de vote multiple	Bons de souscription d'actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote	Actions ordinaires
Nombre d'actions				
Solde au 30 avril 1999	12 386	2 985	613	11 000
Actions émises aux employés au comptant				
Régime d'options d'achat d'actions		2		
Régime d'actionnariat	31			
Conversion d'actions	12	(12)		
Bons de souscription émis			351	
Solde au 30 avril 2000	12 429	2 975	964	11 000
Actions émises aux employés au comptant				
Régime d'options d'achat d'actions	20			
Régime d'actionnariat	23			
Bons de souscription exercés	928		(928)	
Bons de souscription arrivés à échéance			(36)	
Solde au 30 avril 2001	13 400	2 975	—	11 000
Actions émises	4 200			
Actions émises aux employés au comptant				
Régime d'options d'achat d'actions	66	13		
Régime d'actionnariat	13			
Conversion d'actions	10	(10)		
Solde au 30 avril 2002	17 689	2 978	—	11 000

13) Capital social et surplus d'apport (suite)

	Actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote	Actions de catégorie B à droit de vote multiple	Bons de souscription d'actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote	Surplus d'apport
Valeur attribuée				
Solde au 30 avril 1999	94 629 \$	19 090 \$	1 054 \$	2 279 \$
Valeur du privilège de conversion sur le billet subordonné (note 24)				1 436
Actions émises aux employés au comptant				
Régime d'options d'achat d'actions		1		
Régime d'actionnariat	118			
Conversion d'actions	62	(62)		
Solde au 30 avril 2000	94 809	19 029	1 054	3 715
Actions émises aux employés au comptant				
Régime d'options d'achat d'actions	85			
Régime d'actionnariat	175			
Bons de souscription exercés	5 395		(993)	
Bons de souscription arrivés à échéance			(61)	61
Valeur du privilège de conversion sur les billets subordonnés (note 24)				(485)
Solde au 30 avril 2001	100 464	19 029	—	3 291
Actions émises	115 899			
Actions émises aux employés au comptant				
Régime d'options d'achat d'actions	400			
Régime d'actionnariat	215			
Solde au 30 avril 2002	216 978 \$	19 029 \$	— \$	3 291 \$

En avril 2002, la société a émis 4 200 000 actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote pour un produit net de 113 889 000 \$. L'augmentation de la valeur attribuée du capital-actions pour cette opération comprend l'incidence fiscale de la déductibilité fiscale des charges engagées dans le cadre du placement.

Au cours de 2002, 13 000 actions de catégorie B à droit de vote multiple ont été émises à l'exercice d'options pour une contrepartie symbolique. Par suite de cet exercice, il ne reste plus d'options d'actions de catégorie B à droit de vote multiple en circulation.

Au cours de l'exercice 2001, 577 348 bons de souscription d'actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote ont été exercés à 9,375 \$, moins les 4,00 \$ de dividendes spéciaux versés aux porteurs de ces bons de souscription, soit un produit net pour la société de 5,375 \$ par bon de souscription ou 3,1 millions de dollars. Les 35 696 bons de souscription restants sont arrivés à échéance en décembre 2000.

Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2000, la société a émis 350 895 bons de souscription d'actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote à une banque à charte canadienne, au prix d'exercice de 3,70 \$ l'action subalterne de catégorie A comportant droit de vote. Ces bons de souscription ont été entièrement exercés en février 2001 pour un montant de 1,3 million de dollars.

13) Capital social et surplus d'apport (suite)

Les actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote donnent droit à un vote par action, et les actions de catégorie B à droit de vote multiple donnent droit à dix votes par action. À tous les autres égards, les actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote sont de rang égal aux actions de catégorie B à droit de vote multiple.

La société a émis 11 000 000 d'actions ordinaires à une société détenue par son actionnaire majoritaire pour des souscriptions de 33,0 millions de dollars. Simultanément, pour financer les souscriptions d'actions ordinaires, la société a accordé à l'acquéreur un prêt ne portant pas intérêt remboursable à vue et elle s'est réservé un droit de rétention sur les actions ordinaires émises. Les actions ordinaires donnent droit à leur porteur à i) un vote pour chaque tranche de dix actions ordinaires détenues; ii) des dividendes équivalant par action à tous les dividendes versés sur les actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote et les actions de catégorie B à droit de vote multiple de la société, sous réserve de l'approbation préalable des actionnaires minoritaires; et iii) une participation à la valeur résiduelle de la société, dans le cadre d'une liquidation, égale, à raison d'une action pour une action, au montant reçu par un porteur d'actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote ou de catégorie B à droit de vote multiple. Les actions ordinaires sont rachetables au gré de la société à leur prix de souscription dans certaines circonstances.

La déclaration des dividendes est restreinte par des clauses contenues dans les contrats d'emprunt de la société.

La société a réservé 2 247 165 actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote à émettre dans le cadre d'un régime d'options d'achat d'actions à l'intention des employés, en vertu duquel les options d'achat d'actions ont été octroyées à certains dirigeants et employés. Les options peuvent être exercées au cours d'une période de dix ans à partir de la date de leur octroi aux prix d'exercice représentant la valeur marchande des actions à la date d'octroi des options. Les options s'acquièrent à la date de l'octroi. Au 30 avril 2002, un total de 1 426 427 (1 492 595 en 2001; 1 492 595 en 2000) options étaient en circulation. Aux 30 avril 2002, 2001 et 2000, toutes les options d'actions en circulation pouvaient être exercées.

13) Capital social et surplus d'apport (suite)

Voici un sommaire des plus récentes activités liées aux options d'achat d'actions :

	2002							
	Nombre d'options – prix d'exercice allant de 1,10 \$ à 1,38 \$	Prix d'exercice moyen pondéré	Nombre d'options – prix d'exercice allant de 3,10 \$ à 4,30 \$	Prix d'exercice moyen pondéré	Nombre d'options – prix d'exercice allant de 6,25 \$ à 9,00 \$	Prix d'exercice moyen pondéré	Total du nombre d'options	Total du prix d'exercice moyen pondéré
Options d'achat d'actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote								
Début de l'exercice	22	1,12 \$	926	4,16 \$	545	8,94 \$	1 493	5,86 \$
Exercées	<u>(11)</u>	1,13	<u>(20)</u>	4,28	<u>(35)</u>	8,61	<u>(66)</u>	5,20
Fin de l'exercice	<u>11</u>	1,12 \$	<u>906</u>	4,16 \$	<u>510</u>	8,97 \$	<u>1 427</u>	5,86 \$
Durée de vie contractuelle moyenne pondérée des options d'achat d'actions en circulation		4,4 ans		6,7 ans		5,3 ans		6,2 ans

13) Capital social et surplus d'apport (suite)

2001								
	Nombre d'options – prix d'exercice allant de 1,10 \$ à 1,38 \$	Prix d'exercice moyen pondéré	Nombre d'options – prix d'exercice allant de 3,10 \$ à 4,30 \$	Prix d'exercice moyen pondéré	Nombre d'options – prix d'exercice allant de 6,25 \$ à 9,00 \$	Prix d'exercice moyen pondéré	Total du nombre d'options	Total du prix d'exercice moyen pondéré
Options d'achat d'actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote								
Début de l'exercice	22	1,12 \$	946	4,16 \$	545	8,94 \$	1 513	5,84 \$
Exercées	—	—	(20)	4,28	—	—	(20)	4,28
Fin de l'exercice	22	1,12 \$	926	4,16 \$	545	8,94 \$	1 493	5,86 \$
Durée de vie contractuelle moyenne pondérée des options d'achat d'actions en circulation		5,4 ans		7,7 ans		6,3 ans		7,2 ans

13) Capital social et surplus d'apport (suite)

2000								
	Nombre d'options – prix d'exercice allant de 1,10 \$ à 1,38 \$	Prix d'exercice moyen pondéré	Nombre d'options – prix d'exercice allant de 3,10 \$ à 4,30 \$	Prix d'exercice moyen pondéré	Nombre d'options – prix d'exercice allant de 6,25 à 9,00 \$	Prix d'exercice moyen pondéré	Total du nombre d'options	Total du prix d'exercice moyen pondéré
Options d'achat d'actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote								
Début de l'exercice	22	1,12 \$	852	4,28 \$	545	8,94 \$	1 419	6,02 \$
Octroyées	—	—	94	3,10	—	—	94	3,10
Fin de l'exercice	22	1,12 \$	946	4,16 \$	545	8,94 \$	1 513	5,84 \$
Durée de vie contractuell e moyenne pondérée des options d'achat d'actions en circulation		6,4 ans		8,7 ans		7,3 ans		8,2 ans

2000		
	Nombre d'options – prix d'exercice 0,20 \$	Prix d'exercice moyen pondéré
Options d'achat d'actions de catégorie B à droit de vote multiple		
Début de l'exercice	2	0,20 \$
Exercées	(2)	0,20
Fin de l'exercice	—	—

14) Change

Gain ou perte de change

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Solde au début de l'exercice	(37 525) \$	(48 453) \$	3 227 \$
Gain ou perte de change au cours de l'exercice	<u>13 519</u>	<u>10 928</u>	<u>(51 680)</u>
Solde à la fin de l'exercice	<u>(24 006) \$</u>	<u>(37 525) \$</u>	<u>(48 453) \$</u>

Le gain ou la perte de change représente le gain ou la perte non réalisé(e) sur le placement net de la société dans des établissements étrangers autonomes. Les variations du gain ou de la perte de change au cours de l'exercice sont principalement attribuables aux fluctuations du dollar canadien par rapport aux autres devises et aux variations de la taille du placement net de la société dans des établissements étrangers.

Les dettes de la société de 68,2 millions de livres sterling et de 145,0 millions d'euros au 30 avril 2002 ont été désignées comme étant les couvertures du placement net de la société dans ses établissements étrangers autonomes au R.-U. et en Norvège. La perte de change nette de 7,5 millions de dollars à la réévaluation de ces emprunts au 30 avril 2002 (gain de 5,4 millions de dollars en 2001; néant en 2000) a été enregistrée dans le gain ou la perte de change, sous les capitaux propres.

La société examine l'efficacité de ces couvertures au cours de chaque période intermédiaire ainsi qu'à la clôture de l'exercice afin de s'assurer qu'elles demeurent efficaces. Pour ce faire, elle surveille les fluctuations relatives des devises dans lesquels la dette et le placement net sont libellés en regard du dollar canadien. Ces deux couvertures devraient constituer des couvertures efficaces jusqu'à l'échéance de la dette.

Taux de change en vigueur à la fin de l'exercice

Les comptes de bilan libellés en devises et convertis aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice ont été convertis en dollars canadiens aux taux suivants :

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Dollar américain	1,57	1,54	1,48
Livre sterling	2,28	2,20	2,31
Couronne norvégienne	0,19	0,17	0,17
Rand sud-africain	0,15	0,19	0,22
Dollar australien	0,84	0,78	0,87
Euro	1,41	1,36	—

15) Instruments financiers

La valeur comptable des principaux instruments financiers de la société, sauf les billets subordonnés de premier rang et les débentures subordonnées de la société, se situe dans une large mesure autour de la juste valeur en raison des échéances à court terme ou des conditions se rattachant à ces instruments.

La juste valeur des billets subordonnés de premier rang et des débentures subordonnées est fondée sur les cours du marché. Selon cette méthode, la juste valeur de ces titres de créance, y compris la tranche à moins d'un an, est comme suit :

	<u>2002</u>		<u>2001</u>	
	<u>Juste valeur</u>	<u>Valeur comptable</u>	<u>Juste valeur</u>	<u>Valeur comptable</u>
Billets subordonnés de premier rang	222 576 \$	204 667 \$	220 871 \$	197 577 \$
Débentures subordonnées	11 928	11 900	12 843	12 643

La société utilise régulièrement des swaps de taux d'intérêt et de devises pour couvrir l'actif net et les flux de trésorerie futurs prévus des opérations libellées en devises autres qu'en dollars canadiens. La société ne conclut pas d'opération dérivée à des fins de spéculation ou de négociation. Au 30 avril 2002, la société avait conclu des contrats de change à terme pour acheter 17 037 500 €. Ces contrats, dont la juste valeur estimative était de 711 000 \$ au 30 avril 2002, arrivent à échéance en juillet 2002 et en janvier 2003. Au 30 avril 2002, en rapport à la dette, la société avait conclu un swap de taux d'intérêt à l'égard de 40,0 millions de livres sterling (40,0 millions de livres sterling en 2001) à un taux d'intérêt fixe de 6,9 % (6,9 % en 2001) arrivant à échéance en septembre 2005 pour lequel la juste valeur estimative à cette date était de (5 273 276) \$ ((5 464 821) \$ en 2001).

16) Impôts futurs

Les impôts futurs reflètent l'incidence fiscale nette des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs aux fins de présentation de l'information financière et les montants utilisés aux fins fiscales.

L'incidence fiscale des écarts temporaires donnant lieu à d'importantes tranches d'actifs d'impôts futurs et de passifs d'impôts futurs se présente comme suit :

Passifs (actifs) d'impôts futurs	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Immobilisations corporelles	150 345 \$	172 747 \$
Placements à long terme	19 494	19 056
Régime de retraite et autres avantages sociaux	14 986	13 314
Gains en capital reportés	22 994	—
Reportes de perte prospectifs	(17 543)	(10 080)
Divers	705	(6 923)
Passifs d'impôts futurs nets	190 981 \$	188 114 \$
Répartition :		
Actifs d'impôts futurs à court terme	(9 206) \$	(4 656) \$
Actifs d'impôts futurs à long terme	(9 733)	(7 362)
Passifs d'impôts futurs à long terme	209 920	200 132
	190 981 \$	188 114 \$

16) Impôts futurs (suite)

La provision pour (le recouvrement d') impôts sur les bénéfices de la société se compose comme suit :

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	Méthode du report fixe <u>2000</u>
Provision pour (recouvrement d') impôts de l'exercice			
Canada	2 679 \$	(5 488) \$	(7 230) \$
À l'étranger	9 328	8 409	7 024
	<u>12 007</u>	<u>2 921</u>	<u>(206)</u>
Provision pour (recouvrement d') impôts futurs			
Canada			
Recouvrement lié à l'apparition et à la résorption d'écarts temporaires	(10 085)	(15 191)	5 826
Avantage résultant de la variation du taux d'imposition	—	(9 549)	—
	<u>(10 085)</u>	<u>(24 740)</u>	<u>5 826</u>
À l'étranger			
Provision liée à l'apparition et à la résorption d'écarts temporaires	7 828	15 424	299
	<u>(2 257)</u>	<u>(9 316)</u>	<u>6 125</u>
Provision pour (recouvrement d') impôts sur les bénéfices	<u>9 750 \$</u>	<u>(6 395) \$</u>	<u>5 919 \$</u>

Comme la société exerce ses activités dans plusieurs juridictions fiscales, ses bénéfices sont assujettis à divers taux d'imposition. La provision pour (le recouvrement d') impôts sur les bénéfices diffère du montant qui aurait été obtenu d'après les taux d'imposition prévus par la loi aux bénéfices avant impôts comme suit :

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	Méthode du report fixe <u>2000</u>
Bénéfice avant la provision pour (le recouvrement d') impôts sur les bénéfices	56 326 \$	25 525 \$	26 702 \$
Taux d'imposition prévu par les lois fédérales et provinciales combiné	<u>41 %</u>	<u>43 %</u>	<u>43 %</u>
Provision pour impôts sur les bénéfices calculée au taux prévu par la loi	23 094	10 976	11 481
Augmentation (diminution) de la provision pour (du recouvrement d') impôts sur les bénéfices découlant de ce qui suit :			
Écarts de taux entre les diverses juridictions	(16 087)	(17 193)	(7 898)
Effet des futures diminutions des taux d'imposition	—	(9 549)	—
Éléments non déductibles	2 045	6 746	2 487
Impôt des grandes sociétés	363	601	508
Impôt sur le capital	72	331	402
Autres impôts étrangers payés	1 500	1 314	1 809
Tranche non imposable des gains en capital	(1 207)	(537)	(2 712)
Quote-part de la perte (du bénéfice) non imposable	(456)	179	(771)
Divers	426	737	613
Provision pour (recouvrement d') impôts sur les bénéfices	<u>9 750 \$</u>	<u>(6 395) \$</u>	<u>5 919 \$</u>

16) Impôts futurs (suite)

Pertes fiscales

La société a accumulé environ 47,5 millions de dollars en pertes fiscales autres qu'en capital inutilisées et qui peuvent servir à réduire les impôts sur les bénéfices canadiens futurs payables par ailleurs. Si elles ne sont pas utilisées, ces pertes viennent à échéance comme suit :

2003	2 324 \$
2004–2005	1 232
2006	4 040
2007	19 606
2008	9 183
2009	11 082
	<u>47 467 \$</u>

La société a également des pertes en capital inutilisées de quelque 11,4 millions de dollars qui peuvent servir à réduire les gains en capital canadiens dans le futur.

L'avantage que l'on peut probablement tirer de l'utilisation de ces pertes a été constaté à titre d'actif d'impôts futurs.

17) Renseignements par action

Le résultat net par action et les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation par action ont été calculés d'après le nombre moyen pondéré d'actions en circulation de catégorie A et de catégorie B, soit 16 464 261 pour l'exercice 2002 (15 728 817 en 2001; 15 380 183 en 2000).

2002					
	Résultat net	Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	Nombre moyen pondéré d'actions	Résultat par action	Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation par action
De base	46 576 \$	69 052 \$	16 464	2,83 \$	4,19 \$
Effet des titres dilutifs :					
Options d'achat d'actions	—	—	1 020		
Dette convertible	516	516	795		
Dilué	<u>47 092 \$</u>	<u>69 568 \$</u>	<u>18 279</u>	2,58 \$	3,81 \$

2001					
	Résultat net	Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	Nombre moyen pondéré d'actions	Résultat par action	Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation par action
De base	31 920 \$	63 224 \$	15 729	2,03 \$	4,02 \$
Effet des titres dilutifs :					
Options d'achat d'actions	—	—	530		
Dette convertible	296	296	508		
Bons de souscription	—	—	228		
Dilué	<u>32 216 \$</u>	<u>63 520 \$</u>	<u>16 995</u>	1,90 \$	3,74 \$

17) Renseignements par action (suite)

2000					
	Résultat net	Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	Nombre moyen pondéré d'actions	Résultat par action	Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation par action
De base	20 026 \$	31 976 \$	15 380	1,30 \$	2,08 \$
Effet des titres dilutifs :					
Options d'achat d'actions	—	—	37		
Bons de souscription	—	—	—		
Dette convertible	13	13	88		
Dilué	<u>20 039 \$</u>	<u>31 989 \$</u>	<u>15 505</u>	1,29 \$	2,06 \$

Selon la méthode du rachat d'actions, le produit tiré de l'exercice des options et des bons de souscription est réputé servir à racheter les actions de la société sur le marché libre. La différence entre le nombre d'actions réputées achetées et le nombre d'actions réputées émises à l'exercice des options et des bons de souscription est inclus dans le nombre de base d'actions en circulation afin de déterminer le nombre d'actions diluées en circulation aux fins du calcul du résultat dilué par action. Par conséquent, le nombre d'actions dans le calcul du résultat dilué par action augmentera suivant l'accroissement du cours moyen de l'action.

18) Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement

	2002	2001	2000
Débiteurs	2 962 \$	(26 944) \$	(30 896) \$
Stocks	(20 810)	(8 449)	(10 182)
Charges payées d'avance	2 955	713	941
Créditeurs et charges à payer	<u>(668)</u>	<u>4 317</u>	<u>30 033</u>
	<u>(15 561) \$</u>	<u>(30 363) \$</u>	<u>(10 104) \$</u>

19) Renseignements supplémentaires sur les états consolidés des flux de trésorerie

Au cours de l'exercice 2000, une dette de 41,3 millions de dollars a été réglée au moyen du produit découlant d'une nouvelle dette et, en conséquence, a été exclue des états consolidés des flux de trésorerie.

20) Information sectorielle

La société offre ses services dans différents secteurs géographiques à de nombreux clients. Environ 78 % (69 % en 2001; 58 % en 2000) des produits de la société pour l'exercice 2002 proviennent de clients engagés dans la production et l'exploration pétrolière et gazière. Au cours de l'exercice 2002, les produits provenant d'un client du secteur du pétrole et du gaz ont représenté 96,7 millions de dollars (77,0 millions de dollars en 2001) (découlant de six contrats (cinq contrats en 2001) arrivant à échéance à compter de l'exercice 2003 jusqu'à 2005), dont 88,0 millions de dollars (71,0 millions de dollars en 2001) du secteur des activités de vol en Europe et 8,7 millions de dollars (6,0 millions de dollars en 2001) du secteur des activités de vol à l'échelle internationale. À la faveur de longues relations avec ces clients et des accords contractuels passés avec eux ainsi qu'en raison de leur solvabilité, la société ne croit pas que le risque de crédit lié à ces clients soit déraisonnable.

20) Engagements (suite)

Le principal facteur que la société considère pour délimiter ses secteurs d'exploitation est la couverture géographique, laquelle influe notamment sur la nature des activités, le type de contrats et le type d'appareils utilisés. Le secteur des vols en Europe se compose surtout des services d'hélicoptères pour l'industrie pétrolière et gazière dans les secteurs du Royaume-Uni, de la Norvège et du Danemark en mer du Nord. Le secteur des vols en Europe inclut en outre les activités de recherche et de sauvetage en Norvège et en Irlande.

Le secteur des vols internationaux comprend la prestation de services d'hélicoptères pour les clients de l'industrie pétrolière et gazière extracôtière, des secteurs des services de recherche et sauvetage et des services médicaux d'urgence en Asie, en Afrique, en Australie, en Amérique du Sud, le long de la côte atlantique du Canada et ailleurs dans le monde.

Le secteur de réparation et révision englobe les installations de réparation et révision d'hélicoptères en Norvège et au Royaume-Uni qui offrent des services à la flotte d'hélicoptères de la société ainsi qu'à des clients externes en Europe, en Asie et en Amérique du Nord.

Le secteur des vols au Canada comptait les activités d'hélicoptères côtières visant une vaste gamme de clients au Canada. Ces activités ont été vendues en date du 31 octobre 2000, mais la société a conservé une participation de 45 % dans la nouvelle entreprise constituée pour exploiter ces activités, Canadian Helicopters Limited.

2002						
	Activités de vol au Canada	Activités de vol en Europe	Activités de vol à l'échelle internationale	Réparation et révision	Siège social et autre	Total
Produits tirés des clients externes	— \$	406 767 \$	167 437 \$	43 612 \$	— \$	617 816 \$
Produits intersectoriels	—	14 774	217	108 589	2 342	125 922
Bénéfice sectoriel avant intérêts, impôts et amortissement	—	74 633	38 986	31 015	(23 811)	120 823
Amortissement	—	10 520	3 546	935	3 621	18 622
Bénéfice d'exploitation sectoriel	—	64 113	35 440	30 080	(25 573)	104 060
Actifs sectoriels	—	525 134	276 520	212 211	152 299	1 166 164
Dépenses en immobilisations par secteur	—	21 116	11 690	4 501	—	37 307
Inspections majeures d'hélicoptères par secteur	—	5 264	4 649	—	—	9 913
Composantes d'hélicoptères par secteur, montant net	—	5 843	5 425	—	—	11 268

20) Information sectorielle (suite)

2001						
	Activités de vol au Canada	Activités de vol en Europe	Activités de vol à l'échelle internationale	Réparation et révision	Siège social et autre	Total
Produits tirés des clients externes	62 002 \$	351 315 \$	146 165 \$	34 367 \$	— \$	593 849 \$
Produits intersectoriels	—	9 193	—	97 504	—	106 697
Bénéfice sectoriel avant intérêts, impôts et amortissement	13 857	62 065	30 822	24 917	(15 112)	116 549
Amortissement	1 315	9 615	3 470	2 398	3 182	19 980
Bénéfice d'exploitation sectoriel	12 542	52 450	27 352	22 519	(17 296)	97 567
Actifs sectoriels	1 542	536 907	237 448	113 140	107 251	996 288
Dépenses en immobilisations par secteur	1 024	16 487	18 393	4 175	26	40 105
Inspections majeures d'hélicoptères par secteur	—	4 856	1 199	—	—	6 055
Composantes d'hélicoptères par secteur, montant net	(2 201)	(2 750)	1 371	—	—	(3 580)
2000						
	Activités de vol au Canada	Activités de vol en Europe	Activités de vol à l'échelle internationale	Réparation et révision	Siège social et autre	Total
Produits tirés des clients externes	87 786 \$	320 715 \$	102 124 \$	23 424 \$	— \$	534 049 \$
Produits intersectoriels	—	489	—	65 356	—	65 845
Bénéfice sectoriel avant intérêts, impôts et amortissement	13 653	50 893	21 245	16 689	(8 668)	93 812
Amortissement	2 319	11 209	3 827	1 875	2 347	21 577
Bénéfice d'exploitation sectoriel	11 334	39 684	17 418	14 814	(11 108)	72 142
Dépenses en immobilisations par secteur	14 207	3 480	5 381	1 279	11 311	35 658
Inspections majeures d'hélicoptères par secteur	—	—	—	—	—	2 142
Composantes d'hélicoptères par secteur, montant net	—	—	—	—	—	(1 112)

20) Information sectorielle (suite)

Information par secteur géographique

	Produits			Immobilisations corporelles	
	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Canada	21 732 \$	83 426 \$	100 050 \$	83 381 \$	80 392 \$
Royaume-Uni	222 572	170 758	162 653	150 375	135 576
Norvège, Suède, Danemark	186 419	170 327	167 153	159 253	165 382
Asie, Australie, Afrique	137 823	129 854	81 618	122 126	120 206
Autres pays européens	29 328	26 433	7 566	15 245	5 890
États-Unis	196	712	5 641	—	2 920
Autres pays étrangers	19 746	12 339	9 368	13 789	6 772
Total consolidé	<u>617 816 \$</u>	<u>593 849 \$</u>	<u>534 049 \$</u>	<u>544 169 \$</u>	<u>517 138 \$</u>

Les produits sont affectés aux pays en fonction de l'emplacement du client pour les activités de réparation et révision, et de l'emplacement d'où sont offerts les services pour les activités de vol.

21) Engagements

La société avait conclu des contrats de location-exploitation d'aéronefs avec des tiers locataires en ce qui a trait à 39 aéronefs de sa flotte au 30 avril 2002. Comme décrit plus loin, douze de ces appareils sont loués auprès de structures d'accueil. À la date d'entrée en vigueur, les contrats de location de la société étaient assortis d'échéances ne dépassant pas 7,5 ans. Au 30 avril 2002, ces contrats avaient des échéances variant entre le 30 avril 2004 et le 31 juillet 2009. Au terme de ces contrats, la société a l'option d'acheter ces appareils à leur juste valeur marchande, mais n'est toutefois liée par aucun autre engagement.

La société a pris des engagements à l'égard de contrats de location-exploitation d'aéronefs, de bâtiments et de matériel. Au 30 avril 2002, les loyers minimums à verser en vertu de ces contrats totalisaient 194,2 millions de dollars et étaient payables comme suit :

	<u>Contrats de location-exploitation d'aéronefs</u>	<u>Contrats de location-exploitation de bâtiments et de matériel</u>	<u>Total des contrats de location-exploitation</u>
2003	38 275 \$	4 475 \$	42 750 \$
2004	33 004	3 995	36 999
2005	29 623	3 723	33 346
2006	24 771	3 493	28 264
2007	17 150	3 320	20 470
et par la suite	16 569	15 825	32 394

La société a donné des garanties à certains locataires à l'égard de contrats de location-exploitation. Si la société ne respecte pas les ratios financiers des facilités de crédit de premier rang ou ne remplit pas les engagements liés à ces facilités et qu'en conséquence les prêteurs de premier rang accélèrent le remboursement de la dette, les contrats de location comportent une clause de déchéance de terme croisée qui pourrait donner aux locataires et aux institutions financières le droit de mettre fin aux contrats de location et d'exiger le retour de l'aéronef et le paiement de la valeur actuelle de tous les paiements de location futurs et certains autres montants. Si la valeur réalisée de l'aéronef est insuffisante pour acquitter la dette due à ces locataires par rapport à la valeur actuelle des paiements de location futurs, l'institution financière pourrait obtenir le paiement de ce découvert par la société en vertu de ces garanties.

21) Engagements (suite)

Les loyers minimums ci-haut mentionnés comprennent des montants de contrats de location-exploitation visant douze aéronefs Super Puma auprès de six structures d'accueil. Les structures d'accueil sont détenues par des tiers indépendants, et la société n'est pas partie à la gestion ni à l'administration de ces entités. Les structures d'accueil ne sont pas tenues d'être présentées dans les états financiers consolidés de la société en vertu des principes comptables généralement reconnus du Canada ni des États-Unis. Le Financial Accounting Standards Board (FASB) des États-Unis examine actuellement la question du traitement comptable des structures d'accueil. Les organismes de normalisation au Canada ont fait part de leur intention de mettre en œuvre des recommandations similaires à celles qui devraient être adoptées aux États-Unis. Il est impossible de déterminer pour l'instant l'incidence éventuelle de cet examen sur la présentation de l'information financière de la société. Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2002, la société a versé des loyers d'environ 17,2 millions de dollars à ces structures d'accueil conformément aux modalités de ces contrats de location-exploitation. Ces contrats arriveront à échéance entre le 30 avril 2004 et le 28 février 2007.

22) Passifs éventuels

- a) Des requêtes ont été déposées contre des filiales à l'égard de dommages non précisés se rapportant à des accidents d'hélicoptère au cours d'exercices antérieurs. La direction est d'avis que les dommages dont la société peut devenir responsable, le cas échéant, seront couverts par l'assurance de la société et n'auront pas d'effet important sur sa situation financière ni ses résultats d'exploitation.
- b) Au 30 avril 2002, la société avait fourni des garanties limitées d'environ 60,0 millions de dollars à des tiers, principalement des garanties de rendement en vertu de contrats de longue durée avec le client pour lesquels la société a obtenu des garanties de l'État d'environ 39,0 millions de dollars.

23) Régimes de retraite des employés

La société offre des régimes de retraite à prestations déterminées et à cotisations déterminées à la presque totalité de ses employés. Les cotisations versées par la société en vertu du régime à cotisations déterminées sont fondées sur des pourcentages des salaires bruts. Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2002, les cotisations de la société au régime à cotisations déterminées ont totalisé 2,8 millions de dollars (3,1 millions de dollars en 2001; 2,5 millions de dollars en 2000).

En substance, les renseignements sur les régimes à prestations déterminées de la société sont comme suit :

Variations des obligations au titre des prestations

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Obligations au titre des prestations au début de l'exercice	291 708 \$	271 391 \$
Cession (note 5)	—	(14 619)
Coût des services rendus de l'exercice	15 005	14 194
Intérêts débiteurs	18 802	16 848
Modifications	5 113	858
Pertes actuarielles nettes	3 175	12 570
Prestations versées	(12 578)	(6 746)
Obligations au titre des services passés	—	771
Transferts de régime	1 309	—
Gain ou perte de change	21 568	(3 559)
Obligations au titre des prestations à la fin de l'exercice	344 102 \$	291 708 \$

23) Régimes de retraite des employés (suite)

Variations de l'actif des régimes

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice	290 869 \$	304 095 \$
Cession (note 5)	—	(15 249)
Rendement réel de l'actif des régimes	(5 868)	(4 288)
Cotisations de l'employeur	14 362	14 751
Cotisations des participants	2 244	2 729
Prestations versées	(12 074)	(6 085)
Transferts de régime	2 135	—
Gain ou perte de change	20 816	(5 084)
Juste valeur de l'actif des régimes à la fin de l'exercice	312 484 \$	290 869 \$
Situation de capitalisation		
Régimes à prestations déterminées capitalisés	(2 323) \$	19 349 \$
Régimes à prestations déterminées non capitalisés	(29 295)	(20 188)
	(31 618)	(839)
Pertes actuarielles nettes non constatées	79 383	43 951
Coûts des services passés non constatés	4 678	3 801
Montants de transition non constatés	1 808	2 137
Actif net constaté au bilan	54 251 \$	49 050 \$

Le rapprochement des régimes à prestations déterminées illustré plus haut comprend les obligations au titre des prestations, la juste valeur de l'actif des régimes et l'actif net constaté au bilan suivants, liés aux régimes à prestations déterminées capitalisés présentant un déficit de capitalisation :

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Obligations au titre des prestations au début de l'exercice	194 001 \$	49 180 \$
Juste valeur de l'actif des régimes à la fin de l'exercice	190 369	43 688
Situation de capitalisation	(3 632)	(5 492)
Pertes actuarielles nettes non constatées	34 292	6 379
Coûts des services passés non constatés	2 113	—
Montants de transition non constatés	309	(256)
Actif net constaté au bilan	33 082 \$	631 \$

Les obligations au titre des prestations constituées, liées aux régimes à prestations déterminées non capitalisés et comprises dans le rapprochement des régimes à prestations déterminées ci-dessus, sont comme suit :

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Situation de capitalisation	(29 295) \$	(20 188) \$
Pertes actuarielles nettes non constatées	12 867	8 773
Coûts des services passés non constatés	2 565	1 604
Montants de transition non constatés	1 499	1 743
Obligations au titre des prestations constituées constatées au bilan (note 12)	(12 364) \$	(8 068) \$

23) Régimes de retraite des employés (suite)

Les charges de retraite nettes payées d'avance liées aux régimes de retraite à prestations déterminées, y compris les dépôts de garantie de 2,4 millions de dollars (2,3 millions de dollars en 2001) dans une des caisses des régimes de retraite à prestations déterminées de la société, constatées au bilan du 30 avril 2002 totalisent 56,8 millions de dollars, soit 69,2 millions de dollars (note 8) moins 12,4 millions de dollars (note 12) (51,3 millions de dollars en 2001, soit 59,4 millions de dollars (note 8) moins 8,1 millions de dollars (note 12)).

Les principales hypothèses actuarielles moyennes pondérées adoptées pour mesurer les obligations de la société au titre des régimes de retraite à prestations déterminées sont les suivantes :

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Taux d'actualisation	6,53 %	6,16 %
Taux de rendement prévu de l'actif des régimes, à long terme	7,22 %	7,04 %
Taux de croissance de la rémunération	2,63 %	3,53 %

Les charges nettes de la société au titre des régimes de retraite à prestations déterminées sont comme suit :

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Coût des services rendus au cours de l'exercice	15 005 \$	14 194 \$	13 246 \$
Intérêts débiteurs	18 802	16 848	12 509
Rendement de l'actif des régimes prévu	(21 359)	(19 988)	(16 879)
Amortissement des pertes actuarielles nettes, des coûts des prestations pour services passés et des montants de transition nets	3 918	1 392	91
Cotisations des participants	(2 244)	(2 729)	(2 645)
Charges nettes au titre des régimes de retraite à prestations déterminées	14 122 \$	9 717 \$	6 322 \$

24) Opérations entre apparentés

Les opérations entre apparentés qui ont été effectuées au cours de l'exercice sont les suivantes :

- Au cours de l'exercice 2000, dans le cadre des facilités de crédit de soumission, la société a reçu un prêt à 12 % non garanti, subordonné, convertible d'une société affiliée de l'actionnaire majoritaire d'un montant de 5,0 millions de dollars. Ce prêt est subordonné aux facilités de crédit de premier rang de la société et à ses billets subordonnés de premier rang (note 10). Le prêt est convertible en actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote, à 7,25 \$ l'action. La valeur estimative du produit du prêt attribuable au privilège de conversion de 951 000 \$ (1 436 000 \$ en 2000) a été affectée au surplus d'apport. La diminution correspondante de la valeur comptable du prêt est amortie sur la durée du prêt par imputation aux résultats. Les intérêts débiteurs de 676 000 \$ (674 000 \$ en 2001; 431 000 \$ en 2000), y compris l'amortissement de l'escompte susmentionné, ont été comptabilisés dans le prêt au cours de l'exercice.
- Des honoraires de 15 000 \$ (85 000 \$ en 2001; 83 000 \$ en 2000) liés surtout à des projets de consultation spéciaux et des frais juridiques de 31 000 \$ pour l'exercice terminé le 30 avril 2000 ont été versés au cours de l'exercice à certains administrateurs ou certaines entités au sein desquelles certains administrateurs sont associés ou employés. Au cours de l'exercice, un paiement de location et d'honoraires d'utilisation de 533 000 \$ (596 000 \$ en 2001; 494 000 \$ en 2000) a été versé à des sociétés affiliées de l'actionnaire majoritaire. Des intérêts créditeurs de 28 000 \$ ont été gagnés en 2001 (75 000 \$ en 2000) sur un prêt à vue consenti à l'actionnaire majoritaire et remboursé en 2001. Ces opérations sont constatées à leur valeur d'échange.

24) Opérations entre apparentés (suite)

- c) Afin de faciliter la vente des actions de Vector au cours de l'exercice 1999, la société a avancé 6 982 000 \$ à certains administrateurs de ses sociétés affiliées pour qu'ils acquièrent les actions de Vector, et ce, sans intérêt et remboursable en août 2001. Les actions de Vector ainsi achetées ont été remises en garantie de ces avances. Au cours de l'exercice terminé le 30 avril 2000, la société a demandé aux administrateurs le remboursement anticipé de ces prêts en raison des accords bancaires, et le produit total du règlement de ces prêts qui a été affecté aux facilités de crédit de soumission alors impayées à la suite d'une entente avec la banque de la société. La perte sur le règlement a été portée en diminution du gain comptabilisé à la vente de la participation résiduelle de 20 % dans Vector au cours de l'exercice 2000 (note 5).
- d) Dans le cadre de l'acquisition d'une participation de 5 % dans HSG en 1999, la société a conclu un accord de prêt pour le rachat de titres. Les obligations de la société en vertu de cet accord ont été garanties par l'actionnaire majoritaire et une société qu'il détient en propriété exclusive. Ces garanties ont été soutenues par un contrat de garantie générale et un premier droit de rétention de plus de 6,5 millions de dollars en titres négociables. Au cours de l'exercice 2000, la société a inclus une contrepartie estimative de 2,6 millions de dollars liée à ces garanties et ces sûretés dans le coût d'acquisition total des actions de HSG. L'achèvement de l'opération et le paiement de cette contrepartie ont eu lieu au cours de l'exercice 2001 pour un montant de 2,7 millions de dollars (note 7).

25) Faits postérieurs à la date du bilan

Remboursement de la dette

Après le 30 avril 2002, la société a utilisé une partie du produit de son placement d'actions conclu le 25 avril 2002 afin de rembourser 50 750 000 € (71,9 millions de dollars) de ses billets subordonnés de premier rang portant intérêt à 11,75 % libellés en euros, à une prime de 11,75 % ou de 5 963 125 € (8,4 millions de dollars). Dans un même temps, la société a également comptabilisé une charge unique d'environ 4,0 millions de dollars relative à la radiation des frais de financement reportés connexes, à l'escompte de première émission et au change au cours du premier trimestre de l'exercice 2003. Ce remboursement aura pour effet de réduire les charges de financement futures de quelque 8,8 millions de dollars par année.

Droits à la plus-value d'actions

La société a un régime portant sur les droits à la plus-value d'actions ainsi qu'un régime incitatif à long terme (collectivement désignés comme le « groupement de régimes »). Afin d'atténuer l'incidence des hausses futures du cours de l'action de la société sur les flux de trésorerie et les bénéfices, la société a conclu un contrat d'instrument de couverture avec une importante institution financière canadienne pour couvrir le groupement de régimes au cours du premier trimestre de l'exercice 2003.

26) **Rapprochement avec les principes comptables généralement reconnus des États-Unis**

À certains égards, les principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR canadiens) diffèrent des principes comptables généralement reconnus des États-Unis (PCGR américains).

a) **États consolidés des résultats**

Si les PCGR américains étaient utilisés, les états consolidés des résultats des exercices à l'étude seraient rajustés comme suit :

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Bénéfice net conformément aux PCGR canadiens	46 576 \$	31 920 \$	20 026 \$
Reclassement de la perte au règlement de la dette ¹⁾	—	21 904	5 476
Recouvrement d'impôts sur les bénéfices sur la perte subie au règlement de la dette ¹⁾	—	(6 706)	(2 069)
Bénéfice net avant rajustements et élément extraordinaire conformément aux PCGR américains	46 576	47 118	23 433
Gain (perte) de change ²⁾	866	(897)	(3 635)
Frais de démarrage ³⁾	(6 337)	(3 700)	(4 296)
Gain à la vente d'actifs/dotation aux amortissements ⁴⁾	(40)	16	(598)
Diminution (augmentation) de la charge fiscale ⁵⁾	11 048	(8 850)	3 572
Quote-part du bénéfice d'une société associée ⁶⁾	—	—	2 151
Bénéfice net avant élément extraordinaire conformément aux PCGR américains	52 113	33 687	20 627
Perte extraordinaire au règlement de la dette, déduction faite des impôts ¹⁾	—	(12 871)	(3 350)
Bénéfice net conformément aux PCGR américains	52 113	20 816	17 277
Autres éléments du résultat global			
Gain ou perte de change ⁷⁾	13 519	10 928	(51 680)
Rajustement minimal lié au passif découlant des régimes de retraite ⁸⁾	(3 384)	(4 918)	(387)
Rajustement lié au swap de taux d'intérêt ⁹⁾	192	—	—
Résultat global conformément aux PCGR américains	62 440 \$	26 826 \$	(34 790) \$
Résultat de base par action conformément aux PCGR américains			
Bénéfice avant élément extraordinaire	3,17 \$	2,14 \$	1,34 \$
Élément extraordinaire	—	(0,82)	(0,22)
Bénéfice net	3,17 \$	1,32 \$	1,12 \$
Résultat dilué par action conformément aux PCGR américains			
Bénéfice avant élément extraordinaire	2,88 \$	2,00 \$	1,33 \$
Élément extraordinaire	—	(0,76)	(0,22)
Bénéfice net	2,88 \$	1,24 \$	1,11 \$

- 1) En vertu des PCGR canadiens, les pertes découlant du règlement de la dette qui sont déduites lors du calcul du bénéfice sont classées comme une charge d'exploitation habituelle de l'entreprise. En vertu des PCGR américains, de telles pertes sont classées comme un élément extraordinaire, déduction faite des impôts sur les bénéfices s'y rapportant. En vertu des PCGR américains, le montant de la perte de change inclus dans l'élément extraordinaire était inférieur à celui inclus en vertu des PCGR canadiens pour la raison mentionnée en 2) ci-dessous.

26) Rapprochement avec les principes comptables généralement reconnus des États-Unis (suite)

- 2) En vertu des PCGR canadiens, le gain ou la perte de change sur la dette à long terme libellée en devises est reporté et amorti sur le reste de la durée de vie de la dette. En vertu des PCGR américains, le gain ou la perte découlant de la conversion de la dette à long terme est immédiatement inclus dans les résultats.
- 3) En vertu des PCGR canadiens, les frais de démarrage des nouvelles exploitations peuvent être reportés et amortis sur la durée et la tendance prévues de l'avantage lié aux dépenses reportées ne dépassant pas cinq ans. En vertu des PCGR américains, ces frais de démarrage sont imputés aux résultats au fur et à mesure qu'ils sont engagés.
- 4) En vertu des PCGR américains, la société comptabiliserait différemment certaines acquisitions d'immobilisations corporelles, et cette différence est amortie par imputation aux résultats sur la durée de l'actif connexe.
- 5) Le rajustement représente l'incidence fiscale des modifications décrites aux paragraphes 2) à 4). En outre, aux fins des PCGR américains, les variations des taux d'imposition sont imputées aux résultats au moment où lesdits taux entrent en vigueur. Aux fins des PCGR canadiens, les variations des taux d'imposition sont comptabilisées lorsque les taux sont pratiquement en vigueur. La charge fiscale de l'exercice 2002 a subi une baisse de 9,5 millions de dollars aux fins des PCGR américains pour tenir compte des variations des taux d'imposition en vigueur. En vertu des PCGR canadiens, l'incidence des variations a été constatée en 2001 au moment où les taux sont pratiquement entrés en vigueur. Aux fins des PCGR américains, la charge fiscale de 2001 a été majorée de 9,5 millions de dollars afin d'annuler l'incidence des variations des taux pratiquement en vigueur.
- 6) Au cours de l'exercice 2000, en vertu des PCGR américains, la quote-part du bénéfice d'une société associée a été comptabilisée jusqu'à l'acquisition de son contrôle effectif en août 1999 (note 7).
- 7) En vertu des PCGR canadiens, les gains ou pertes de change liés aux filiales autonomes découlant de la consolidation sont enregistrés comme un élément distinct des capitaux propres jusqu'à leur réalisation. En vertu des PCGR américains, les gains ou pertes de change sont compris dans les autres éléments du résultat global. Au cours de l'exercice 2001, la société a désigné certaines dettes libellées en devises (note 14) comme couvertures efficaces du placement net de la société dans ses activités d'exploitation autonomes au R.-U. et en Norvège. En vertu des PCGR américains, les gains ou pertes de change à la réévaluation de ces prêts au 30 avril 2002 sont compris dans les autres éléments du résultat global, alors qu'ils sont enregistrés comme élément distinct des capitaux propres jusqu'à leur réalisation en vertu des PCGR canadiens (note 26 d)).
- 8) En vertu des PCGR américains, si les obligations au titre des prestations constituées des régimes de retraite à prestations déterminées dépassent la juste valeur de l'actif des régimes, un passif supplémentaire minimal doit être constaté et un montant équivalent doit être constaté comme actif incorporel, dans la mesure où celui-ci ne dépasse pas le coût des services passés non constaté. Tout excédent du passif supplémentaire minimal par rapport au coût des services passés non constaté est comptabilisé à titre d'élément distinct des autres éléments du résultat global, comme rajustement minimal du passif découlant des régimes de retraite.
- 9) En vertu des PCGR américains, lorsqu'un swap de taux d'intérêt sert à couvrir un instrument à taux variable, la variation de la juste valeur du swap est constatée dans les autres éléments du résultat global (note 26 d)).

26) Rapprochement avec les principes comptables généralement reconnus des États-Unis (suite)

b) Bilans consolidés

Si les PCGR américains étaient utilisés, les bilans consolidés aux dates indiquées seraient redressés comme suit :

	30 avril 2002		
	<u>PCGR canadiens</u>	<u>Rajustements</u>	<u>PCGR américains</u>
Actif à court terme ²⁾	460 595 \$	(187) \$	460 408 \$
Immobilisations corporelles, montant net ¹⁾	544 169	2 146	546 315
Placements à long terme	18 717	—	18 717
Autres actifs ²⁾	132 950	(12 998)	119 952
Actifs d'impôts futurs à long terme	<u>9 733</u>	<u>—</u>	<u>9 733</u>
	<u>1 166 164</u> \$	<u>(11 039)</u> \$	<u>1 155 125</u> \$
Passif à court terme	260 881 \$	— \$	260 881 \$
Dette à long terme	167 202	—	167 202
Billets subordonnés de premier rang	133 034	—	133 034
Déventures subordonnées	11 157	—	11 157
Autres crédits ³⁾	51 398	10 868	62 266
Passifs d'impôts futurs ⁴⁾	209 920	(5 810)	204 110
Capitaux propres	332 572	(332 572)	—
Actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote	—	217 068	217 068
Actions de catégorie B à droit de vote multiple	—	19 029	19 029
Surplus d'apport	—	3 291	3 291
Autres éléments du résultat global cumulés ⁵⁾	—	(32 116)	(32 116)
Bénéfices non répartis	<u>—</u>	<u>109 203</u>	<u>109 203</u>
	<u>1 166 164</u> \$	<u>(11 039)</u> \$	<u>1 155 125</u> \$

26) Rapprochement avec les principes comptables généralement reconnus des États-Unis (suite)

	30 avril 2001		
	PCGR canadiens	Rajustements	PCGR américains
Actif à court terme ²⁾	327 407 \$	(641) \$	326 766 \$
Immobilisations corporelles, montant net ¹⁾	517 138	2 187	519 325
Placements à long terme	24 424	—	24 424
Autres actifs ²⁾	119 957	(8 730)	111 227
Actifs d'impôts futurs à long terme	7 362	—	7 362
	<u>996 288</u> \$	<u>(7 184)</u> \$	<u>989 104</u> \$
Passif à court terme	154 693 \$	— \$	154 693 \$
Dette à long terme	236 941	—	236 941
Billets subordonnés de premier rang	197 577	—	197 577
Déventures subordonnées	11 900	—	11 900
Autres crédits ³⁾	39 082	6 019	45 101
Passifs d'impôts futurs ⁴⁾	200 132	5 238	205 370
Capitaux propres	155 963	(155 963)	—
Actions subalternes de catégorie A comportant droit de vote	—	100 554	100 554
Actions de catégorie B à droit de vote multiple	—	19 029	19 029
Surplus d'apport	—	3 291	3 291
Autres éléments du résultat global cumulés ⁵⁾	—	(42 443)	(42 443)
Bénéfices non répartis	—	57 091	57 091
	<u>996 288</u> \$	<u>(7 184)</u> \$	<u>989 104</u> \$

- 1) Les immobilisations corporelles ont également été rajustées pour tenir compte de l'effet du rajustement aux fins des PCGR américains de l'amortissement comme décrit au paragraphe 4 de la note 26 a).
- 2) D'autres actifs ont été rajustés à chaque date de bilan pour tenir compte de l'effet du rajustement aux fins des PCGR américains des gains et des pertes de change reportés sur la dette à long terme, des frais de démarrage, du passif minimal découlant des régimes de retraite et des swaps de taux d'intérêt qui sont décrits aux paragraphes 2, 3, 8 et 9 de la note 26 a). L'actif à court terme a également été rajusté pour tenir compte de l'effet du rajustement des frais de démarrage aux fins des PCGR américains.
- 3) Les autres crédits ont été rajustés à chaque date de bilan pour tenir compte de l'effet du rajustement, aux fins des PCGR américains, du passif minimal découlant des régimes de retraite, comme décrit au paragraphe 8 de la note 26 a).
- 4) Les impôts futurs ont été rajustés pour tenir compte des impôts sur les bénéfices, comme décrit au paragraphe 5 de la note 26 a).
- 5) Les autres éléments du résultat global cumulés ont été rajustés à chaque date de bilan pour tenir compte de l'effet des rajustements, aux fins des PCGR américains, des gains ou pertes de change, du passif minimal découlant des régimes de retraite et des swaps de taux d'intérêt, lesquels sont compris dans les autres éléments du résultat global, comme décrit aux paragraphes 7, 8 et 9 de la note 26 a).

26) Rapprochement avec les principes comptables généralement reconnus des États-Unis (suite)

c) Autres informations exigées

	<u>2002</u>		<u>2001</u>	
Débiteurs – comptes clients	122 086	\$	113 698	\$
Provision pour créances douteuses	<u>(687)</u>		<u>(1 752)</u>	
Total des comptes clients	<u>121 399</u>	\$	<u>111 946</u>	\$
Créditeurs – comptes fournisseurs	56 631	\$	61 741	\$
Charges à payer	82 295		66 742	
Intérêts courus	<u>8 568</u>		<u>8 568</u>	
Total des créditeurs et charges à payer	<u>147 494</u>	\$	<u>137 051</u>	\$

	<u>2002</u>		<u>2001</u>		<u>2000</u>	
Charges locatives	<u>50 639</u>	\$	<u>45 028</u>	\$	<u>35 376</u>	\$
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation – PCGR canadiens	69 052	\$	63 224	\$	31 976	\$
Frais de démarrage ¹⁾	<u>(6 337)</u>		<u>(3 700)</u>		<u>(4 296)</u>	
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation – PCGR américains	<u>62 715</u>	\$	<u>59 524</u>	\$	<u>27 680</u>	\$

- 1) En vertu des PCGR canadiens, les frais de démarrage des nouvelles activités d'exploitation peuvent être reportés et amortis sur la durée et la tendance prévues de l'avantage lié aux dépenses reportées ne dépassant pas cinq ans. Ces charges sont inscrites dans les activités d'investissement dans l'état des flux de trésorerie. En vertu des PCGR américains, les frais de démarrage sont imputés aux résultats et aux flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation au fur et à mesure qu'ils sont engagés.

d) Nouvelles prises de position comptables américaines adoptées

En date du 1^{er} mai 2001, la société a adopté le Statement of Financial Accounting Standards (« SFAS ») No. 133 intitulé « Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities », comme modifié par le SFAS No. 137, « Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities – Deferral of the Effective Date of FASB Statement No. 133 », et le SFAS No. 138, « Accounting for Certain Derivative Instruments and Certain Hedging Activities ». En vertu de ces nouvelles normes, tous les dérivés, qu'ils soient désignés ou non dans les relations de couverture, doivent nécessairement être constatés dans le bilan à la juste valeur. Un dérivé doit être désigné dans une relation de couverture pour répondre aux conditions de la comptabilité de couverture. Au 30 avril 2002, la société avait des instruments de couverture de flux de trésorerie et de placement net en cours comme défini aux termes de ces normes. Une couverture de flux de trésorerie couvre une variation éventuelle des flux de trésorerie futurs prévus attribuable à un risque en particulier, comme une opération d'achat ou de vente prévue. Si un dérivé est désigné comme couverture de flux de trésorerie, la fraction de la variation de la juste valeur du dérivé attribuable à l'efficacité de la couverture est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global et est imputée aux résultats uniquement lorsque l'élément couvert a une incidence sur les résultats. La fraction des variations de la juste valeur des dérivés désignés comme couvertures qui est attribuable à l'inefficacité de la couverture est imputée aux résultats.

La société a conclu un swap de taux d'intérêt à des fins de gestion du risque de taux d'intérêt, qui a été désigné comme couverture de flux de trésorerie d'une partie de sa dette à taux variable. Le swap de taux d'intérêt utilisé par la société modifie efficacement l'exposition de la société au risque de taux d'intérêt en transformant une partie de la dette à taux variable de la société en une dette à taux fixe. La variation de la juste valeur du swap est constatée dans les autres éléments du résultat global.

26) Rapprochement avec les principes comptables généralement reconnus des États-Unis (suite)

En ce qui concerne les éléments libellés en devises étrangères, la société, de par la nature de ses exploitations internationales, exerce ses activités dans de nombreuses devises autres que le dollar canadien. Le principal risque de change de la société se rattache aux fluctuations de la livre sterling, du dollar US, de l'euro et de la couronne norvégienne, devises dans lesquelles une proportion importante des coûts de la société sont engagés, par rapport au dollar canadien. La société atténue l'incidence de ce risque en concluant des contrats à terme de gré à gré qui ne dépassent habituellement pas un an. La fraction de la variation de la juste valeur des contrats à terme de gré à gré attribuable à l'efficacité de la couverture est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global et est imputée aux résultats au moment où l'élément couvert influe sur les résultats.

La société a également désigné ses dettes libellées en euros et en livres sterling comme instruments de couverture des placements nets dans ses exploitations étrangères. Le gain ou la perte de change à la réévaluation de ces prêts est inscrit dans le résultat global.

Nouvelles normes comptables

En juin 2001, le FASB a publié le SFAS No. 142, « Goodwill and Other Intangible Assets », en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 15 décembre 2001. En vertu des nouvelles règles, l'écart d'acquisition et les actifs incorporels réputés avoir une durée de vie utile indéfinie ne seront plus amortis, mais seront assujettis à des tests de dépréciation annuels. La société a adopté les nouvelles règles en date du 1^{er} mai 2002. L'adoption de cet énoncé aura surtout une incidence sur la société dès que les acquisitions d'entreprises futures admissibles auront lieu.

En juin 2001, le FASB a publié le SFAS No. 143, « Accounting for Asset Retirement Obligations ». Cet énoncé porte sur la comptabilité et la présentation de l'information financière à l'égard des obligations découlant de la désaffectation d'immobilisations corporelles et des coûts connexes liés à la désaffectation de biens. La société est tenue d'adopter le SFAS No. 143 en date du 1^{er} mai 2003. L'adoption de cet énoncé ne devrait pas avoir de répercussions importantes sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la société.

En août 2001, le FASB a publié le SFAS No. 144, « Accounting for the Impairment or Disposal of Long-Lived Assets » qui remplace le FASB No. 121, « Accounting for the Impairment of Long-Lived Assets and for Long-Lived Assets to be Disposed of ». Ce nouvel énoncé remplace également certains aspects de l'opinion n° 30 émis par l'Accounting Principles Board, « Reporting the Results of Operations – Reporting the Effects of Disposal of a Segment of a Business, and Extraordinary, Unusual and Infrequently Occurring Events and Transactions », relativement à la présentation de l'incidence de la cession d'un secteur d'exploitation. En vertu de la nouvelle règle, les pertes d'exploitation découlant des activités abandonnées doivent être constatées dans les périodes futures, au fur et à mesure qu'elles surviennent. De plus, les unités correspondant à un niveau inférieur au secteur d'exploitation sont admissibles au traitement comptable relativement aux activités abandonnées. La société a adopté les dispositions de cet énoncé en date du 1^{er} mai 2002. L'adoption de l'énoncé aura surtout une incidence sur la société dès que les cessions des entreprises futures admissibles auront lieu.

27) Autres informations financières des répondants

Certaines filiales de la société (collectivement les « répondants ») ont garanti les obligations de la société de payer le capital et l'intérêt en vertu des billets subordonnés de premier rang. Les états financiers distincts des répondants ne sont pas présentés, étant donné que la société estime que l'information financière sommaire qui suit est plus significative pour la compréhension de la situation financière des répondants. Il n'existe aucune restriction importante quant à la capacité des répondants de procéder à des placements dans la société.

La société comptabilise ses placements dans les filiales au coût d'acquisition aux fins des états financiers internes et de l'information financière sommaire qui suit. Les PCGR américains ont été utilisés pour préparer l'information financière sommaire.

27) Autres informations financières des répondants (suite)

Au 30 avril 2002 et pour l'exercice terminé à cette date

	Corporation Hélicoptère CHC	Filiales répondantes	Filiales non répondantes	Écritures d'élimination	Consolidé
Actif à court terme	79 802 \$	192 009 \$	211 329 \$	(22 732) \$	460 408 \$
Actif à long terme	512 668	749 895	435 799	(1 003 645)	694 717
Total de l'actif	<u>592 470 \$</u>	<u>941 904 \$</u>	<u>647 128 \$</u>	<u>(1 026 377) \$</u>	<u>1 155 125 \$</u>
Passif à court terme	119 955 \$	91 855 \$	72 285 \$	(23 214) \$	260 881 \$
Passif à long terme	317 122	680 511	455 725	(875 589)	577 769
Capitaux propres	155 393	169 538	119 118	(127 574)	316 475
Total du passif et des capitaux propres	<u>592 470 \$</u>	<u>941 904 \$</u>	<u>647 128 \$</u>	<u>(1 026 377) \$</u>	<u>1 155 125 \$</u>
Produits	— \$	421 908 \$	276 626 \$	(80 718) \$	617 816 \$
Résultats d'exploitation	(4)	58 330	36 157	3 200	97 683
Bénéfice net (perte nette)	4 493	58 999	(13 683)	2 304	52 113

Au 30 avril 2001 et pour l'exercice terminé à cette date

	Corporation Hélicoptère CHC	Filiales répondantes	Filiales non répondantes	Écritures d'élimination	Consolidé
Actif à court terme	38 119 \$	132 993 \$	184 296 \$	(28 642) \$	326 766 \$
Actif à long terme	627 924	884 102	382 166	(1 231 854)	662 338
Total de l'actif	<u>666 043 \$</u>	<u>1 017 095 \$</u>	<u>566 462 \$</u>	<u>(1 260 496) \$</u>	<u>989 104 \$</u>
Passif à court terme	24 509 \$	104 227 \$	70 931 \$	(44 974) \$	154 693 \$
Passif à long terme	602 288	842 442	376 303	(1 124 144)	696 889
Capitaux propres	39 246	70 426	119 228	(91 378)	137 522
Total du passif et des capitaux propres	<u>666 043 \$</u>	<u>1 017 095 \$</u>	<u>566 462 \$</u>	<u>(1 260 496) \$</u>	<u>989 104 \$</u>
Produits	— \$	411 089 \$	251 036 \$	(68 276) \$	593 849 \$
Résultats d'exploitation	19	62 970	37 228	(6 334)	93 883
(Perte nette) bénéfice net	(10 618)	28 725	7 270	(4 561)	20 816

Pour l'exercice terminé le 30 avril 2000

	Corporation Hélicoptère CHC	Filiales répondantes	Filiales non répondantes	Écritures d'élimination	Consolidé
Produits	— \$	324 622 \$	217 698 \$	(8 271) \$	534 049 \$
Résultats d'exploitation	1 544	46 054	19 650	—	67 248
(Perte nette) bénéfice net	(1 995)	20 060	(788)	—	17 277

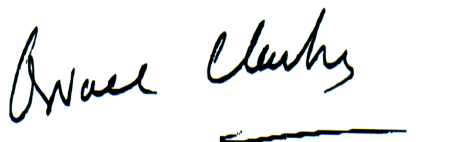
RUBRIQUE 19. ANNEXES

- 1.1 Statuts constitutifs – déposés à titre d'annexe 3.1 de la modification n° 1 de la déclaration d'inscription sur formulaire F-1 de la Société datée du 20 octobre 1993 et intégrée aux présentes par renvoi.
- 1.2 Règlements en leur version modifiée – déposés à titre d'annexe 1.2.
- 4.1 Acte daté du 5 juillet 2000 intervenu entre Corporation Hélicoptère CHC, à titre d'émetteur, chacune des filiales cautions et la Bank of New York, à titre de fiduciaire, concernant un montant en capital de 145,0 millions de livres sterling de billets subordonnés de rang supérieur à 11 ¾ % échéant en 2007, déposé à titre d'annexe 4.1 de la déclaration d'inscription de la Société sur formulaire S-4 datée du 28 août 2000 et intégrée aux présentes par renvoi.
- 4.2 Premier acte supplémentaire daté du 30 novembre 2000 à l'acte déposé à titre d'annexe 4.1 du formulaire 20-F de la Société pour l'exercice 2001 daté du 13 septembre 2001 et intégré par renvoi aux présentes.
- 4.3 Convention d'achat datée du 5 juillet 2000 intervenue entre Corporation Hélicoptère CHC, chacune des filiales cautions, Merrill Lynch International et Scotia Capitaux – déposée à titre d'annexe 10.1 de la déclaration d'inscription de la Société sur formulaire S-4 datée du 28 août 2000 et intégrée aux présentes par renvoi.
- 4.4 Convention entre créanciers datée du 5 juillet 2000 intervenue entre La Banque de Nouvelle-Écosse, à titre d'agent administratif, La Banque de Nouvelle-Écosse, à titre d'agent aux fins de la garantie, la Bank of New York, à titre de fiduciaire aux termes de l'acte, Corporation Hélicoptère CHC et Canadian Helicopters (Barbados) Limited – déposée à titre d'annexe 10.2 de la déclaration d'inscription de la Société sur formulaire S-4 datée du 28 août 2000 et intégrée aux présentes par renvoi.
- 4.5 Convention de crédit de premier rang datée du 5 juillet 2000 intervenue entre La Banque de Nouvelle-Écosse, à titre d'agent administratif, les créanciers étant à l'occasion partie à la convention et Corporation Hélicoptère CHC, incluant des conventions de modification datées du 11 octobre 2000, du 31 octobre 2000, du 15 décembre 2000 et du 16 juillet 2001.
- 4.6 Régime d'options d'achat d'actions à l'intention des employés, déposé à titre d'annexe 4.6 du formulaire 20-F de la Société pour l'exercice 2001 daté du 13 septembre 2001 et intégré par renvoi aux présentes.
- 4.7 Convention relative au régime complémentaire de retraite des hauts dirigeants, déposée à titre d'annexe 4.7 du formulaire 20-F de la Société pour l'exercice 2001 daté du 13 septembre 2001 et intégré par renvoi aux présentes.
- 4.8 Régime d'intéressement à long terme, déposé à titre d'annexe 4.8 du formulaire 20-F de la Société pour l'exercice 2001 daté du 13 septembre 2001 et intégré par renvoi aux présentes.
- 4.9 Régime d'achat d'actions à l'intention des employés, déposé à titre d'annexe 4.9 du formulaire 20-F de la Société pour l'exercice 2001 daté du 13 septembre 2001 et intégré par renvoi aux présentes.
- 4.10 Régime de droits à la plus-value des actions, déposé à titre d'annexe 4.10 du formulaire 20-F de la Société pour l'exercice 2001 daté du 13 septembre 2001 et intégré par renvoi aux présentes.
- 4.11 Allocation de retraite des hauts dirigeants, déposée à titre d'annexe 4.11 du formulaire 20-F de la Société pour l'exercice 2001 daté du 13 septembre 2001 et intégré par renvoi aux présentes.
- 7.1 Énoncé concernant le calcul du ratio entre le bénéfice et les charges fixes
- 8.1 Filiales importantes

Conformément aux exigences du paragraphe 12 de la loi intitulée *Securities Exchange Act of 1934*, la société inscrite atteste qu'elle satisfait toutes les exigences pour le dépôt sur formulaire 20-F et a fait dûment signer le présent rapport annuel pour son compte par le soussigné, dûment autorisé à cette fin.

Le 17 septembre 2002

CORPORATION HÉLICOPTÈRE CHC

A handwritten signature in black ink, appearing to read "O. Noel Clarke", with a horizontal line underneath it.

PAR : _____
O. Noel Clarke, c.r.
Premier vice-président et secrétaire

ATTESTATIONS

Je, Craig L. Dobbin, atteste ce qui suit :

- 1) J'ai examiné le présent rapport annuel sur formulaire 20-F de Corporation Hélicoptère CHC.
- 2) À ma connaissance, le présent rapport annuel ne contient aucune fausse déclaration sur un fait important ni omet d'énoncer un fait important nécessaire pour éviter que les déclarations faites eu égard aux circonstances dans lesquelles elles l'ont été, ne soient pas trompeuses relativement à la période visée par le présent rapport annuel;
- 3) À ma connaissance, les états financiers et autres informations financières incluses dans le présent rapport annuel présentent fidèlement à tous égards importants, la situation financière, les résultats d'exploitation et la situation de trésorerie de la société inscrite aux périodes présentées dans le présent rapport annuel et pour celles-ci; et
- 4) Les autres dirigeants de la société inscrite qui donnent une attestation et moi-même avons indiqué dans le présent rapport annuel la présence ou non de changements importants à l'égard des contrôles internes ou d'autres facteurs susceptibles d'avoir une incidence importante sur les contrôles internes après la date de notre dernière évaluation, y compris des mesures correctives concernant des insuffisances considérables ou des faiblesses importantes.

Le 17 septembre 2002

Chef de la direction

« *Craig L. Dobbin* »

ATTESTATIONS

Je, Jo Mark Zurel, atteste ce qui suit :

- 1) J'ai examiné le présent rapport annuel sur formulaire 20-F de Corporation Hélicoptère CHC.
- 2) À ma connaissance, le présent rapport annuel ne contient aucune fausse déclaration sur un fait important ni omet d'énoncer un fait important nécessaire pour éviter que les déclarations faites eu égard aux circonstances dans lesquelles elles l'ont été, ne soient pas trompeuses relativement à la période visée par le présent rapport annuel;
- 3) À ma connaissance, les états financiers et autres informations financières incluses dans le présent rapport annuel présentent fidèlement à tous égards importants, la situation financière, les résultats d'exploitation et la situation de trésorerie de la société inscrite aux périodes présentées dans le présent rapport annuel et pour celles-ci; et
- 4) Les autres dirigeants de la société inscrite qui donnent une attestation et moi-même avons indiqué dans le présent rapport annuel la présence ou non de changements importants à l'égard des contrôles internes ou d'autres facteurs susceptibles d'avoir une incidence importante sur les contrôles internes après la date de notre dernière évaluation, y compris des mesures correctives concernant des insuffisances considérables ou des faiblesses importantes.

Le 17 septembre 2002

Chef des finances

« Jo Mark Zurel »

FILIALES IMPORTANTES

Au 30 avril 2002, nous avons les principales filiales importantes suivantes :

Dénomination sociale	Territoire de constitution	Pourcentage de propriété
CHC Helicopters International Inc.	Canada	100 %
Atlantic Turbines Inc.	Canada	100 %
CHC Helicopters (Barbados) Limited	Barbade	100 %
Canadian Helicopters (U.K.) Limited	Royaume-Uni	100 %
CHC Scotia Limited	Royaume-Uni	100 %
Vinland Denmark AS	Danemark	100 %
Vinland Helicopters AS	Norvège	100 %
Helicopter Services Group AS	Norvège	100 %
CHC Helikopter Service AS	Norvège	100 %
Astec Helicopter Services AS	Norvège	100 %
CHC Helicopters (Australia) (par l'entremise de Lloyd Helicopter Services Pty. Ltd.)	Australie	100 %
CHC Helicopters (Africa) (par l'entremise de Court Helicopters Pty. Ltd.)	Afrique	100 %
CHC Composites Limited	Canada	100 %
CHC Denmark Limited	Danemark	100 %
CHC Ireland Limited	Irlande	100 %