

Analyse par la direction de la situation financière

Survol

Au cours de sa sixième année d'exploitation, WestJet, société qui offre aux Canadiens des tarifs modiques, a connu une croissance continue et une rentabilité accrue malgré un climat d'affaires instable et très mouvementé. En dépit des nombreux événements négatifs ayant touché l'industrie du transport aérien au cours du dernier exercice, WestJet se rappellera plutôt de 2001 comme étant l'exercice où la société a su affronter avec succès les nombreux défis qui se sont présentés. En février 2001, la société a pris possession de son nouveau hangar de Calgary et a mené à terme l'acquisition de deux nouveaux simulateurs de vol 737 qui ont été installés à cet endroit. L'enthousiasme était évident dans tout le réseau lorsque la société a pris livraison de ses nouveaux appareils 737-700 en mai.

WestJet est fière de la croissance qu'elle a connue au cours de l'exercice et de l'ajout de plusieurs villes à son réseau de liaisons et de nouveaux employés à son équipe. La société est particulièrement fière des efforts que tous les membres du personnel ont fourni en septembre et en octobre afin de s'assurer que le transporteur demeure rentable en des temps très exigeants pour l'industrie. C'est d'ailleurs l'une des aptitudes de l'excellente équipe dont est formée WestJet que celle de pouvoir aider le transporteur à traverser l'adversité tout en maintenant constante la qualité des services offerts aux clients et la rentabilité attendue par les actionnaires et la société et de continuer à favoriser la croissance d'une culture qui est plus forte que jamais.

En 2001, WestJet s'est distinguée comme étant l'un des cent meilleurs employeurs au Canada et ses fondateurs ont été honorés à Monaco lors de la finale du Grand Prix International de l'Entrepreneur. Ils ont alors reçu la plus haute récompense dans la catégorie Travail d'équipe, qu'ils ont acceptée au nom de tous les employés de WestJet. Ces marques de reconnaissance suscitent d'autant plus la fierté de tous les membres du personnel qu'elles proviennent de sources objectives ayant su reconnaître les qualités qui contribuent au succès de l'entreprise et qui confèrent à cette dernière son caractère unique.

WestJet a entamé 2001 avec 22 avions à réaction Boeing 737-200 et a fait l'acquisition du vingt-troisième et dernier appareil de la série 200 au cours du premier trimestre de l'exercice. En mai, la société a pris livraison de son premier appareil Boeing 737-700 ultramoderne de nouvelle génération nouvellement sorti de l'usine du fabricant à Seattle. Trois autres appareils ont suivi au cours de l'exercice. La société a terminé l'exercice avec une flotte de 27 appareils dont l'âge moyen était de 20 ans. De plus, cinq nouvelles villes ont été accueillies au sein du réseau, nommément Fort McMurray en Alberta, Comox en Colombie-Britannique, Thompson au Manitoba, de même que Sudbury et Sault Ste. Marie en Ontario. La société a continué de desservir Brandon au Manitoba de façon partielle, soit de mars à juin, et elle a annoncé une nouvelle destination, la 21^e, celle de London en Ontario, qu'elle a commencé à desservir en février 2002. Ce succès retentissant a donné lieu à une croissance de l'effectif et grâce à son excellente réputation d'employeur, WestJet s'est attirée de 40 000 à 50 000 demandes d'emploi en 2001. Elle a accueilli 552 nouveaux employés équivalents temps

plein (ETP) et elle peut compter à ce jour sur 1844 employés ETP qui travaillent de concert à offrir un produit de qualité à des tarifs modiques, ce qui porte le total de ses employés à 2325.

Résultats d'exploitation

Le taux de croissance annuel de la société, mesuré par la capacité ou les sièges-milles disponibles (SMD) a atteint une moyenne de 56 % depuis que la société a entrepris ses activités en 1996. La croissance enregistrée en 2001 s'est établie à 57,1 %, ce qui représente la plus importante croissance annuelle sur douze mois de l'histoire de la société et qui surpasse le dernier sommet de 55,1 % atteint en 1998. L'exercice écoulé a aussi été caractérisé par l'ajout d'infrastructures, par une transition vers de nouveaux appareils et de nouvelles installations, par des turbulences dans le ciel de la concurrence ainsi que par des bouleversements importants qui ont touché l'industrie du transport aérien. La société continue d'engager des coûts liés à la croissance future, et en dépit des défis que 2001 a présentés, les mesures du rendement financier ont été très satisfaisantes et les bénéfices ont augmenté par rapport à ceux de l'exercice précédent.

WestJet a continué de générer un bénéfice en 2001 malgré les coûts élevés du carburant d'avion et les énormes répercussions qu'ont eues les événements du 11 septembre. Le bénéfice dilué par action a augmenté, passant de 0,69 \$ en 2000 à 0,79 \$ pour l'exercice à l'étude, alors que le bénéfice net s'est accru de 23 %, passant de 30,3 millions de dollars en 2000 à 37,2 millions de dollars au cours de l'exercice à l'étude. En raison de la charge d'amortissement considérablement plus élevée en 2001, et en se fondant sur la méthode des flux de trésorerie, WestJet a généré 47,3 % plus de rentrées de fonds provenant de l'exploitation en 2001 qu'au cours de l'exercice précédent, et celles-ci se sont établies à 76,5 millions de dollars en 2001 alors qu'elles étaient de 51,9 millions de dollars en 2000.

Depuis 1997, le bénéfice d'exploitation a toujours excédé 10 % des produits. En 2001, le pourcentage du bénéfice d'exploitation est demeuré dans les deux chiffres atteignant 12,4 %, comparativement à la meilleure performance de l'histoire de la société de 16,1 % inscrite en 2000. Malgré la chute du bénéfice d'exploitation exprimé en fonction du pourcentage des produits, la société a inscrit une augmentation de 11,0 % de son bénéfice d'exploitation qui s'est chiffré à 59,4 millions de dollars en 2001, comparativement à 53,5 millions de dollars un an plus tôt.

Le régime de participation des employés aux bénéfices se fonde sur le bénéfice annuel de la société avant les impôts et la participation elle-même des employés – la marge de la société. Cette marge a augmenté de 3,5 % pour se situer à 68,6 millions de dollars en 2001 comparativement à 66,3 millions de dollars en 2000. Exprimée en pourcentage des produits, ce pourcentage de la marge a connu une baisse par rapport au sommet record de 19,9 % atteint en 2000 et s'est établie à 14,3 % en 2001. La méthode de calcul de la participation aux bénéfices est simple : la société calcule le pourcentage de la marge atteint au cours de la période de participation aux bénéfices et applique ce pourcentage à la marge pour déterminer le montant à distribuer aux employés. Par conséquent, lorsque le pourcentage de la marge de la société double passant de 10 % à 20 %, la

participation des employés quadruple, étant donné que les deux éléments doublent. En 2000, près de 20 % du bénéfice a été versé aux employés, soit environ 13,5 millions de dollars une fois les charges sociales constatées. En 2001, compte tenu de la marge plus faible de 14,3 %, 10,3 millions de dollars sont allés au compte de la participation aux bénéficiaires.

Le système de participation aux bénéficiaires est un coût variable qui diminue automatiquement et qui, en des périodes troubles, s'ajuste pour empêcher le recours à des mesures visant la réduction des coûts telles que la compression des salaires et de l'effectif. Inversement, lorsque les résultats sont bons, comme en 2000, alors que la marge atteignait 19,9 %, le régime de participation aux bénéficiaires offre aux employés une gratification très généreuse. À titre d'exemple, en 2000, l'employé moyen de WestJet a reçu au titre du régime de participation aux bénéficiaires environ 37 % de son salaire de base et en dépit de l'incertitude et des bouleversements auxquels fait face l'industrie, les employés de WestJet ont été heureux de recevoir environ 20 % de leur salaire de base au titre de ce même régime en 2001. La société a essuyé une baisse de 5,6 points de pourcentage de sa marge mais le recul du bénéfice d'exploitation n'a été que de 3,7 points de pourcentage en raison de cette formule de calcul de la participation aux bénéficiaires.

Le bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement et les paiements de location d'appareil (BAIIAPLA) s'est établi à 113,0 millions de dollars en 2001, soit 23,6 % des produits. Cela représente une augmentation de 40,5 % par rapport au BAIIAPLA de 2000 qui s'était établi à 80,4 millions de dollars ou à 24,2 % des produits. L'incidence d'une hausse de l'amortissement de la flotte d'appareils 737-200, de même que les coûts de location des quatre nouveaux appareils 737-700 sont responsables du recul relatif plus important du bénéfice avant les intérêts et les impôts (BAII). Ce dernier a connu une hausse de 13,8 % passant de 55,6 millions de dollars et de 16,7 % des produits en 2000 à 63,3 millions de dollars et 13,3 % des produits en 2001.

Produits

En 2001, les produits totaux ont augmenté de 43,9 % par rapport aux 333 millions de dollars en 2000 pour totaliser 478 millions de dollars en 2001. De la même façon que lors des exercices précédents, 94,7 % des produits de la société découlent des services réguliers aux passagers des vols intérieurs. Compte tenu des produits qui sont tirés des divers frais tels que l'excédent de bagage, le chenil, les annulations et les éléments liés à l'activité de base, le pourcentage atteint plutôt 97 %. Environ 2 % des produits sont liés aux services de vols nolisés, qui sont de deux ordres, soit des services adaptés aux besoins du moment tels que ceux des équipes de sport professionnel, ou soit des services réguliers retenus par contrat par des voyagistes et des forfaitistes et qui visent des destinations aux États-Unis comme celle de Las Vegas. Le fret aérien a compté pour 1,6 million de dollars, soit moins de un tiers de un pour cent des produits totaux de la société. Le reste des produits est lié aux voyages tout compris de même qu'à l'utilisation par des tiers des simulateurs de la société et de la surface de hangar.

Les produits tirés des passagers-milles (PPM), qui correspondent aux produits passages multipliés par la distance parcourue, ont augmenté de 53,9 % par rapport à ceux de 2000, comparativement à une hausse de 57,1 % des SMD. Cela équivaut à un léger recul du coefficient d'occupation en 2001 qui est passé à 74,7 % alors qu'il était de 76,2 % un an plus tôt. Toutefois, le coefficient d'occupation est une mesure qui peut être gérée et de ce fait, prise seule elle n'est pas une mesure rigoureuse du rendement. En offrant des réductions sur ses prix, un transporteur fera augmenter son coefficient d'occupation et inversement, en relevant ses prix, il le fera diminuer.

Dans le cas de WestJet, un coefficient annuel moyen d'occupation qui se situe au-delà de 75 %, comme ce fut le cas en 2000, est trop élevé. À un tel niveau, lors des périodes de pointe de la journée, de la semaine, du mois ou de l'année, les avions sont remplis et la société ne dispose d'aucun siège à offrir aux voyageurs de dernière minute qui sont des voyageurs à haut rendement. Cela signifie aussi que lors de ces périodes occupées, la société est confrontée à des délais plus courts entre chaque vol, mettant ses systèmes et son personnel à rude épreuve. En somme, la demande pour le produit offert par la société excède la capacité disponible de cette dernière. WestJet a délibérément maintenu son coefficient d'occupation sous la barre des 75 % en 2001 grâce à des stratégies de prix.

Le rendement de WestJet, ou les produits par passage-mille, qui étaient de 22,9 cents en 2000, ont subi une baisse de 6,6 % en 2001 pour s'établir à 21,4 cents. Il existe un lien important entre la distance franchissable moyenne (distance parcourue moyenne) et les mesures unitaires des produits et des charges. Plus la distance parcourue est longue, plus les coûts peuvent être répartis sur un nombre important de sièges-milles. Les coûts qui sont particulièrement visés sont les coûts fixes importants liés à un vol, c'est-à-dire la grande quantité de carburant utilisée au décollage et à l'atterrissage. À mesure que la distance franchissable augmente, les coûts par SMD diminuent tout comme le feraient les mesures unitaires des produits.

En augmentant la part des vols long-courriers dans la combinaison de vols utilisés pour relier les réseaux de l'Est et de l'Ouest canadien, la distance franchissable moyenne de 478 milles établie par WestJet en 2001 a été la plus longue à ce jour, si on la compare avec celle de 419 milles établie en 2000. La société estime que cette augmentation de 14,1 % de la distance franchissable a entraîné une réduction de 6 % des coûts unitaires et qu'elle a une incidence similaire sur les produits par SMD. Le rendement baissera lui aussi, mais de façon moins importante. En raison principalement de l'augmentation de la distance franchissable, les produits par SMD de WestJet ont chuté de 8,0 % en 2001 pour atteindre 16,0 cents, alors qu'ils étaient de 17,4 cents en 2000 et le rendement de la société a baissé de 6,6 % pour s'établir à 21,4 cents alors qu'il était de 22,9 cents en 2000.

En dépit des efforts déployés par la société pour réduire son coefficient d'occupation et pour augmenter son rendement, deux facteurs ont influé sur sa stratégie. Le premier est le climat concurrentiel, et plus particulièrement les tactiques de prix employées par un concurrent maintenant en faillite qui ont entraîné une poussée du rendement de la société vers le bas, au cours des trois premiers trimestres de l'exercice. Le deuxième facteur est la stratégie de prix agressive que la société a adopté à la suite des horribles

actes terroristes du 11 septembre aux États-Unis qui visait à inciter les voyageurs à voler de nouveau mais qui a grugé le rendement.

En raison du fléchissement des réservations survenu à la suite des événements du 11 septembre et qui a duré environ cinq semaines, la société estime à 8 millions de dollars l'incidence que ces événements ont eue sur les produits de la société, influant surtout sur les données du quatrième trimestre. Le gouvernement fédéral canadien a indemnisé tous les transporteurs pour la fermeture de l'espace aérien survenue du 11 au 13 septembre 2001 et WestJet a réclamé 1,3 million de dollars au titre de ce programme. Les produits par SMD de la société auraient affiché une baisse de 6,9 % et le rendement aurait été inférieur de 4,9 % n'eût été de l'indemnisation. La présence d'autres facteurs compensatoires rend difficile la tâche de circonscrire l'incidence numérique des facteurs mentionnés. À titre d'exemple, la faillite de l'un de nos concurrents en fin d'exercice a eu une incidence favorable sur les produits à la toute fin du quatrième trimestre. De nombreux facteurs, positifs et négatifs, ont contribué au rendement des produits en 2001.

Charges

Parallèlement à la croissance de la société, les charges en 2001 ont augmenté de 50,2 % pour s'établir à 419 millions de dollars, alors qu'elles étaient de 279 millions de dollars en 2000. Sur une base unitaire, les coûts par SMD ont chuté de 4,1 %, passant de 14,6 cents à 14,0 cents. Les deux principaux facteurs responsables de la chute des SMD sont les coûts réduits découlant des distances franchissables accrues et les coûts d'exploitation réduits afférents aux nouveaux appareils Boeing 737-700. Toutefois, ces avantages ont été contrebalancés par la hausse importante de la charge d'amortissement de la flotte d'appareils 737-200 causée par l'accélération de leur mise hors service prévue.

Au cours de l'exercice écoulé, de nombreux autres changements visant la société et l'économie en général ont influé sur la structure de coûts de la société. Parmi les changements positifs, il convient de noter la croissance de WestJet et les avantages qui en ont découlé sur le plan des économies d'échelle et de l'accroissement du pouvoir d'achat. Les investissements dans les technologies, notamment les kiosques d'enregistrement munis de terminaux à écran tactile et l'acquisition de simulateurs de vol destinés à la formation, ont fait croître la productivité du personnel de façon importante. En revanche, les coûts d'entretien et de carburant et les dépenses de location d'appareils n'ont pas échappé à la faiblesse du dollar canadien. La société a passé en charges les coûts de transition liés à la mise en service des nouveaux appareils et, comme elle a l'habitude de le faire, elle a passé en charges les coûts se rapportant aux nouvelles stations et installations et aux nouveaux membres du personnel qui découlent de la croissance record que la société a connue en 2001.

Coût par siège-mille disponible (SMD) :	2001	2000	Variation
Services aux passagers	0.032	0.034	5,9 %
Carburant d'avion	0.028	0.029	3,4 %
Entretien	0.024	0.026	7,7 %
Amortissement	0.011	0.009	(22,2 %)
Ventes et commercialisation	0.010	0.011	9,1 %
Opérations aériennes	0.007	0.007	0,0 %
Frais généraux et administratifs	0.007	0.006	(16,7 %)
Réservations	0.006	0.007	14,3 %
Location d'appareils	0.005	0.004	(25,0 %)
En vol	0.005	0.006	16,7 %
Régime de participation des employés aux bénéficiaires	0.003	0.007	57,1 %
Total	0.140	0.146	4,1 %

Les coûts des services aux passagers sont les coûts qui sont engagés par la société aux aéroports tels que les frais d'atterrissage, les charges de navigation, les charges d'aérogare, les coûts de manutention des bagages et de service au sol, les coûts liés à la perturbation des horaires causée par les conditions météorologiques ou par des problèmes mécaniques et les salaires des employés situés dans les vingt et une villes desservies. En dépit de la pression suscitée par la hausse des charges d'aéroport et des charges de Nav Canada, les coûts unitaires se rapportant aux services aux passagers ont chuté de 5 % en 2001 en raison des économies d'échelle réalisées et de la croissance de la productivité des employés à mesure que des vols sont ajoutés aux destinations existantes.

Les Opérations aériennes et le En vol sont des catégories de coûts se rapportant au personnel de WestJet à bord des appareils, y compris les pilotes et les agents de bord, leurs salaires et traitements, leur formation et la formation destinée au perfectionnement des nouveaux employés. Font aussi partie de cette catégorie de coûts, les infrastructures de soutien destinées aux équipages pour la répartition, le contrôle des opérations et l'affectation des équipages. Les améliorations de la productivité, bien que provoquant la dilution des coûts qui sont de nature plus fixe, de même que les investissements faits par la société dans la technologie de formation ont entraîné de formidables améliorations de coûts par SMD dans ces secteurs.

Les coûts des ventes et de marketing ainsi que les dépenses liées aux réservations ont affiché une baisse marquée en 2001 lorsqu'ils sont exprimés en termes de coûts par SMD, se situant respectivement à 9,1 % et à 14,3 %. La stratégie Internet de la société continue de porter fruit et, à la fin de l'exercice, environ 40 % des ventes avaient été effectuées en ligne tant par les particuliers que par les agences de voyage. La société a élargi la distribution de son produit en milieu d'exercice 2001 en s'associant au système international de distribution Sabre et, à la fin de l'exercice, 5 % des ventes provenaient de ce système. Les agents de voyage ont toujours été des joueurs clés dans la stratégie de distribution de WestJet et ceux-ci génèrent environ 38 % des réservations par l'entremise du Super Centre des Ventes, de Sabre et d'Internet.

Les frais généraux et administratifs ont augmenté de 16,7 % sur la base des SMD. Cette catégorie de dépenses comprend les coûts liés aux installations, les honoraires professionnels et les assurances. À la suite des événements du 11 septembre, les assureurs des transporteurs aériens ont imposé à ces derniers une charge de 1,25 \$ US par passager. Cette augmentation des charges d'assurance s'est chiffrée à 1,9 million de dollars au quatrième trimestre et elle a constitué le tiers de l'augmentation des coûts par SMD. À l'instar de la plupart des autres compagnies aériennes, WestJet a transféré cette augmentation de coûts à ses clients par le biais d'un supplément qui est inclus dans les produits. Sur douze mois, les coûts liés aux installations pour le nouveau hangar et pour le nouveau centre d'appel/siège social à Calgary ont été passablement plus élevés, mais ces installations constituent des éléments d'infrastructure essentiels qui favoriseront la croissance de WestJet.

En 2001, la société a engagé des sommes accrues pour des honoraires professionnels au titre des plaintes formulées par la société et des audiences subséquentes devant le Bureau de la concurrence. WestJet estime que ces dépenses étaient nécessaires pour que la société soit partie au processus visant à établir la réglementation prévoyant une concurrence profitable et fructueuse au sein de l'industrie du transport aérien. Au quatrième trimestre, la société a aussi retenu les services de conseillers juridiques et fiscaux pour l'aider à faire la réorganisation de WestJet Airline Ltd. et à créer trois filiales en propriété exclusive, deux de celles-ci ayant formé une société en nom collectif connu sous le nom de « WestJet ». Les coûts liés à cette restructuration étaient nécessaires pour créer une plateforme où le risque et la responsabilité associés à la propriété d'éléments d'actifs coûteux, tels que des appareils, des hangars et des simulateurs de vol soient, dans la mesure du possible, distincts des activités de vol du transporteur aérien. Cette restructuration est d'autant plus importante que la société compte faire l'achat d'appareils 737-700 qui sont encore plus coûteux. Il découle aussi de cette réorganisation des avantages fiscaux accessoires dont la société pourra bénéficier dans les années à venir. Les résultats des filiales en propriété exclusive ont été consolidés dans les états financiers de WestJet.

WestJet a conclu auprès d'un important fournisseur de carburant d'avion une entente d'approvisionnement à prix fixe et à volume fixe en vigueur depuis 1999 et qui ne vient pas échéance avant juin 2003. Bien que le prix pour ce carburant d'avion soit établi en dollars canadiens (cents par litre), il est lié à un prix plafond du pétrole brut de 18,61 \$ US le baril. Le fait que le volume de ce contrat soit fixe signifie qu'à mesure que le transporteur croît, une part moins importante des achats de carburant est assujettie à ce contrat : 42 % en 2001 comparativement à 61 % en 2000. La croissance des prix de l'énergie au cours de la première moitié de 2001, jumelée au fait qu'une part moins importante des achats de carburant soit protégée, a eu pour effet que le prix moyen du carburant d'avion est passé de 35,6 cents en 2000 à 36,5 cents en 2001. Toutefois, le coût du carburant par SMD a baissé de 3,4 % sur douze mois en raison de l'accroissement de la distance franchissable et de l'amélioration de l'efficacité énergétique des appareils Boeing 737-700.

En raison de l'augmentation de la distance moyenne franchissable de 14,1 % en 2001 comparativement à celle de l'exercice précédent, la société estime qu'elle parviendra à faire chuter ses coûts unitaires de 6 % en 2002. L'ajout de Boeing 737-700

ultramodernes à la flotte d'appareils en 2001 a entraîné, conformément aux prévisions, une réduction importante des coûts d'exploitation. Alors que seulement quatre 737-700 avaient été ajoutés à la flotte de 23 appareils 737-200, l'ayant tous été dans la dernière moitié de 2001, et n'ayant compté que pour 11,5 % des SMD en 2001, l'incidence qu'ont eue ces appareils en termes de réduction des coûts par SMD a été marquée. Le 737-700 affiche un taux d'efficacité énergétique d'environ 20 % supérieur aux autres appareils sur la base d'un voyage, mais grâce aux 20 sièges disponibles supplémentaires qu'il comporte, l'amélioration du coût par SMD qui lui est imputable est d'environ 30 %.

Les quatre appareils 737-700 que la société a acquis en 2001 sont âgés de moins d'un an et, compte tenu des primes d'entretien versées au locateur au titre des mises au point importantes et des vérifications à venir, ils engendrent des coûts d'entretien de 50 % moindre sur la base d'un voyage et sont de 58 % moins coûteux sur la base des SMD. Les appareils 737-700 entraînent des économies importantes en matière d'entretien sur la base des appareils bien rodés, et ces économies sont encore plus prononcées au cours des quelques premières années d'exploitation d'un nouvel appareil alors que ses multiples composantes sont encore sous garantie.

La contrepartie des économies réalisées au chapitre de la consommation de carburant et de l'entretien est bien sûr les coûts de propriété. Les quatre appareils 737-700 ont été acquis en 2001 aux termes de contrats de location-exploitation, alors que seulement quatre des 23 appareils 737-200 font l'objet de tels contrats. Par conséquent, la majeure partie de l'augmentation des coûts de location d'appareils chiffrée à 8,5 millions de dollars en 2001 et portant le total de ces coûts à 15,3 millions de dollars, est attribuable à l'ajout des 737-700. Ces appareils sont les quatre premiers d'une série de dix appareils loués, dont six doivent être livrés en 2002, la durée des contrats de location étant de 14 ans pour tous ces appareils. Au 31 décembre 2001, le total de l'actif et du passif hors bilan lié aux contrats de location d'appareils a atteint 179 millions de dollars comparativement à 27 millions de dollars au 31 décembre 2000. Il est prévu que ce montant atteignent environ 423 millions de dollars d'ici le 31 décembre 2002.

La méthode que la société utilise pour l'amortissement de ses appareils se fonde sur les dates prévues de leur mise hors service, les heures de vols et les valeurs résiduelles. À la suite de la mise en service des appareils 737-700, la société a rajusté ses estimations comptables de 2000 au titre de l'amortissement de la flotte d'appareils 737-200 en fonction du calendrier révisé des mises hors service. Cela a eu pour effet de réduire la durée d'amortissement des 737-200 bien que leur durée de vie utile n'ait pas nécessairement diminué, ce qui a obligé la société à revoir et à rajuster la valeur résiduelle de ces appareils en conséquence. Les dépenses d'amortissement ont plus que doublé en 2000 atteignant 18 millions de dollars, et sur une base unitaire elles étaient en hausse de 42,2 % comparativement à l'exercice précédent.

En suivant sa politique de révision et de rajustement sur une base annuelle de la valeur résiduelle des appareils en vue de s'assurer que les estimations comptables continuent d'être appropriées et prudentes, la société a rajusté les valeurs résiduelles en 2001 et il est fort probable qu'elle les révise de nouveau en 2002. De nombreux facteurs influent sur les estimations faites quant à la date de mise hors service des appareils et à leur valeur résiduelle, parmi ceux-ci notons le marché pour les appareils usagés, les lignes

directrices actuelles et à venir en matière de réglementation, les bulletins des fabricants et la durée de vie utile restante des cellules et des moteurs. WestJet fait appel à des entreprises d'évaluation indépendantes de même qu'à des ressources techniques internes pour l'aider à évaluer la précision et la vraisemblance des facteurs qui influent sur les estimations comptables.

Les événements tragiques du 11 septembre ont eu une incidence sur la valeur marchande de tous les appareils et plus particulièrement des appareils plus âgés comme les 737-200 et les estimations que la société a faites au quatrième trimestre de 2001 confirment la baisse substantielle de la valeur marchande et probablement de la valeur résiduelle aux dates de mise hors service futures. Une dévaluation des immobilisations de la société n'a pas été nécessaire en 2001 compte tenu des estimations conservatrices que la société a utilisées pour l'amortissement au cours de l'exercice. Le principal test de la valeur de ces éléments d'actif est leur capacité à générer des produits. Leur valeur pour le bilan de la société est évidente puisque aucun appareil n'a été remis à la suite des événements du 11 septembre et que les activités de la société ont repris leur cours normal très rapidement en octobre 2001. L'approche de la société consiste toujours à considérer de façon prudente les éléments dont la valeur résiduelle est très incertaine. Dès le premier trimestre de 2002, la société accélérera de nouveau ses procédés d'amortissement, ce qui ajoutera environ 8 millions de dollars à ce qui aurait été la charge d'amortissement de 2002, soit une augmentation de 18 % par SMD comparativement à la charge d'amortissement de 2001.

De la rentabilité de WestJet découle l'imposition, et bien que les taux d'imposition fédéral et provinciaux aient connu une baisse, la charge d'impôt représente une part importante du bénéfice avant les impôts, qui est de 36,2 % alors qu'elle était de 42,6 % en 2000. Il existe un écart temporaire important entre la constatation des produits aux fins comptables, alors que l'amortissement des appareils s'échelonne sur une durée beaucoup plus longue, et leur constatation aux fins fiscales, alors que les appareils sont amortis selon un taux d'amortissement dégressif de 25 %. Cet écart donne lieu à un passif d'impôts futurs qui est une provision comptable constatée dans l'exercice en cours au taux d'imposition alors en vigueur pour des impôts qui seront finalement payés dans les exercices à venir. Lorsque des lois fiscales ayant pour effet de réduire le taux d'imposition entrent en vigueur, un rajustement est apporté non seulement aux impôts exigibles, mais rétroactivement à tous les écarts temporaires qui avaient donné lieu aux impôts futurs des exercices antérieurs. Cela explique la raison pour laquelle WestJet a, aux fins comptables, un faible taux d'imposition en 2001. En plus d'avoir un effet positif sur la provision de l'exercice à l'étude, la réduction d'impôts a donné lieu à une révision à la baisse des provisions des exercices antérieurs. En se fondant sur les lois fiscales actuelles, la société prévoit un taux d'imposition normalisé de 38,5 % en 2002.

Situation financière

Les deux plus importantes composantes du plan d'affaires de la société, qui en sont d'ailleurs les piliers, sont une structure à faibles coûts et un bilan vigoureux. La société a

entamé l'exercice 2001 avec 181 millions de dollars de capitaux propres et 60,4 millions de dollars de dettes. Au 31 décembre 2000, le ratio capitaux empruntés/capitaux propres était de 0,33 à 1,0. Au cours de 2001, les capitaux propres ont augmenté de 37 millions de dollars pour s'établir à 222 millions de dollars. La dette à long terme et les contrats de location-acquisition ont augmenté de 7,2 millions de dollars pour s'établir à 67,6 millions de dollars entraînant une amélioration du ratio capitaux empruntés/capitaux propres de 0,3 à 1,0. Compte tenu de la dette hors bilan de 179 millions de dollars, attribuable principalement aux contrats de location-acquisition des 737-700, le ratio total capitaux empruntés/capitaux propres est de 1,1 à 1, et il se situe bien en deça de celui de la moyenne de l'industrie et de l'objectif qu'a la société de le maintenir sous le niveau de 2 à 1.

La société a commencé l'exercice 2001 avec une encaisse de 79 millions de dollars et avec un montant excédentaire de l'actif à court terme sur le passif à court terme de 1,4 million de dollars. Le ratio d'endettement à court terme a chuté au cours de l'exercice reflétant une insuffisance de 9,4 millions de dollars de l'actif à court terme sur le passif à court terme, en raison principalement des dépenses en immobilisations au comptant faites par la société et plus particulièrement en raison des acomptes que la société a versés par anticipation à Boeing sur les achats futurs de 26 appareils 737-700. Le fonds de roulement demeure fort et l'émission de titres récemment annoncée devrait lui être grandement bénéfique.

Les fonds provenant de l'exploitation ont accusé une baisse passant de 87,4 millions de dollars en 2000 à 67,4 millions de dollars en 2001. Le bénéfice net rajusté hors caisse a contribué 47,3 % à l'augmentation de l'encaisse de 76,5 millions de dollars comparativement à 51,9 millions de dollars au cours de l'exercice précédent. Le fonds de roulement hors caisse a chuté de 9,1 millions de dollars comparativement à une hausse de 35,5 millions de dollars en 2000, en raison principalement de la taille accrue des versements d'impôts, ou des acomptes d'impôts de 2001, du renouvellement en décembre de l'assurance aviation et du versement anticipé au cours de ce même mois des primes du prochain exercice. Il faut aussi tenir compte de l'écart causé par le délai de passation des chèques au compte créditeur des fournisseurs (par ex. immédiatement après la fin de l'exercice en 2000 et immédiatement avant la fin de l'exercice en 2001).

L'exercice 2001 a été passablement différent de l'exercice précédent au chapitre des rentrées de fonds liées aux activités de financement alors que celles-ci avaient totalisé 65,8 millions de dollars au comptant en 2000 en raison principalement de l'émission de 52,1 millions de dollars de titres en décembre 2000. La levée d'options d'achat d'actions a permis à la société de recueillir 3,9 millions de dollars au comptant en 2001 comparativement à 2,7 millions de dollars en 2000. Ce fut la seule collecte de capitaux en 2001 et celle-ci, jumelée au financement par titres de créance de 8,9 millions de dollars, a permis de contrebalancer presque entièrement le montant de 11,9 millions de dollars au titre du remboursement de la dette à long terme et des obligations découlant des contrats de location-acquisition. Le prélèvement de 8,9 millions de dollars sur le solde de l'emprunt à terme lié au hangar et aux simulateurs se compare aux nouveaux emprunts de 22,4 millions de dollars, dont la plus grande partie était en rapport avec les mêmes actifs qu'en 2000.

Étant donné que la majorité des appareils ajoutés à la flotte en 2001 sont détenus aux termes de contrats de location-acquisition, les activités d'investissement se rapportant aux immobilisations ont chuté, passant de 124,9 millions de dollars en 2000 à 86,1 millions de dollars en 2001. Les dépenses en immobilisations ont été consacrées à un appareil 737-200, à l'achèvement du hangar de Calgary, à l'installation de deux simulateurs, à des moteurs et des pièces de rechange, y compris les paiements par anticipation et les dépôts versés à Boeing sur la livraison à venir d'appareils 737-700 et elles ont totalisé 34,8 millions de dollars en 2001 alors qu'elles avaient été de 18,4 millions de dollars en 2000.

Gestion du risque

Conformément à nos ententes en vue de louer dix appareils de la nouvelle génération, le montant en dollars US des versements de contrats de crédit-bail est déterminé selon la valeur du taux de swap américain de dix ans, le jour de la livraison d'un appareil. WestJet a effectivement limité cette exposition en concluant des contrats tunnels et de swap différé. Les contrats sur les trois premiers avions sont arrivés à échéance sans aucune incidence financière sur WestJet. Toutefois, le règlement du quatrième contrat a entraîné un versement au comptant de 1,2 million de dollars de la part de WestJet. Ce montant sera amorti au cours de la durée du contrat.

À la suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001, les assureurs, à l'échelle mondiale, ont déclaré que la protection contre tous les dommages causés aux appareils et pour la responsabilité en cas d'actes de guerre ou de terrorisme était annulée. Ultérieurement, cette protection a été partiellement rétablie, à un coût de 1,25 \$ US par passager par segment et ces frais sont recouverts par WestJet par l'entremise d'un supplément de 3,00 \$ par aller simple (qui peut toutefois comporter plusieurs segments). La protection révisée assure un rétablissement complet de l'assurance responsabilité mais limite, toutefois, la protection pour les tiers à 50 millions de dollars. Le gouvernement du Canada, comme tous les autres gouvernements à l'échelle mondiale, a accepté, sur une base temporaire, d'indemniser les sociétés qui avaient précédemment acheté une protection qui atteignait le niveau en place avant l'annulation. Cette indemnisation est entrée en vigueur le 22 septembre 2001 pour une période de 90 jours, avec l'option de la renouveler pour une autre période de 90 jours, au gré du gouvernement du Canada. L'indemnisation a depuis été prolongée jusqu'au 21 mars 2002, tandis que le secteur du transport aérien tente de trouver une solution commerciale à cette protection réduite.

Les polices d'assurance existantes de la société contre les actes de guerre ou de terrorisme continuent à comporter une clause d'annulation de sept jours, qui peut être invoquée en tout temps par les assureurs. Il n'existe aucune assurance que le gouvernement du Canada continuera à fournir, après le 21 mars 2002, une assurance pour une protection supérieure à 50 millions de dollars contre les actes terroristes contre des tiers et les risques de guerre.

Au cours de l'exercice 2001, WestJet a continué à bénéficier de son programme de couverture du carburant, qui a protégé 42 % de ses achats de carburant contre les prix élevés de l'énergie et la faible valeur du dollar canadien. La société anticipe qu'environ

34 % de ses achats de carburant en 2002 sera protégé par ce contrat. WestJet estime sa vulnérabilité aux fluctuations du prix du pétrole brut (\$ US WTI/baril) à environ 2 millions de dollars pour chaque variation de 1,00 \$ du prix du pétrole brut.

WestJet n'est pas exposée de façon importante au risque lié à la fluctuation des taux d'intérêt sur sa dette à long terme puisqu'à l'heure actuelle tous les taux sont fixes.

Tout comme d'autres transporteurs canadiens, WestJet est exposée aux fluctuations du dollar américain associées aux achats de carburant non couvert, aux paiements de location des appareils, aux versements pour l'acquisition d'appareils et à certaines charges d'entretien. Bien que le coût de la protection contre cette exposition soit beaucoup trop élevé, la Société continue d'assurer le suivi de ce facteur d'incertitude et, au besoin, elle aura recours à des instruments financiers pour atténuer ce risque. La société estime à environ 1 million de dollars l'incidence sur le bénéfice d'exploitation d'une baisse de 0,01 \$ du dollar canadien (par ex. de 1,55 \$ à 1,54 \$ CA pour un dollar US).

À compter du 1^{er} janvier 2002, WestJet adoptera rétroactivement les nouvelles normes pour la comptabilisation de la conversion des devises. Ces nouvelles règles éliminent le report et l'amortissement des gains et pertes de change non réalisés sur les éléments monétaires libellés en devises dont la durée est fixe ou susceptible de se prolonger au-delà de la fin de l'exercice. Au 31 décembre 2001, des pertes de change de 490 000 \$ avaient été reportées et avaient été incluses dans les éléments d'actif à long terme de la société.

Perspectives

De récents communiqués, ainsi que les plans dynamiques d'expansion de la société, feront en sorte que 2002 constituera un autre excellent exercice pour WestJet. Après la fin de l'exercice, WestJet a annoncé qu'elle a conclu des contrats de location pour deux appareils Boeing 737-800 pour une période de sept mois à compter de mai 2002. En plus de ces appareils, WestJet a aussi conclu des ententes pour exercer deux de ses options d'achat d'appareils 737-700 devant être livrés en novembre et en décembre 2002, et elle a aussi signé une lettre d'intention pour acquérir un deuxième simulateur de vol 737-700. La société a aussi pris des mesures pour soutenir ces plans d'expansion et renforcer son bilan, par l'entremise de l'émission prévue d'un bloc supplémentaire de 2,5 millions d'actions ordinaires de la société, pour un produit net d'environ 66 millions de dollars. L'émission d'actions qui devrait être conclue le ou vers le 7 mars 2002, offre aussi aux preneurs fermes l'option d'acquérir un bloc supplémentaire de 500 000 actions ordinaires, portant ainsi le produit net de WestJet à 79 millions de dollars.

En tenant compte des deux avions récemment annoncés, WestJet recevra dix appareils Boeing 737-700 en 2002 et vingt-quatre appareils de plus durant les trois exercices suivant, portant ainsi à trente-huit le nombre d'appareils formellement commandés. WestJet dispose aussi d'options et de droits d'acquisition pour cinquante-six appareils supplémentaires entre 2005 et 2008. Des dix appareils prévus pour 2002, six font l'objet de contrats de location-exploitation et les quatre premiers appareils acquis devraient

être livrés au quatrième trimestre. La société dispose de l'engagement préliminaire de la Export-Import Bank of the United States pour leurs garanties de prêts pour aider au financement d'un nombre total de 26 appareils, avec la possibilité d'en accroître le nombre. La société a eu généralement comme politique de financer un tiers de sa flotte au moyen de contrats de location-exploitation, un autre tiers payé par endettement et le dernier tiers détenu ou financé par actions. Cela signifie que la moitié des avions achetés l'a été par endettement et l'autre moitié, par actions. L'appui de la Export-Import Bank constitue une assurance précieuse car le financement est ainsi assuré jusqu'à concurrence de 85 % de tous les avions achetés, soit beaucoup plus que la politique de la moitié des appareils. Aussi, en raison de la garantie du gouvernement des États-Unis, le financement des avions sur douze ans sera relativement abordable.

La société a l'intention d'émettre des actions et de recueillir des capitaux propres au moment approprié et à maintenir sa culture d'entreprise et sa structure de coûts, continuant ainsi à augmenter ses capitaux propres par le biais de la rentabilité et de la croissance. La stratégie de la Société, pour l'ensemble de ses activités et plus particulièrement pour ses ressources en capital et ses liquidités, consiste à demeurer flexible et à s'adapter au contexte changeant et parfois turbulent du transport aérien.

Résultats trimestriels

(en milliers sauf les montants par action)

	2001			
	T1	T2	T3	T4
Produits	92 263	112 797	140 449	132 884
BAILIAPLA ¹⁾	19 011	24 573	36 693	32 703
Bénéfice d'exploitation ²⁾	9 483	13 295	21 645	14 931
Bénéfice d'exploitation par action de participation	0,21	0,29	0,47	0,32
Total de l'actif	344 329	378 985	393 266	393 903
Total de l'endettement ³⁾	59 861	73 193	70 618	67 573
Bénéfice net	5 838	8 222	13 750	9 390
Bénéfice par action ⁴⁾	0,13	0,18	0,30	0,20
Bénéfice par action dilué ⁴⁾	0,13	0,18	0,29	0,19

	2000			
	T1	T2	T3	T4
Produits	59 420	80 069	99 326	93 704
BAILIAPLA ¹⁾	12 018	19 791	26 837	21 726
Bénéfice d'exploitation ²⁾	8 129	13 042	19 031	13 260
Bénéfice d'exploitation par action de participation	0,20	0,31	0,45	0,31
Total de l'actif	197 986	225 907	252 409	337 172
Total de l'endettement ³⁾	38 107	35 973	36 497	60 405
Bénéfice net	4 250	7 384	10 408	8 212
Bénéfice par action ⁴⁾	0,10	0,18	0,25	0,19
Bénéfice par action dilué ⁴⁾	0,10	0,17	0,23	0,19

¹⁾ Bénéfice avant les intérêts, les impôts, l'amortissement et les paiements de location d'appareils.

²⁾ Avant les produits (charges) hors exploitation et les impôts.

³⁾ Dette et obligations à long terme découlant de contrats de location-acquisition.

⁴⁾ Compte tenu de la division des actions (trois pour deux) qui a eu lieu le 12 mai 2000.



États financiers consolidés de

WESTJET AIRLINES LTD.

pour les exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS AUX ACTIONNAIRES

Nous avons vérifié les bilans consolidés de WestJet Airlines Ltd. aux 31 décembre 2001 et 2000 et les états consolidés des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie des exercices terminés à ces dates. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

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

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société aux 31 décembre 2001 et 2000, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour les exercices terminés à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

(signé) KPMG s.r.l.

Comptables agréés

Calgary, Canada

Le 19 février 2002

WESTJET AIRLINES LTD.

Bilans consolidés

31 décembre 2001 et 2000

(en milliers de dollars)

	2001	2000
Actif		
Actif à court terme		
Encaisse et quasi-espèces	58 942 \$	79 025 \$
Comptes clients	12 211	6 447
Impôts sur les bénéfices à recouvrer	779	–
Charges payées d'avance et acomptes	11 643	6 099
Stocks	2 155	604
	85 730	92 175
Immobilisations (note 2)	300 685	239 320
Autres éléments d'actif à long terme (note 3)	7 488	5 677
	393 903 \$	337 172 \$

Passif et capitaux propres

Passif à court terme		
Comptes fournisseurs et charges à payer	42 019 \$	43 616 \$
Impôts sur les bénéfices à payer	–	10 471
Ventes de billets à l'avance	28 609	18 764
Crédits aux passagers, non remboursables	12 599	6 996
Tranche à court terme de la dette à long terme (note 4)	8 470	9 336
Tranche à court terme des obligations découlant des contrats de location-acquisition (note 5)	3 398	1 597
	95 095	90 780
Dette à long terme (note 4)	41 305	40 953
Obligations découlant des contrats de location-acquisition (note 5)	14 400	8 519
Impôts futurs (note 7)	20 933	15 828
	171 733	156 080
Capitaux propres		
Capital-actions (note 6)	129 268	125 390
Bénéfices non répartis	92 902	55 702
	222 170	181 092
Engagements (notes 5 et 8)		
Événements postérieurs à la date du bilan (note 10)		
	393 903 \$	337 172 \$

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

Au nom du conseil d'administration,

(signé) « Clive Beddoe » _____, administrateur (signé) « Wilmot Matthews » _____, administrateur

WESTJET AIRLINES LTD.

États consolidés des résultats et des bénéfices non répartis

Exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000
(en milliers de dollars, sauf les données par action)

	2001	2000
Produits		
Passages	452 910 \$	315 931 \$
Vols nolisés et autres	25 483	16 588
	<u>478 393</u>	<u>332 519</u>
Charges		
Services aux passagers	95 613	64 090
Carburant d'avion	84 629	55 875
Entretien	72 317	49 512
Amortissement	34 332	17 959
Ventes et commercialisation	30 862	21 763
Opérations aériennes	20 916	13 923
Frais généraux et administratifs	20 893	12 147
Réservations	17 777	12 497
Location d'appareils	15 284	6 770
En vol	16 104	10 972
Régime de participation des employés aux bénéfices (note 8 b))	10 311	13 549
	<u>419 038</u>	<u>279 057</u>
Bénéfice d'exploitation	<u>59 355</u>	<u>53 462</u>
Produits (charges) hors exploitation		
Intérêts créditeurs	2 837	2 463
Intérêts débiteurs	(5 086)	(2 937)
Gain (perte) sur l'aliénation d'immobilisations	187	(282)
Gain sur les opérations de change	986	—
	<u>(1 076)</u>	<u>(756)</u>
Bénéfice avant les impôts sur les bénéfices	<u>58 279</u>	<u>52 706</u>
Impôts sur les bénéfices (note 7)		
Exigibles	15 974	18 102
Futurs	5 105	4 350
	<u>21 079</u>	<u>22 452</u>
Bénéfice net	<u>37 200</u>	<u>30 254</u>
Bénéfices non répartis, au début de l'exercice	<u>55 702</u>	<u>25 448</u>
Bénéfices non répartis, à la fin de l'exercice	<u>92 902 \$</u>	<u>55 702 \$</u>
Bénéfice par action		
De base	0,81 \$	0,72 \$
Dilué	0,79 \$	0,69 \$

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

WESTJET AIRLINES LTD.

États consolidés des flux de trésorerie

Exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000
(en milliers de dollars)

	2001	2000
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes :		
Exploitation		
Bénéfice net	37 200 \$	30 254 \$
Éléments n'ayant pas d'incidence sur l'encaisse :		
Amortissement	34 332	17 959
Gain sur l'aliénation d'immobilisations	(187)	(633)
Perte non réalisée sur les opérations de change	50	–
Impôts futurs	5 105	4 350
	<u>76 500</u>	<u>51 930</u>
(Augmentation) diminution du fonds de roulement hors caisse	(9 139)	35 483
	<u>67 361</u>	<u>87 413</u>
Financement		
Augmentation de la dette à long terme	8 947	22 417
Remboursement de la dette à long terme	(9 461)	(8 019)
Émission d'actions ordinaires	3 878	57 689
Frais d'émission d'actions	–	(2 369)
Augmentation des autres éléments d'actif à long terme	(2 230)	(3 818)
Diminution des obligations découlant des contrats de location-acquisition	(2 483)	(137)
	<u>(1 349)</u>	<u>65 763</u>
Investissement		
Acquisition d'appareils	(60 518)	(97 269)
Aliénation d'appareils	–	12 239
Acquisition d'autres immobilisations	(26 271)	(40 043)
Aliénation d'autres immobilisations	694	182
	<u>(86 095)</u>	<u>(124 891)</u>
Augmentation (diminution) des liquidités	(20 083)	28 285
Liquidités, au début de l'exercice	79 025	50 740
Liquidités, à la fin de l'exercice	<u>58 942 \$</u>	<u>79 025 \$</u>

Les liquidités se composent de l'encaisse et des quasi-espèces.

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

WESTJET AIRLINES LTD.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000
(Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.)

1. Principales conventions comptables

a) Mode de présentation

Les présents états financiers consolidés incluent les comptes de la société et ceux de ses filiales détenues en propriété exclusive. Tous les soldes et toutes les opérations intersociétés d'importance ont été annulés. La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige de la direction qu'elle fasse des estimations et qu'elle pose des hypothèses qui influent sur les montants présentés dans les états financiers et dans les notes y afférentes. Les résultats réels pourraient être différents des résultats estimés.

b) Encaisse et quasi-espèces

L'encaisse et les quasi-espèces s'entendent également de l'encaisse et de tous les placements de nature très liquide qui ont généralement une échéance de trois mois ou moins.

c) Constatation des produits

Les produits passages sont constatés lorsque le transport aérien est fourni. La valeur des billets inutilisés est prise en compte au bilan à titre de ventes de billets à l'avance sous le passif à court terme.

d) Crédits aux passagers, non remboursables

Dans certains cas, la société peut émettre aux passagers des crédits futurs non remboursables qui expirent un an après la date de leur émission. Les crédits aux passagers sont constatés à titre de produits lorsque les passagers les ont utilisés ou que les crédits ont expiré.

e) Devises

Les éléments d'actif et de passif monétaires libellés en devises sont convertis en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date du bilan. Les autres éléments d'actif ainsi que les produits et les charges sont convertis aux taux en vigueur au moment où ils sont acquis ou engagés.

Les gains et les pertes de change découlant de la conversion des éléments monétaires à long terme libellés en devises sont reportés et amortis selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle de l'élément monétaire en cause.

f) Stocks

Les matières et les fournitures sont évaluées au prix coûtant ou à la valeur de remplacement, selon le moins élevé des deux. Les coûts des produits consommables et non réutilisables liés aux appareils sont passés en charges au moment où ils sont engagés.

WESTJET AIRLINES LTD.

Notes afférentes aux états financiers consolidés, page 2

Exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000
(Les montants paraissant aux tableaux sont en milliers de dollars.)

1. Principales conventions comptables (suite)

g) Charges reportées

Les frais de vente, de marketing et de réservation attribués aux ventes de billets à l'avance sont reportés et passés en charges dans la période au cours de laquelle les produits afférents sont constatés. Les charges payées d'avance comprennent des charges reportées de 3 643 000 \$ (2 435 000 \$ en 2000).

h) Immobilisations

Les immobilisations sont amorties sur leur durée utile estimative selon les méthodes et les taux suivants :

Biens	Méthode	Taux
Appareils, déduction faite de la valeur résiduelle estimative	Heures de vol	Heures de vol
Moteurs et pièces de rechange	Heures de vol	Heures de vol
Bâtiments	Linéaire	40 ans
Simulateurs de vol	Linéaire	10 et 25 ans
Appareils détenus aux termes d'un contrat de location-acquisition	Linéaire	Sur la durée du bail
Matériel informatique et logiciels	Linéaire	5 ans
Matériel	Linéaire	5 ans
Améliorations locatives	Linéaire	Sur la durée du bail
Matériel informatique détenu aux termes d'un contrat de location-acquisition	Linéaire	Sur la durée du bail

i) Frais d'entretien

Les frais de grand entretien (visite « D ») engagés pour un appareil sont capitalisés et amortis sur la durée utile résiduelle de service de l'appareil.

Tous les autres frais d'entretien sont passés en charges lorsqu'ils sont engagés.

j) Coûts capitalisés

Les coûts liés à l'acquisition d'appareils usagés et à la préparation de ces derniers pour la mise en service sont capitalisés et inclus dans le coût des appareils.

Les coûts se rapportant à la mise en service d'un appareil neuf ou à tout autre actif en construction sont capitalisés à partir du moment de la mise en œuvre jusqu'au moment où ces appareils ou actifs commencent à être exploités commercialement. Les intérêts attribuables aux fonds utilisés pour faire l'acquisition d'appareils neufs et pour financer la construction d'installations au sol importantes sont capitalisés par imputation à l'élément d'actif correspondant.

WESTJET AIRLINES LTD.

Notes afférentes aux états financiers consolidés, page 3

Exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000
(Les montants paraissant aux tableaux sont en milliers de dollars.)

1. Principales conventions comptables (suite)

k) Impôts futurs

La société suit la méthode du report variable pour comptabiliser les impôts futurs. Selon cette méthode, les écarts temporaires entre la valeur comptable et l'assiette fiscale de l'actif et du passif sont constatés au titre d'actifs et de passifs d'impôts futurs. Les impôts exigibles sont constatés selon une estimation des impôts à payer pour l'exercice courant.

l) Régimes de rémunération à base d'actions

La société a des régimes d'options d'achat d'actions qui sont décrits à la note 6. Aux termes de ces régimes, aucune dépense de rémunération n'est constatée lorsque les options sont émises. Toute contrepartie reçue à la levée des options d'achat d'actions est créditée au capital-actions.

m) Instruments financiers

La société gère le risque lié au change au moyen de contrats de change à option et de contrats de troc combiné de devises. Les gains et les pertes qui en découlent sont comptabilisés à titre de variations des taux de change afin de contrebalancer les gains et pertes découlant des opérations de couverture sous-jacentes. Les primes et les escomptes sont amortis sur la durée des contrats.

La société gère le risque lié à la volatilité du prix du carburant d'avion au moyen de conventions de prix fixes et de prix plafonds fixes. Les primes et les escomptes sont amortis sur la durée des contrats.

La société a conclu une entente visant la location de dix Boeing de nouvelle génération. Aux termes de ces contrats de location-exploitation, le montant en dollars US des paiements de location est fixé selon la valeur du taux de swap américain de 10 ans le jour où l'appareil est livré. La société a pu gérer ce risque à l'aide de contrats tunnels et de swaps différés. Tout règlement au comptant résultant de ces opérations sera amorti sur la durée du contrat de location.

WESTJET AIRLINES LTD.

Notes afférentes aux états financiers consolidés, page 4

Exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000
(Les montants paraissant aux tableaux sont en milliers de dollars.)

1. Principales conventions comptables (suite)

n) Montants par action

Les montants de base par action sont calculés à l'aide du nombre moyen pondéré d'actions en circulation au cours de l'exercice. Les montants dilués par action sont calculés en se fondant sur la méthode du rachat d'actions, méthode selon laquelle tous les produits obtenus à la suite de la levée des options seraient utilisés pour acheter des actions ordinaires au cours moyen de la période. Le nombre moyen pondéré d'actions en circulation est alors rajusté pour tenir compte de la variation nette. Dans le calcul du bénéfice net dilué par action, 879 455 actions ont été ajoutées au nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2001 (2 115 738 actions en 2000) pour tenir compte de l'effet dilutif des options d'achat d'actions des employés.

2. Immobilisations

2001	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Appareils	188 000 \$	49 912 \$	138 088 \$
Moteurs et pièces de rechange	42 628	5 551	37 077
Bâtiments	23 051	446	22 605
Simulateurs de vol	19 455	670	18 785
Appareils détenus aux termes d'un contrat de location-acquisition	18 617	2 980	15 637
Matériel informatique et logiciels	12 388	3 732	8 656
Matériel	6 990	2 614	4 376
Améliorations locatives	3 539	1 421	2 118
Matériel informatique détenu aux termes d'un contrat de location-acquisition	643	494	149
	315 311	67 820	247 491
Acomptes sur les appareils	53 194	–	53 194
	368 505 \$	67 820 \$	300 685 \$

WESTJET AIRLINES LTD.

Notes afférentes aux états financiers consolidés, page 5

Exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000
(Les montants paraissant aux tableaux sont en milliers de dollars.)

2. Immobilisations (suite)

2000	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Appareils	174 014 \$	27 676 \$	146 338 \$
Moteurs et pièces de rechange	26 497	1 410	25 087
Bâtiments	19 958	–	19 958
Simulateurs de vol	9 624	–	9 624
Appareils détenus aux termes d'un contrat de location-acquisition	9 202	151	9 051
Matériel informatique et logiciels	6 879	2 059	4 820
Matériel	5 003	1 470	3 533
Améliorations locatives	3 112	915	2 197
Matériel informatique détenu aux termes d'un contrat de location-acquisition	643	359	284
	254 932	34 040	220 892
Acomptes sur les appareils	18 428	–	18 428
	273 360 \$	34 040 \$	239 320 \$

Au cours de l'exercice, des immobilisations totalisant 9 415 000 \$ (9 780 000 \$ en 2000) ont été acquises au moyen de contrats de location-acquisition et des frais d'intérêt de 467 000 \$ (275 000 \$ en 2000) ont été capitalisés par imputation au compte des bâtiments en construction.

3. Autres éléments d'actif à long terme

Les autres éléments d'actif à long terme comprennent des paiements anticipés de primes pour les contrats à long terme conclus avec des fournisseurs de carburant de 667 000 \$ (2 000 000 \$ en 2000), des acomptes sur les contrats de location-exploitation à long terme de 4 748 000 \$ (3 435 000 \$ en 2000), des paiements anticipés d'assurance de 496 000 \$ (242 000 \$ en 2000), un règlement de couverture non amorti de 1 087 000 \$ (néant en 2000) et des pertes de change reportées de 490 000 \$ (néant en 2000).

WESTJET AIRLINES LTD.

Notes afférentes aux états financiers consolidés, page 6

Exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000
(Les montants paraissant aux tableaux sont en milliers de dollars.)

4. Dette à long terme

	2001	2000
Emprunt à terme de 16 000 000 \$ remboursable en versements mensuels de 145 000 \$, y compris les intérêts au taux de 7,125 %, des paiements supplémentaires pour la réduction de 667 000 \$ du capital lors de la mise hors service des six appareils portant un cautionnement réciproque, échéant en août 2016, garanti par le simulateur de vol de nouvelle génération et par les six appareils portant un cautionnement réciproque	15 700 \$	8 756 \$
Emprunt à terme de 12 000 000 \$, remboursable en versements mensuels de 108 000 \$, y compris les intérêts au taux de 9,03 %, échéant en avril 2011, garanti par le hangar	11 858	10 297
Emprunt à terme de 4 257 000 \$, remboursable en versements mensuels de 66 000 \$, y compris les intérêts au taux de 8,39 %, et emprunt à terme de 2 943 000 \$, remboursable en versements mensuels de 47 000 \$, y compris les intérêts au taux de 8,81 %, échéant en octobre 2005, garantis par un appareil	4 961	5 858
Emprunt à terme de 5 117 000 \$, remboursable en versements mensuels de 76 000 \$, y compris les intérêts au taux de 8,29 %, et emprunt à terme de 2 383 000 \$, remboursable en versements mensuels de 36 000 \$, y compris les intérêts au taux de 8,36 %, échéant en octobre 2005, garantis par un appareil	4 935	5 826
Emprunt à terme de 5 759 000 \$, remboursable en versements mensuels de 87 000 \$, y compris les intérêts au taux de 8,42 %, et emprunt à terme de 1 614 000 \$, remboursable en versements mensuels de 25 000 \$, y compris les intérêts au taux de 8,49 %, échéant en octobre 2005, garantis par un appareil	4 908	5 793
Emprunt à terme de 6 500 000 \$, remboursable en versements mensuels de 133 000 \$, y compris les intérêts au taux de 8,38 %, échéant en mai 2004, garanti par deux appareils	3 482	4 729
Emprunt à terme de 7 500 000 \$, remboursable en versements mensuels de 153 000 \$, y compris les intérêts au taux de 8,13 %, échéant en avril 2003, garanti par deux appareils	2 308	3 880
Emprunt à terme de 7 500 000 \$, remboursable en versements mensuels de 154 000 \$, y compris les intérêts au taux de 8,50 %, échéant en novembre 2002, garanti par deux appareils	1 623	3 255
Emprunt à terme de 3 364 000 \$, remboursable en versements mensuels de 178 000 \$, y compris les intérêts au taux de 6,36 %, échéant en novembre 2001	—	1 895
	49 775	50 289
Moins la tranche à court terme	8 470	9 336
	41 305 \$	40 953 \$

WESTJET AIRLINES LTD.

Notes afférentes aux états financiers consolidés, page 7

Exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000
(Les montants paraissant aux tableaux sont en milliers de dollars.)

4. Dette à long terme (suite)

Au 31 décembre 2001, la valeur comptable nette des actifs que la société a donnés en garantie supplémentaire totalisait 94 485 000 \$.

Les remboursements futurs prévus de la dette à long terme sont les suivants :

2002	8 470 \$
2003	6 186
2004	5 111
2005	6 407
2006 et par la suite	23 601
	<hr/>
	49 775 \$

La société dispose auprès d'une banque à charte d'une facilité de 2 000 000 \$ pour des lettres de garantie et de 7 000 000 \$ US pour des contrats de change à terme. Au 31 décembre 2001, des lettres de garantie totalisant 1 252 000 \$ ont été émises sur ces facilités. Les facilités de crédit sont garanties par une charge fixe de premier rang sur un appareil, par une convention de garantie générale et par une cession du produit de l'assurance.

Les intérêts versés au comptant au cours de l'exercice se sont élevés à 5 570 000 \$, y compris les intérêts théoriques de 1 293 000 \$ sur les contrats de location-acquisition.

WESTJET AIRLINES LTD.

Notes afférentes aux états financiers consolidés, page 8

Exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000
(Les montants paraissant aux tableaux sont en milliers de dollars.)

5. Contrats de location

La société a conclu des contrats de location-exploitation pour des appareils, des bâtiments, du matériel informatique et des permis d'utilisation de logiciels ainsi que des contrats de location-acquisition pour du matériel informatique et des appareils. Les obligations, par année civile, sont les suivantes (il y a lieu de se reporter à la note 8 pour connaître les autres engagements découlant des contrats de location) :

	Contrats de location-acquisition	Contrats de location-exploitation
2002	4 764 \$	31 399 \$
2003	4 645	29 369
2004	4 586	27 160
2005	4 586	23 112
2006 et par la suite	2 934	197 305
Total des paiements de location	21 515	<u>308 345 \$</u>
Moins les intérêts théoriques au taux de 8,40 %	3 717	
Paiements de location minimums, montant net	<u>17 798</u>	
Moins la tranche à court terme des obligations au titre des contrats de location-acquisition	3 398	
Obligations au titre des contrats de location-acquisition	<u>14 400 \$</u>	

6. Capital-actions

Les actions ordinaires sans droit de vote et les actions privilégiées sans droit de vote sont assujetties à des restrictions devant être établies par les administrateurs de la société.

a) Autorisé

Nombre illimité d'actions ordinaires avec droit de vote

700 000 actions au rendement sans droit de vote

Nombre illimité d'actions sans droit de vote

Nombre illimité d'actions privilégiées de premier, deuxième et troisième rang sans droit de vote

WESTJET AIRLINES LTD.

Notes afférentes aux états financiers consolidés, page 9

Exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000
(Les montants paraissant aux tableaux sont en milliers de dollars.)

6. Capital-actions (suite)

b) Émis

	2001		2000	
	Nombre	Montant	Nombre	Montant
Actions ordinaires				
Solde, au début de l'exercice	44 998 583	125 390 \$	40 955 999	69 604 \$
Émission d'actions ordinaires	–	–	2 420 000	54 450
Conversion d'actions au rendement	–	–	501 640	10
Levée d'options	1 346 015	3 878	1 120 944	2 664
Frais d'émission d'actions	–	–	–	(2 369)
Économie d'impôt découlant des frais d'émission	–	–	–	1 031
Solde, à la fin de l'exercice	46 344 598	129 268	44 998 583	125 390
Actions au rendement				
Solde, au début de l'exercice	–	–	333 644	10
Conversion d'actions au rendement	–	–	(333 644)	(10)
Solde, à la fin de l'exercice	–	–	–	–
		129 268 \$		125 390 \$

c) Division des actions

Le 12 mai 2000, les actions ordinaires de la société ont été divisées à raison de trois actions pour deux actions. Le nombre d'actions et les montants par action ont été rajustés pour tenir compte de la division des actions.

d) Régime d'options d'achat d'actions

La société a un régime d'options d'achat d'actions aux termes duquel un nombre maximal de 4 565 693 actions ordinaires peuvent être émises aux administrateurs, aux dirigeants et aux employés de la société, sous réserve des restrictions suivantes :

- i) le nombre d'actions ordinaires réservées pour émission à tout optant ne peut excéder 5 % des actions émises et en circulation en tout temps;
- ii) le nombre d'actions ordinaires réservées pour émission aux initiés ne peut excéder 10 % des actions ordinaires émises et en circulation; et
- iii) le nombre d'actions ordinaires pouvant être émises aux termes du régime et qui peuvent l'être au cours d'une période d'un an ne peut excéder 10 % des actions ordinaires émises et en circulation en tout temps.

WESTJET AIRLINES LTD.

Notes afférentes aux états financiers consolidés, page 10

Exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000
(Les montants paraissant aux tableaux sont en milliers de dollars.)

6. Capital-actions (suite)

d) Régime d'options d'achat d'actions (suite)

Les options d'achat d'actions sont octroyées à un prix égal à la valeur du marché et elles ont une durée de quatre ans.

Les variations du nombre d'options ainsi que leur prix de levée moyen pondéré se résument comme suit :

	2001		2000	
	Nombre d'options	Prix de levée moyen pondéré	Nombre d'options	Prix de levée moyen pondéré
Options d'achat d'actions en circulation, au début de l'exercice	3 358 121	9,64 \$	3 222 338	2,84 \$
Octroyées	1 787 734	21,96	1 272 850	20,48
Levées	(1 346 015)	2,88	(1 120 944)	2,38
Annulées	(80 162)	20,60	(16 123)	10,54
Options d'achat d'actions en circulation, à la fin de l'exercice	3 719 678	17,77 \$	3 358 121	9,64 \$
Options pouvant être levées, à la fin de l'exercice	552 886	3,62 \$	973 249	3,02 \$

Le tableau suivant donne un aperçu des options d'achat d'actions en circulation et des options pouvant être levées au 31 décembre 2001 ainsi que leur année d'expiration :

En circulation			Options pouvant être levées		
Prix de levée	Nombre en circulation	Année d'acquisition	Pouvant être levées	Prix de levée	Année d'expiration
2,67 \$	248 414	2001	248 414	2,67 \$	2002
4,00	259 472	2001	259 472	4,00	2002
4,00	133 875	2002	–	4,00	2003
6,67	45 000	2001	45 000	6,67	2002
6,67	83 355	2002	–	6,67	2003
20,48	1 179 880	2003	–	20,48	2004
19,00	16 850	2004	–	19,00	2005
22,02	1 740 095	2004	–	22,02	2005
17,86	6 416	2004	–	17,86	2005
16,48	6 321	2004	–	16,48	2005
17,77 \$	3 719 678		552 886	3,62 \$	

WESTJET AIRLINES LTD.

Notes afférentes aux états financiers consolidés, page 11

Exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000
(Les montants paraissant aux tableaux sont en milliers de dollars.)

6. Capital-actions (suite)

d) Régime d'options d'achat d'actions (suite)

Au moment du dépôt du prospectus autorisant le placement initial de titres de la société, le 13 juillet 1999, 158 355 options ont fait l'objet d'une nouvelle fixation de prix, passant de 4,00 \$ à 6,67 \$ l'action, et de ce nombre, il restait 128 355 options au 31 décembre 2001. La société s'est engagée envers les porteurs des options à verser la différence, jusqu'à concurrence de 2,67 \$ par action, au moment de la levée de ces options.

e) Régime d'achat d'actions des employés

Aux termes du régime d'achat d'actions des employés, ces derniers peuvent cotiser jusqu'à un maximum de 20 % de leur salaire brut pour acquérir des actions ordinaires de la société à leur juste valeur marchande du moment. La société verse un montant équivalant à la cotisation de l'employé, et les actions peuvent être retirées du régime après avoir été détenues en fiducie pendant un an. Les employés peuvent offrir de vendre à la société, le 1^{er} janvier et le 1^{er} juillet de chaque année, les actions ordinaires qu'ils détiennent depuis moins d'un an, et ce, à 50 % du prix du marché alors en vigueur. La tranche correspondant à la cotisation de l'employeur est constatée à titre de charge de rémunération et a totalisé 6 081 000 \$ (4 025 000 \$ en 2000).

(f) Actions au rendement

Les actions au rendement étaient détenues par la direction et par les employés clés de la société. En 2000, le reste de toutes les actions au rendement a été converti en actions ordinaires de la société selon un facteur de conversion de deux actions au rendement pour trois actions ordinaires.

WESTJET AIRLINES LTD.

Notes afférentes aux états financiers consolidés, page 12

Exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000
(Les montants paraissant aux tableaux sont en milliers de dollars.)

7. Impôts sur les bénéfices

Les impôts sur les bénéfices diffèrent du montant qui aurait été obtenu en appliquant le taux d'imposition fédéral et provincial de base de 43,7 % (45,0 % en 2000) au bénéfice avant les impôts sur les bénéfices pour les raisons suivantes :

	2001	2000
Provision pour les impôts sur les bénéfices prévus	25 445 \$	23 718 \$
Ajouter (soustraire) :		
Charges non déductibles	459	35
Autres	(729)	(124)
Impôts sur le capital	251	170
Impôt des grandes sociétés	–	475
Réductions du taux d'imposition futur	(4 347)	(1 822)
	21 079 \$	22 452 \$

Les impôts payés au comptant au cours de l'exercice ont été de 25 700 000 \$.

Au 31 décembre 2001, le passif d'impôts futurs net se compose des éléments suivants :

Actif d'impôts futurs	
Frais d'émission d'actions	1 127 \$
Passif d'impôts futurs	
Immobilisations	22 060
Passif d'impôts futurs net	20 933 \$

8. Engagements

a) Appareils

La société a conclu une entente visant la location de dix Boeing de nouvelle génération, dont quatre appareils ont été livrés au cours de 2001, alors que les six appareils restants doivent être livrés en 2002. La société a aussi obtenu l'option de louer dix Boeing de nouvelle génération supplémentaires qui doivent être livrés avant la fin de 2006.

WESTJET AIRLINES LTD.

Notes afférentes aux états financiers consolidés, page 13

Exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000
(Les montants paraissant aux tableaux sont en milliers de dollars.)

8. Engagements (suite)

Les obligations en dollars US découlant des six contrats de location-exploitation restants sont les suivantes :

2002	8 066 \$
2003	17 621
2004	17 621
2005	17 621
2006 et par la suite	185 768
	<hr/>
	246 697 \$

La société a de plus conclu une entente visant l'achat de 26 appareils Boeing de nouvelle génération qui doivent être livrés entre 2002 et 2006. Aux termes de cette entente, la société obtient l'option d'acheter 48 appareils supplémentaires qui doivent être livrés avant la fin de 2008.

La société a versé des acomptes de 34 993 000 \$ US (13 494 000 \$ US en 2000) au titre de ces achats et les sommes estimatives en dollars US qui restent à payer sous forme d'acomptes et de prix d'achat sont les suivantes :

2002	133 552 \$
2003	389 599
2004	468 672
2005	234 879
2006 et par la suite	47 808
	<hr/>
	1 274 510 \$

La société a obtenu un engagement de la part de la Export Import Bank of the United States pour le financement des 26 appareils Boeing de nouvelle génération. La somme de 744 000 000 \$ US provenant de cet engagement peut être utilisée à compter de 2002 pour faire l'achat des appareils.

WESTJET AIRLINES LTD.

Notes afférentes aux états financiers consolidés, page 14

Exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000
(Les montants paraissant aux tableaux sont en milliers de dollars.)

b) Régime de participation des employés aux bénéfices

La société offre un régime de participation aux bénéfices aux termes duquel les employés admissibles participent au bénéfice d'exploitation de la société avant les impôts. La participation aux bénéfices varie d'un minimum de 10 % à un maximum de 20 % du bénéfice avant la participation des employés et les impôts sur les bénéfices. Les montants versés aux termes du régime sont soumis à l'approbation du conseil d'administration.

9. Gestion des risques

a) Gestion du risque lié au carburant

La société gère le risque lié à la volatilité du prix du carburant d'avion au moyen de contrats de prix fixe à long terme et de contrats dont le prix plafond est fixe, contrats qu'elle a conclus avec un fournisseur de carburant. Toute prime versée pour conclure ces contrats à long terme est inscrite à titre d'autres éléments d'actif à long terme et elle est amortie par imputation au poste « Carburant d'avion » sur la durée des contrats. Au 31 décembre 2001, la société avait conclu un contrat de prix fixe pour le carburant qui est en vigueur jusqu'en juin 2003. Selon les volumes historiques et prévus de consommation de carburant, ce contrat représente environ 35 % des exigences prévues de la société en matière de carburant pour l'exercice 2002 à un prix selon un prix indicatif du pétrole brut de 18,61 \$ US le baril.

b) Risque de change

La société est exposée au risque lié à la fluctuation des devises étant donné que certaines charges récurrentes sont libellées en dollars US. La société utilise régulièrement des instruments financiers, y compris des contrats de change à terme et des options, afin de gérer son exposition à ce risque. Au 31 décembre 2001, la société n'avait aucun contrat de change à terme en vigueur.

c) Risque de change lié à la location d'appareils

La société est exposée au risque lié aux fluctuations des paiements découlant des contrats de location-exploitation qui sont établis en dollars US pour les dix appareils Boeing de nouvelle génération. Aux termes des contrats de location des appareils, le montant en dollars US des paiements de location est fixé selon la valeur du taux de swap américain de 10 ans le jour où l'appareil est livré. La société a pu gérer ce risque à l'aide de contrats tunnels et de swaps différés.

Les contrats tunnels pour les trois premiers appareils de nouvelle génération ont expiré à l'intérieur de la fourchette de taux du contrat tunnel et, par conséquent, ils n'ont pas eu d'incidence financière pour la société. Le contrat tunnel pour le quatrième appareil de nouvelle génération a expiré à l'extérieur de la fourchette de taux et a entraîné une perte de 1 181 000 \$, qui sera amortie sur la durée du contrat de location. Au 31 décembre 2001, la

WESTJET AIRLINES LTD.

Notes afférentes aux états financiers consolidés, page 15

Exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000
(Les montants paraissant aux tableaux sont en milliers de dollars.)

9. Gestion des risques (suite)

c) Risque de change lié à la location d'appareils (suite)

juste valeur des six contrats restants pour des appareils devant être livrés entre janvier 2002 et décembre 2002 correspondait à une perte de 238 971 \$ US.

Selon une des modalités des contrats, et en fonction des évaluations courantes de la juste valeur du marché, la société a donné en nantissement un appareil à titre de garantie et pourrait être tenue de fournir une sûreté supplémentaire en espèces à sa contrepartie. La valeur de ses contrats se fonde sur le taux de swap américain de 10 ans. La sensibilité au changement des taux de swap américains de 10 ans pour tous ces contrats est de 78 000 \$ US par point de base. Au 31 décembre 2001, la société avait une somme de 2 750 000 \$ US assortie de restrictions en dépôt auprès de sa contrepartie.

d) Risque lié aux taux d'intérêt

La société a conclu des conventions d'emprunt à taux fixe afin de gérer le risque lié aux taux d'intérêt sur ses instruments d'emprunt. Ces conventions sont décrites à la note 4.

e) Risque de crédit

La société ne croit pas être assujettie à une importante concentration du risque de crédit. La plupart des comptes clients de la société découlent de la vente de billets à des passagers au moyen des principales cartes de crédit et d'agents de voyage. Ces comptes clients sont à court terme et, en général, ils sont réglés peu de temps après la vente. La société gère le risque de crédit lié aux instruments financiers en choisissant ses contreparties d'après leur cote de solvabilité, en limitant son exposition au risque à une seule contrepartie et en surveillant la position du programme sur le marché de même que sa position relative sur le marché face à chacune des contreparties.

f) Juste valeur des instruments financiers

La valeur comptable des instruments financiers paraissant au bilan, autres que la dette à long terme, se rapproche de leur juste valeur en raison de la nature à court terme de ces instruments.

Au 31 décembre 2001, la juste valeur de la dette à long terme était d'environ 51,9 millions \$, selon les prix du marché pour des titres d'emprunt comportant une échéance résiduelle similaire.

WESTJET AIRLINES LTD.

Notes afférentes aux états financiers consolidés, page 16

Exercices terminés les 31 décembre 2001 et 2000
(Les montants paraissant aux tableaux sont en milliers de dollars.)

10. Événements postérieurs à la date du bilan

- a) Postérieurement à la clôture de l'exercice, la société a signé une lettre d'intention visant la location de deux appareils 737-800 pour une période de sept mois commençant le 1^{er} mai 2002 et se poursuivant jusqu'au 30 novembre 2002. De plus, la société a signé des ententes visant l'exercice de deux de ses droits d'achat d'appareils 737-700 comportant des dates de livraison prévues en novembre et en décembre 2002, et une lettre d'intention visant l'acquisition d'un autre simulateur de vol de nouvelle génération en contrepartie d'une somme totalisant environ 107 millions de dollars.
- b) La société a aussi annoncé une division des actions à raison de trois actions ordinaires pour chaque tranche de deux actions ordinaires détenue. La division d'actions projetée est conditionnelle à l'approbation des actionnaires et sera examinée lors de l'assemblée annuelle extraordinaire des actionnaires.
- c) Postérieurement à la clôture de l'exercice, la société a conclu une convention de prise ferme visant l'émission de 2 500 000 actions ordinaires de la société, pour un produit net d'environ 66 millions de dollars. La convention donne en outre aux preneurs fermes l'option d'acheter 500 000 actions ordinaires supplémentaires, option qui, si elle était exercée intégralement, porterait le produit net à environ 79 millions de dollars.