



**BOMBARDIER**

Notice annuelle

2003

**Le 13 mai 2003**

## Table des matières

	<u>Page</u>		<u>Page</u>
RUBRIQUE 1 PAGE FRONTISPICE		Motomarines.....	17
RUBRIQUE 2 STRUCTURE DE L'ENTREPRISE .....	1	Véhicules tout-terrain .....	17
2.1 Constitution de l'émetteur .....	1	Moteurs.....	18
2.2 Filiales .....	2	Moteurs hors-bord .....	18
RUBRIQUE 3 DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DE		BOMBARDIER CAPITAL .....	19
L'ACTIVITÉ.....	3	Portefeuilles d'activités poursuivies .....	19
3.1 Généralités.....	3	Portefeuilles d'activités abandonnées.....	20
3.2 Historique.....	3	Services immobiliers .....	21
RUBRIQUE 4 DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ.....	4	4.2 Information sectorielle.....	21
4.1 Structure et gestion.....	4	4.3 Conventions relatives à l'utilisation de	
BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE .....	6	certaines technologies .....	21
Avions d'affaires .....	7	4.4 Recherche et développement .....	21
Avions de transport régional.....	10	4.5 Environnement.....	21
Avions amphibies .....	10	4.6 Ressources humaines .....	22
Services et soutien à l'aviation .....	10	4.7 Fluctuations des taux de change .....	22
Autres activités .....	11	RUBRIQUE 5 PRINCIPAUX ÉLÉMENTS	
BOMBARDIER TRANSPORT .....	12	D'INFORMATION FINANCIÈRE	
Trains suburbains et régionaux.....	14	CONSOLIDÉE .....	23
Trains interurbains et à grande vitesse.....	14	5.1 Informations annuelles.....	23
Métros.....	14	5.2 Informations trimestrielles.....	24
Tramways .....	15	5.3 Dividendes .....	25
Locomotives et wagons à marchandises.....	15	RUBRIQUE 6 DISCUSSION ET ANALYSE DE LA	
Systèmes de transport.....	15	DIRECTION.....	26
Propulsion et contrôles .....	15	RUBRIQUE 7 MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES	
Services .....	15	TITRES DE L'ÉMETTEUR.....	26
Systèmes de contrôle ferroviaire .....	15	RUBRIQUE 8 ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS .....	26
BOMBARDIER PRODUITS		RUBRIQUE 9 RENSEIGNEMENTS	
RÉCRÉATIFS .....	16	COMPLÉMENTAIRES .....	31
Motoneiges .....	17		

### NOTES :

- (1) Dans la présente notice annuelle, toutes les sommes en dollars sont en dollars canadiens, à moins d'indication contraire.
- (2) Dans la présente notice annuelle, l'astérisque (\*) désigne une marque de commerce de Bombardier Inc. ou d'une de ses filiales.

## Rubrique 2 Structure de l'entreprise

### 2.1 Constitution de l'émetteur

Bombardier Inc. (« Société » ou « Bombardier ») a été constituée le 19 juin 1902 par lettres patentes en vertu des lois du Canada; son existence a été prorogée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* par un certificat de prorogation daté du 23 juin 1978, qui a par la suite fait l'objet de certaines modifications.

Les actions que la Société est autorisée à émettre en vertu de ses statuts consistent en (i) un nombre illimité d'actions privilégiées sans valeur nominale ou au pair pouvant être émises en séries (« actions privilégiées »), dont les séries suivantes ont été autorisées : (a) une série consistant en 12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2 (« actions privilégiées série 2 »), (b) une série consistant en 12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3 (« actions privilégiées série 3 ») et (c) une série consistant en 9 400 000 actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4 (« actions privilégiées série 4 »); (ii) 1 792 000 000 d'actions classe A (droits de vote multiples) (« actions classe A ») et (iii) 1 792 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) (« actions subalternes classe B »). À son assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires qui aura lieu le 10 juin 2003, la Société soumettra à l'approbation des actionnaires une modification à ses statuts visant à augmenter le nombre d'actions classe A et d'actions subalternes classe B qu'elle peut émettre pour le faire passer de 1 792 000 000 à 1 892 000 000.

Les actions classe A et les actions subalternes classe B ont été fractionnées à raison de deux pour une en juillet 2000, 1998 et 1995.

Les actions subalternes classe B sont des actions subalternes (au sens de la réglementation canadienne pertinente sur les valeurs mobilières) car elles ne comportent pas de droits de vote égaux. Lors d'un scrutin, chaque action classe A confère à son porteur dix voix et chaque action subalterne classe B, une voix.

Chaque action subalterne classe B donne droit à un dividende privilégié mais non cumulatif au taux de \$ 0,0015625 par année.

Chaque action classe A est convertible en tout temps, au gré du porteur, en une action subalterne classe B. Chaque action subalterne classe B deviendra convertible en une action classe A si une offre d'acquisition d'actions classe A est acceptée par l'actionnaire majoritaire, soit la famille Bombardier, ou si l'actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % des actions classe A en circulation de la Société.

Chaque action privilégiée série 2 était et sera convertible au gré du porteur, à certaines conditions, en une action privilégiée série 3 le 1<sup>er</sup> août 2002 ainsi que le 1<sup>er</sup> août tous les cinq ans par la suite. Le 1<sup>er</sup> août 2002, 9 402 093 actions privilégiées série 2 ont été converties en 9 402 093 actions privilégiées série 3, de sorte qu'il reste 2 597 907 actions privilégiées série 2 émises et en circulation sur les 12 000 000 d'actions privilégiées série 2 autorisées qui avaient été émises et en circulation jusqu'à cette date. En outre, le 1<sup>er</sup> août 2007 et le 1<sup>er</sup> août tous les cinq ans par la suite, chaque action privilégiée série 3 pourra être reconvertie au gré du porteur, à certaines conditions, en une action privilégiée série 2. À compter du 1<sup>er</sup> août 2002, pourvu qu'ils aient été déclarés par le conseil d'administration, les dividendes sur les actions privilégiées série 2 sont payables mensuellement, selon un taux de dividende variable calculé mensuellement de la manière prévue dans les statuts de la Société. Le taux de dividende annuel applicable aux actions privilégiées série 3 pour la période de cinq ans commençant le 1<sup>er</sup> août 2002 est de 5,476 %.

La Société a son siège social au 800, boulevard René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) H3B 1Y8.

Dans la présente notice annuelle, la mention « Bombardier » désigne, selon le contexte, la Société et ses filiales collectivement ou la Société ou encore une ou plusieurs de ses filiales.

## 2.2 Filiales

La Société exerce ses activités directement ou par l'intermédiaire de filiales. Le tableau ci-dessous présente les principales filiales de chaque secteur isolable de la Société au 31 janvier 2003 ainsi que leur territoire de constitution et le pourcentage d'actions à droit de vote de celles-ci détenues par la Société. Certaines filiales dont l'actif total ne représentait pas plus de 10 % de l'actif consolidé de la Société ou dont les ventes et les revenus ne représentaient pas plus de 10 % des ventes consolidées et des revenus consolidés de la Société au 31 janvier 2003 ont été omises. Les filiales qui ont été omises, prises globalement, représentent moins de 20 % de l'actif, des ventes et des revenus consolidés de la Société à cette date.

### **Bombardier Inc.**

---

#### **Bombardier Aéronautique**

---

##### *Amérique du Nord*

Bombardier Aerospace Corporation (Delaware)	100 %
Learjet Inc. (Delaware)	100 %

##### *Europe*

Short Brothers plc (Irlande du Nord)	100 %
--------------------------------------	-------

#### **Bombardier Transport**

---

##### *Amérique du Nord*

Bombardier Transit Corporation (Delaware)	100 %
---	-------

##### *Europe*

Bombardier Transportation GmbH (Allemagne)	100 %
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd. (Angleterre)	100 %
DWA Deutsche Waggonbau GmbH (Allemagne)	99,5 %
Bombardier Transport France S.A. (France)	99,9 %

#### **Bombardier Produits récréatifs**

---

##### *Amérique du Nord*

Bombardier Motor Corporation of America (Delaware)	100 %
--	-------

##### *Europe*

Bombardier – Rotax GmbH & Co. KG (Autriche)	100 %
---	-------

#### **Bombardier Capital**

---

##### *Amérique du Nord*

Bombardier Capital Inc. (Massachusetts)	100 %
Bombardier Capital Ltée (Québec)	100 %

## **Rubrique 3 Développement général de l'activité**

### **3.1 Généralités**

La Société, une société manufacturière et de services diversifiée, est un chef de file mondial dans la fabrication d'avions d'affaires, d'avions de transport régional, de matériel de transport sur rail ainsi que de produits récréatifs motorisés. Elle offre également des services financiers et de gestion d'actifs dans des secteurs liés à ses compétences. En date du 31 janvier 2003, Bombardier compte un effectif de quelque 75 000 personnes et des usines dans 25 pays dans les Amériques, en Europe et en Asie-Pacifique.

### **3.2 Historique**

Jusqu'en 1973, les activités de Bombardier consistaient principalement en la fabrication et la distribution de motoneiges. Au cours des années 70 et 80, Bombardier a amorcé la diversification de ses activités en se lançant dans le domaine du transport en commun et en 1986, dans le domaine de l'aéronautique.

Au cours des trois dernières années, la Société a effectué les transactions décrites ci-après.

Le 1<sup>er</sup> février 2000, Bombardier a conclu la vente de sa participation de 50 % dans Shorts Missile Systems Limited à Thomson-CSF, société française d'électronique de défense.

Le 12 juin 2000, Bombardier a finalisé la vente de ses activités de services à la défense au Royaume-Uni à des filiales de Vosper Thornycroft (UK) Limited, du Royaume-Uni.

Le 4 août 2000, Bombardier a signé une convention de vente et d'achat avec DaimlerChrysler AG (« DaimlerChrysler ») de Stuttgart, en Allemagne, visant l'acquisition de la totalité des actions ordinaires de sa filiale DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). L'acquisition d'Adtranz a été menée à bien le 1<sup>er</sup> mai 2001. La contrepartie au comptant prévue dans la convention de vente et d'achat a été de 725 millions \$ US (1,1 milliard \$), sous réserve d'un rajustement du prix d'achat pour un montant maximal de 150 millions € en fonction de la valeur comptable des actifs nets d'Adtranz au 30 avril 2001. Comme les pourparlers avec DaimlerChrysler n'ont pas donné lieu à une entente relativement à ce rajustement, en juillet 2002, Bombardier a déposé une demande d'arbitrage auprès de la Chambre de commerce internationale réclamant à DaimlerChrysler des dommages-intérêts de 960 millions € (1,6 milliard \$), plus les intérêts et les frais. DaimlerChrysler a déposé sa réponse à cette réclamation le 5 novembre 2002. La question devrait être soumise à l'arbitrage, à moins qu'on ne parvienne à un règlement.

Le 9 mars 2001, la Société a fait l'acquisition, par l'entremise de sa filiale en propriété exclusive indirecte américaine Bombardier Motor Corporation of America, de la majorité des actifs nets des installations de fabrication de moteurs d'Outboard Marine Corporation (« OMC »). Les actifs acquis incluent les marques de moteurs hors-bord Johnson\* et Evinrude\* ainsi que la technologie à injection à essence Ficht\*.

Le 26 septembre 2001, la Société a annoncé sa décision de retirer complètement Bombardier Capital des secteurs des maisons usinées et des activités de financement à la consommation en raison de leurs résultats décevants.

Le 27 septembre 2002, Bombardier a annoncé sa décision de réduire sa dette principalement par la vente et la liquidation progressive des portefeuilles d'affacturation de débiteurs ainsi que des portefeuilles de financement d'avions d'affaires de Bombardier Capital. Le 3 avril 2003, la Société a annoncé sa décision d'abandonner les activités de montage de crédit-bail à l'égard des wagons de chemins de fer de Bombardier Capital, qui se concentrera sur le financement de stocks et le financement provisoire d'avions

de transport régional de Bombardier Aéronautique. Le produit tiré de la vente et de la liquidation progressive des portefeuilles d'activités abandonnées servira à réduire la dette de Bombardier Capital.

Le 3 avril 2003, la Société a annoncé son intention de se départir de ses activités dans le secteur des produits récréatifs et a confirmé la vente des activités reliées aux services à la défense ainsi que de l'aéroport de Belfast afin de recentrer ses activités sur le secteur aéronautique et le secteur des transports. Après ces aliénations et d'autres nouvelles mesures, la Société sera constituée essentiellement de deux secteurs d'activité de taille presque égale ayant des complémentarités tant sur le plan opérationnel que sur le plan financier et dont les produits comporteront des cycles différents.

Également le 3 avril 2003, Bombardier a confirmé que le processus de vente des activités reliées aux services à la défense de Bombardier Aéronautique était déjà en cours; les services à la défense offrent des services techniques relatifs aux avions militaires à partir d'installations situées à Mirabel, au Québec, et à Bridgeport, en Virginie occidentale, ainsi qu'un programme de formation au pilotage à l'intention des pilotes canadiens, des pilotes de l'OTAN et du personnel d'autres pays à Portage la Prairie, au Manitoba, Moose Jaw, en Saskatchewan, et Cold Lake, en Alberta.

En ce qui concerne l'aéroport de Belfast, la Société avait déjà annoncé son intention de le vendre en octobre 2002; Bombardier a annoncé le 3 avril 2003 que des acheteurs potentiels ont été identifiés et que des négociations sont en cours.

La Société a annoncé le 7 avril 2003 que Bombardier Transport avait obtenu de Metronet (dans laquelle Bombardier Transport détient une participation de 20 %) des contrats de fourniture de matériel roulant et de signalisation, ainsi que de services de maintenance et de gestion de projet en vue de la modernisation du métro de Londres. La valeur totale des contrats est estimée à environ 3,4 milliards £ (7,9 milliards \$) sur 15 ans. Les contrats clés en main comprennent la gestion de projet et la fourniture de 1 738 voitures de métro et de nouveaux systèmes de signalisation pour la ligne Victoria et pour les lignes SSL (« Sub-Surfaces Lines » ou lignes souterraines) du métro, ainsi que la maintenance du matériel roulant. Au cours des premières phases du projet, Bombardier Transport modernisera la signalisation, restaurera le matériel roulant de la ligne District et construira deux trains de présérie pour la ligne Victoria. Les nouvelles voitures de métro seront fabriquées à l'usine de Bombardier à Derby, au Royaume-Uni, entre 2008 et 2015.

Le 4 avril 2003, Bombardier Transport a confirmé la clôture financière de l'entente d'achats d'actions entre la société London Underground Ltd et Metronet, qui constituait une condition à l'octroi des contrats. Cette étape permet à la société London Underground Ltd de transférer au secteur privé la restauration, la modernisation et la maintenance pendant 30 ans de deux des projets d'infrastructure de London Underground.

Le 17 avril 2003, Bombardier a annoncé qu'elle avait conclu un placement public de 370 millions d'actions subalternes classe B, au prix de 3,25 \$ l'action, pour un produit brut total d'environ 1,2 milliard \$.

## **Rubrique 4 Description de l'activité**

### **4.1 Structure et gestion**

La Société exerce ses activités dans quatre secteurs isolables, dont chacun offre différents produits et services, nécessite des technologies et des stratégies de commercialisation distinctes et est dirigé par un président et chef de l'exploitation.

Le secteur Bombardier Aéronautique fabrique des avions d'affaires, des avions de transport régional et des avions amphibies et fournit des services connexes. Il offre une gamme complète de biréacteurs régionaux et de turbopropulseurs commerciaux et un vaste éventail d'avions d'affaires à réaction, ainsi

que le programme Bombardier Flexjet\* pour les avions d'affaires, des services techniques, des services de maintenance d'avions et de formation au pilotage.

Le secteur Bombardier Transport est le chef de file mondial dans la fabrication de matériel de transport sur rail et la prestation de services connexes. Il offre une gamme complète de véhicules de transport-passagers ainsi que des systèmes de transport sur rail complets. Il fabrique également des locomotives, des wagons à marchandises, des navettes aéroportuaires et des systèmes de propulsion et de contrôle et fournit des systèmes de contrôle ferroviaire et des services de maintenance.

Le secteur Bombardier Produits récréatifs conçoit, développe, fabrique, distribue et vend des motoneiges, des motomarines, des véhicules tout-terrain (VTT), des véhicules de damage de neige et des véhicules chenillés à usages multiples. Il fabrique également les moteurs hors-bord Johnson et Evinrude ainsi que les moteurs Rotax utilisés pour la propulsion des produits de Bombardier et d'autres fabricants.

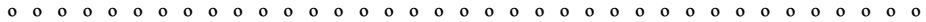
Le secteur Bombardier Capital offre des services de financement garanti et de crédit-bail à des fabricants, des détaillants et d'autres entreprises commerciales, principalement sur les marchés nord-américains. Il vise les secteurs d'activité et les marchés de produits qui correspondent à ses principales compétences spécialisées, y compris les services fournis directement aux secteurs manufacturiers de Bombardier.

Le tableau suivant présente la composition des quatre secteurs isolables :

<b><i>Bombardier Aéronautique</i></b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Avions d'affaires</li><li>• Avions de transport régional</li><li>• Avions amphibies</li><li>• Services et soutien à l'aviation</li><li>• Autres activités</li></ul>
<b><i>Bombardier Transport</i></b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Trains suburbains et régionaux</li><li>• Trains interurbains et à grande vitesse</li><li>• Métros</li><li>• Tramways</li><li>• Locomotives et wagons à marchandises</li><li>• Systèmes de transport</li><li>• Propulsion et contrôles</li><li>• Services</li><li>• Systèmes de contrôle ferroviaire</li></ul>
<b><i>Bombardier Produits récréatifs</i></b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Motoneiges</li><li>• Motomarines</li><li>• Véhicules tout-terrain</li><li>• Moteurs</li><li>• Moteurs hors-bord</li></ul>
<b><i>Bombardier Capital</i></b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Portefeuilles d'activités poursuivies</li><li>• Portefeuilles d'activités abandonnées</li><li>• Services immobiliers</li></ul>

Les activités de chacun de ces secteurs sont décrites ci-après sous des rubriques distinctes.

# Bombardier Aéronautique



Les activités de Bombardier Aéronautique consistent à concevoir, développer, fabriquer, commercialiser et vendre des avions d'affaires, des avions de transport régional et des avions amphibies ainsi qu'à fournir des services et un soutien à l'aviation et à exercer d'autres activités.

Le 3 avril 2003, Bombardier a confirmé que le processus de vente des activités reliées aux services à la défense de Bombardier Aéronautique était déjà en cours; les services à la défense offrent des services techniques relatifs aux avions militaires à partir d'installations situées à Mirabel, au Québec, et à Bridgeport, en Virginie occidentale, ainsi qu'un programme de formation au pilotage à l'intention des pilotes canadiens, des pilotes de l'OTAN et du personnel d'autres pays à Portage la Prairie, au Manitoba, Moose Jaw, en Saskatchewan, et Cold Lake, en Alberta.

Le centre administratif de Bombardier Aéronautique est situé à Montréal, Québec, Canada.

Pour obtenir la liste des filiales de la Société qui relèvent de Bombardier Aéronautique, voir « Rubrique 2 – Structure de l'entreprise – Filiales ».

Le tableau ci-après présente les principaux centres d'exploitation qui appartiennent à la Société ou à l'une de ses filiales, le cas échéant, sauf s'il est indiqué qu'ils sont loués (« L »), et qui relèvent de Bombardier Aéronautique. Ce tableau indique également le type d'activités exercées ou de produits fabriqués à ces installations.

<b>Usines</b>	<b>Activités exercées ou produits</b>
Montréal, Québec, Canada <sup>(L)</sup>	Montage de l'avion Bombardier* Challenger* 604 et de l'appareil Bombardier* CRJ* de série 200 et activités préparatoires au vol pour ces avions. Aménagement intérieur de l'appareil Bombardier CRJ de série 200 et peinture des appareils Bombardier CRJ de séries 200, 700 et 900. Aménagement intérieur de l'avion d'affaires Bombardier* Global Express*.
Mirabel, Québec, Canada <sup>(L)</sup>	Activités de soutien technique et de maintenance pour les avions militaires CF-18 et pour d'autres avions et peinture et aménagement intérieur de l'appareil Bombardier CRJ.
Mirabel, Québec, Canada <sup>(L)</sup>	Montage, activités préparatoires au vol, peinture et aménagement intérieur des appareils Bombardier CRJ de séries 700 et 900.
Montréal, Québec, Canada	Pièces, composants et pièces de rechange pour les avions Bombardier Challenger, Bombardier CRJ de séries 200, 700 et 900, Bombardier Global Express et Global 5000*, l'avion d'affaires à réaction Bombardier Challenger 300 et l'avion Bombardier* 415*; composants de structure pour Boeing et Aérospatiale.
Montréal, Québec, Canada	Montage complet des ailes et du fuselage de l'avion Bombardier 415.



<b>Usines</b>	<b>Activités exercées ou produits</b>
Downsview, Ontario, Canada	Fabrication et montage final des avions Bombardier* de la série Q*, y compris les pièces de rechange et les composants connexes; fabrication de composants pour l'avion Bombardier Global Express et montage final de l'avion; montage des ailes des appareils Bombardier* Learjet* 45 et Bombardier Learjet 40; montage de la nacelle de l'avion Bombardier 415.
North Bay, Ontario, Canada <sup>(L)</sup>	Montage final et activités préparatoires au vol pour l'avion Bombardier 415.
Wichita, Kansas, États-Unis	Fabrication de la gamme d'appareils Bombardier Learjet et de l'avion d'affaires à réaction Bombardier Challenger 300 et centre d'essais en vol pour les appareils fabriqués par Bombardier Aéronautique.
Dunmurry et Newtownabbey, Belfast, Irlande du Nord, Royaume-Uni <sup>(L)</sup>	Composants en matériaux composites soit pour Bombardier Aéronautique, soit pour Boeing et Lockheed Martin.
Hawtmark, Newtownards et Queen's Island, Belfast, Irlande du Nord, Royaume-Uni <sup>(L)</sup>	Composants pour avions, nacelles de moteurs d'avion et composants et pièces de rechange pour les nacelles pour Bombardier Aéronautique ou pour Boeing, Rolls-Royce, Rolls-Royce Deutschland, General Electric et International Aero Engines.
Tucson, Arizona	Aménagement intérieur des avions d'affaires des séries Bombardier Learjet et Challenger.

De plus, les centres de services de la division Avions d'affaires situés à Tucson, en Arizona, à Hartford, au Connecticut, à Fort Lauderdale, en Floride, à Indianapolis, en Indiana, à Wichita, au Kansas, et à Dallas, au Texas (États-Unis), à Berlin (Allemagne) ainsi qu'à Dubaï (Émirats arabes unis) font partie d'un réseau de services de maintenance appelé Bombardier Aviation Services. Les centres de services de la division Avions de transport régional sont situés à Asheville, en Caroline du Nord, à Scranton et à Allentown, en Pennsylvanie, et à Bridgeport, en Virginie occidentale. La Société est propriétaire d'un aéroport situé à Downsview, Ontario (Canada) qui sert au soutien des activités manufacturières de Bombardier Aéronautique. Il existe également un réseau mondial de centres de maintenance autorisés d'appareils Bombardier Challenger, Bombardier Global Express et Bombardier Learjet qui appartiennent à des intérêts indépendants.

La commercialisation des produits de Bombardier Aéronautique s'effectue par le truchement de bureaux de marketing et de vente. En Amérique du Nord, ces bureaux sont situés au Canada (à Montréal, Ottawa et Toronto) et aux États-Unis (dans les États de l'Arizona, de la Californie, du Colorado, du Connecticut, de la Géorgie, de l'Illinois, du Maryland, du Missouri, de New York, de l'Ohio et du Texas, ainsi qu'à Washington, D.C.). En Europe, la commercialisation s'effectue par le truchement de bureaux situés en Allemagne, au Royaume-Uni et en Suisse. En Asie, ces bureaux sont exploités à Dubaï, dans les Émirats arabes unis, à Hong Kong et en République populaire de Chine.

### **Avions d'affaires**

Bombardier Aéronautique s'occupe de la commercialisation, de la vente et du service à la clientèle de ses trois gammes d'avions d'affaires à réaction. La gamme d'appareils Bombardier Global comprend le très long-courrier Bombardier Global Express et le biracteur supergrand nouvellement lancé

Bombardier Global 5000. La gamme d'appareils Bombardier Challenger comprend le Bombardier Challenger 800 (auparavant le Bombardier Challenger Special Edition), version d'affaires de l'appareil CRJ, l'avion à large fuselage Bombardier Challenger 604 et l'appareil superintermédiaire Bombardier Challenger 300 (auparavant appelé le Continental). La gamme d'appareils Bombardier Learjet comprend le nouvel appareil léger Bombardier Learjet 40, l'appareil léger supérieur Bombardier Learjet 45, l'appareil Bombardier Learjet 45 XR et l'appareil de taille intermédiaire Bombardier Learjet 60.

Les avions commandés par les clients sont fabriqués par les installations manufacturières de Bombardier Aéronautique. Les matières premières et les divers composants et systèmes requis pour fabriquer les avions proviennent de différentes sources du monde entier et celles-ci varient d'un produit à l'autre; toutefois, la majorité de ces matières premières, composants et systèmes proviennent de fournisseurs canadiens et américains avec lesquels Bombardier Aéronautique a généralement conclu des contrats à long terme.

Grâce à son programme Bombardier Flexjet, Bombardier Aéronautique offre de vendre aux clients en Amérique du Nord une part dans un avion d'affaires de Bombardier Aéronautique, tandis qu'en Europe et en Asie, Bombardier Aéronautique offre un programme faisant appel aux services d'exploitants d'avions sélectionnés qui fournissent un service de transport aérien aux clients.

### ● **Gamme d'appareils Bombardier Global**

La gamme d'avions d'affaires à réaction Bombardier Global comprend deux avions à large fuselage : le biréacteur intercontinental supergrand Bombardier Global 5000 et le très long-courrier Bombardier Global Express. Les appareils Bombardier Global ont beaucoup de systèmes en commun, offrant ainsi aux exploitants de flotte mixte les avantages sur le plan des coûts qu'offrent des appareils qui ont en commun la qualification de type, la formation, les pièces de rechange et la maintenance.

L'appareil Bombardier Global 5000 est un biréacteur d'affaires intercontinental ultrarapide qui est capable d'effectuer des vols sans escale sur des distances allant jusqu'à 4 800 milles nautiques à une vitesse de Mach 0,85 avec huit passagers et trois membres d'équipage à bord. Le programme a été lancé officiellement en février 2002. Le premier vol a eu lieu le 7 mars 2003, et les premières livraisons devraient débuter au cours du quatrième trimestre de l'exercice se terminant le 31 janvier 2005. Les principaux concurrents du Bombardier Global 5000 comprennent le Gulfstream G400 ainsi que le Falcon 900EX et le Falcon 7X (FNX) de Dassault.

L'appareil Bombardier Global Express est un avion d'affaires à réaction très long-courrier qui franchit des distances allant jusqu'à 6 010 milles nautiques sans escale à une vitesse de Mach 0,85. Le Bombardier Global Express entre en concurrence avec les avions Gulfstream G500 et G550 et, dans une mesure beaucoup moindre, avec le Business Jet de Boeing et l'Airbus A319CJ.

### ● **Gamme d'appareils Bombardier Challenger**

La gamme d'avions d'affaires à réaction Bombardier Challenger comprend les appareils Bombardier Challenger 300, 604 et 800.

Le Bombardier Challenger 300 est un nouveau venu dans la catégorie des avions superintermédiaires. Il a une distance franchissable transcontinentale pouvant atteindre 3 100 milles nautiques à une vitesse de Mach 0,80 avec huit passagers et deux membres d'équipage à bord. Le vol inaugural a été terminé le 14 août 2001. La certification de type devrait être obtenue au cours du deuxième trimestre de l'exercice se terminant le 31 janvier 2004, et les appareils terminés commenceront à être livrés après cette date. Cet appareil entre en concurrence avec quatre autres modèles d'avions dans cette catégorie : le Raytheon Hawker Horizon, le Gulfstream G200, le Falcon 50EX de Dassault et le Cessna Citation X.

Le Bombardier Challenger 604 est un biréacteur d'affaires intercontinental à large fuselage capable d'effectuer des vols sans escale de plus de 4 000 milles nautiques. L'appareil Bombardier Challenger 604 est la cinquième génération de l'avion Challenger à large fuselage, les modèles précédents étant les Challenger 600, 601, 601-3A et 601-3R. Les principaux concurrents de l'appareil Bombardier Challenger 604 comprennent le Falcon 2000EX et le Falcon 900C fabriqués par Dassault ainsi que le Gulfstream G300.

L'appareil Bombardier Challenger 800 est un dérivé de l'appareil Bombardier CRJ et est modifié pour les voyages d'affaires. Il peut être configuré en version d'avion d'affaires ou en navette d'affaires. L'appareil offre une grande cabine, des dimensions semblables à celle du Bombardier Global Express, et a une distance franchissable sans escale de 3 120 milles nautiques. Les concurrents de l'appareil Bombardier Challenger 800 comprennent des modèles semblables fabriqués par Embraer et Fairchild Dornier.

### ● **Gamme d'appareils Bombardier Learjet**

Les modèles actuellement en production de la gamme d'appareils Bombardier Learjet sont le Bombardier Learjet 40, le Bombardier Learjet 45 et 45 XR et le Bombardier Learjet 60.

Lancé en juillet 2002, le Bombardier Learjet 40 peut voler à des vitesses de croisière jusqu'à Mach 0,81 et a une distance franchissable maximale de 1 803 milles nautiques avec quatre passagers et deux membres d'équipage à bord. Le premier prototype du Bombardier Learjet 40 a terminé son vol inaugural le 31 août 2002 et devrait entrer en service au cours du quatrième trimestre de l'exercice se terminant le 31 janvier 2004. Les concurrents de l'appareil Bombardier Learjet 40 sont les appareils Citation Bravo, Encore et V (Ultra) de Cessna et le Raytheon Beechjet 400A.

Le Bombardier Learjet 45 a une distance franchissable maximale de 2 102 milles nautiques avec quatre passagers et deux membres d'équipage à bord et peut atteindre des vitesses de croisière jusqu'à Mach 0,81. Lancé en juin 2002, le Bombardier Learjet 45 XR est une version évoluée du Bombardier Learjet 45 visant à offrir une plus grande capacité de charge utile grâce à l'ajout de 1 000 livres à la masse maximale au décollage (MTOW) et une performance améliorée des moteurs. Le programme du Bombardier Learjet 45 XR est actuellement en voie de développement, et l'appareil devrait entrer en service au cours de l'exercice 2004. Le Bombardier Learjet 45 et Bombardier Learjet 45 XR font tous deux concurrence au Citation Excel de Cessna.

Le Bombardier Learjet 60 a une distance franchissable maximale de 2 502 milles nautiques avec quatre passagers. Sa vitesse de croisière maximale est de Mach 0,81. Le Bombardier Learjet 60 a de nombreux concurrents, entre autres le Gulfstream G100, le Raytheon Hawker 800XP, le Cessna Sovereign, le Gulfstream G150 et le Cessna Citation VII.

### ● **Programme Bombardier Flexjet**

Le programme Bombardier Flexjet a son siège en Amérique du Nord, mais compte également des exploitations en Europe et en Asie. Bombardier Aéronautique permet aux clients nord-américains d'acheter une part dans un avion d'affaires fabriqué par Bombardier Aéronautique; il gère aussi tous les services d'exploitation et de soutien des appareils, y compris le personnel navigant, la maintenance, les redevances d'abri et les assurances. Le programme Flexjet Europe permet aux clients d'acheter des heures de vol plutôt qu'une part d'avion. Grâce à Flexjet Asie, programme mené en association avec des exploitants de nolisement, des sociétés de maintenance et des propriétaires d'avion individuels, Bombardier Flexjet maintient son engagement d'accroître son portefeuille mondial de solutions d'avions d'affaires à réaction.

Flexjet détient le troisième rang parmi les programmes de multipropriété actuellement offerts sur ce marché. Ses principaux concurrents, Executive Jet Aviation et Flight Options, ont habituellement acheté

des appareils neufs auprès de différents fabricants comme Gulfstream, Cessna et Raytheon. Raytheon est partenaire principal de Flight Options. Quelques petites entreprises offrent également la multipropriété d'avions de catégories variées.

## **Avions de transport régional**

Bombardier Aéronautique commercialise et vend la gamme d'appareils Bombardier de la série CRJ et la gamme d'appareils à turbopropulsion Bombardier de la série Q à des transporteurs aériens. Il fournit aussi des services de maintenance et de modifications à ses clients. Les matières premières et les équipements sont obtenus auprès de fournisseurs canadiens, américains et européens avec lesquels Bombardier Aéronautique a généralement des contrats à long terme.

### ● **Appareils Bombardier CRJ**

Les appareils Bombardier CRJ sont montés aux installations de Bombardier Aéronautique à Montréal, au Québec, ainsi qu'à l'Aéroport de Montréal situé à Mirabel.

La gamme d'avions Bombardier CRJ est formée des appareils à 40, 44 et 50 places de séries 100 et 200, de l'appareil à 70 places de série 700 et de l'appareil à 86 places CRJ900\*.

La gamme d'appareils Bombardier CRJ fait face à un concurrent important, à savoir la société Empresa Brasileira De Aeronautica S.A. (« Embraer ») du Brésil qui produit l'avion à réaction à 50 places ERJ145, l'avion à réaction à 37 places ERJ135 et un avion à réaction à 44 places, le ERJ-140. Embraer offre également l'avion à réaction à 70 places Embraer 170, l'avion à réaction à 86 places Embraer 175, l'avion à réaction à 98 places Embraer 190 et l'avion à réaction à 108 places Embraer 195. Un deuxième concurrent de la série d'appareils Bombardier CRJ, Fairchild Dornier d'Allemagne, est devenu insolvable en 2002. Fairchild Dornier avait livré environ 82 avions à 32 places 328JET avant de devenir insolvable.

### ● **Appareils Bombardier de la série Q**

La gamme d'avions à turbopropulsion Bombardier de la série Q qui sont montés aux installations de Bombardier Aéronautique à Downsview, en Ontario, est formée des appareils à 37 places Q100\* et Q200\*, de l'appareil à 50 places Q300\* et de l'appareil de 68 à 78 places Q400\*.

Les principaux produits concurrents de la gamme d'appareils Bombardier de la série Q proviennent d'ATR (consortium comprenant Aerospatiale de France et Alenia d'Italie). L'appareil Q300 fait face à la concurrence de l'ATR 42, et le Q400, à la concurrence de l'ATR 72.

## **Avions amphibies**

Bombardier Aéronautique commercialise l'avion amphibie à turbopropulsion Bombardier 415, le seul appareil actuellement offert sur le marché qui soit conçu spécifiquement pour la lutte contre les incendies. L'appareil peut aussi être adapté à une variété de missions spécialisées, telles que la recherche et le sauvetage, la protection de l'environnement, la patrouille côtière et le transport.

## **Services et soutien à l'aviation**

Bombardier Aéronautique fournit un large éventail de services à ses clients, y compris la formation au pilotage et à la maintenance d'appareils et des services d'aménagement intérieur, de maintenance des appareils et de pièces de rechange.

- **Formation pour la clientèle**

Par l'intermédiaire de coentreprises, Bombardier Aéronautique offre une gamme complète de programmes de formation au pilotage et à la maintenance pour les appareils Bombardier de la série CRJ à Montréal, au Canada, à Qingdao, en Chine, et à Berlin, en Allemagne.

Bombardier Aéronautique est le seul fabricant d'avions d'affaires à réaction à offrir directement à sa clientèle des services personnalisés de formation au pilotage et à la maintenance et d'autres types de formation connexe. Les centres de formation se trouvent à Montréal, au Canada et à Dallas, aux États-Unis.

De plus, Bombardier Aéronautique fournit des services de maintenance et de soutien à la formation de pilotes militaires. Le programme d'entraînement au vol des pilotes de l'OTAN au Canada fonctionne à pleine capacité et compte parmi les nations participantes le Danemark, le Royaume-Uni, la République de Singapour, l'Italie, la Hongrie et le Canada.

- **Aménagement intérieur d'avions d'affaires**

Bombardier Aéronautique a deux centres de finition d'avions d'affaires qui sont situés à Montréal, au Québec et à Tucson, en Arizona ainsi qu'un réseau de centres de finition autorisés.

- **Services de maintenance d'avions et de pièces de rechange**

Les centres de services de Bombardier Aéronautique situés à Fort Lauderdale, en Floride, à Indianapolis, en Indiana, à Tucson, en Arizona, à Wichita, au Kansas, à Hartford, au Connecticut, et à Dallas, au Texas, fournissent des services de maintenance et de pièces de rechange pour l'appareil Bombardier Global Express ainsi que pour les gammes d'avions Bombardier Learjet et Challenger. Ces services sont également disponibles dans un centre de services situé à Berlin, en Allemagne, qui est exploité par l'intermédiaire d'une coentreprise formée avec Lufthansa. Bombardier Aéronautique fournit des services similaires en Europe et au Moyen-Orient et est également associé à 26 centres de services autorisés aux quatre coins du monde pour la prestation de services complets aux exploitants de lignes aériennes.

Bombardier Aéronautique offre des services de maintenance et de modification aux exploitants d'appareils Bombardier de la série CRJ à Bridgeport, en Virginie occidentale. Des services de maintenance d'appareils militaires sont fournis principalement à l'installation de Mirabel, au Québec.

Bombardier Aéronautique offre aussi des services de pièces de rechange à partir de dépôts situés à des endroits stratégiques partout dans le monde.

### **Autres activités**

Les autres activités de Bombardier Aéronautique incluent la fabrication de composants pour des tiers dans des installations sises à Montréal, au Québec, et à Belfast, en Irlande du Nord, où sont réalisées la plupart des activités de conception, de mise au point et de fabrication de gros composants de cellules d'avion.



<b>Usines</b>	<b>Activités exercées ou produits</b>
Ammendorf, Allemagne	Fabrication de caisses en acier et assemblage final de voitures-passagers. Sera convertie en installation de remise à neuf et de services.
Bautzen, Allemagne	Fabrication de caisses en aluminium et en acier pour des voitures-passagers (particulièrement pour les tramways) en Europe.
Görlitz, Allemagne	Fabrication de caisses en aluminium et en acier pour des voitures-passagers et assemblage de voitures à deux niveaux.
Hennigsdorf, Allemagne	Assemblage final de voitures-passagers et centre d'essais, activités reliées aux systèmes de propulsion et de contrôle (assemblage des commandes mécaniques et conception technique des commandes et contrôles de train).
Kassel, Allemagne <sup>(L)</sup>	Fabrication de locomotives.
Siegen, Allemagne	Fabrication de bogies pour l'Europe.
Dunakeszi, Hongrie <sup>(L)</sup>	Activités de remise à neuf et conception technique.
Vado Ligure, Italie	Fabrication de locomotives et de wagons à marchandises et activités de remise à neuf.
Strømmen, Norvège	Activités reliées aux services.
Wroclaw, Pologne	Fabrication de locomotives, de wagons à marchandises et de caisses de bogies et de locomotives.
Amadora, Portugal	Assemblage final et activités reliées aux services.
Västerås, Suède	Activités reliées aux systèmes de propulsion et de contrôle. Sera convertie en une installation de services.
Pratteln, Suisse <sup>(L)</sup>	Assemblage final de voitures-passagers et réparation de véhicules.
Central Rivers, Royaume-Uni	Activités de maintenance et de réparation.
Crewe, Royaume-Uni	Activités de maintenance, de réparation et de remise à neuf d'essieux et de bogies.
Derby, Royaume-Uni	Fabrication de bogies et de caisses en aluminium et en acier pour des voitures-passagers en Europe, site d'assemblage final pour l'Europe et centre européen des rames de métro. Réparation de roues et de bogies.
Plymouth, Royaume-Uni	Assemblage de sous-ensembles et assemblage final pour des produits de signalisation.
Wakefield, Yorkshire, Royaume-Uni	Assemblage final de trains-passagers et activités de remise à neuf.
Melbourne, Australie	Activités de fabrication et atelier de services pour les trains interurbains.
Maryborough, Australie <sup>(L)</sup>	Activités de fabrication pour les voitures de trains régionaux et suburbains.

La commercialisation des produits fabriqués par Bombardier Transport s'effectue par l'intermédiaire de bureaux de marketing ou de vente. En Amérique du Nord, ces bureaux sont situés au Canada (à Longueuil, au Québec, et à Millhaven (Kingston), en Ontario), aux États-Unis (dans les États

de la Californie, de la Floride, du Minnesota, de New York et de la Pennsylvanie ainsi qu'à Washington, D.C.) ainsi qu'au Mexique et au Brésil.

En Europe, la commercialisation s'effectue par l'entremise de bureaux situés en Allemagne, en Autriche, en Belgique, au Danemark, en Espagne, en Finlande, en France, en Irlande, en Norvège, en Pologne, au Portugal, dans la République tchèque, au Royaume-Uni, en Russie, en Suède, en Suisse et en Turquie.

Enfin, Bombardier Transport a également des bureaux en Afrique du Sud, en Australie, en Chine, en Corée, dans les Émirats arabes unis, en Inde, en Malaisie, aux Philippines, à Singapour, à Taïwan et en Thaïlande.

Bombardier Transport est locataire de ces bureaux de marketing ou de vente, sauf le bureau de Longueuil, au Québec, et les bureaux situés en Allemagne, en Autriche, en Belgique, au Royaume-Uni et en Suisse, dont elle est propriétaire.

Bombardier Transport a deux grands concurrents à l'échelle internationale, Alstom et Siemens, sociétés qui exercent toutes deux leurs activités dans les mêmes domaines que Bombardier, c'est-à-dire du matériel roulant aux systèmes de contrôle du trafic ferroviaire en passant par les systèmes de propulsion, les services et les systèmes clés en main. Alstom et Siemens sont également toutes deux actives dans d'autres secteurs tels que les installations fixes et la production et la transmission d'électricité.

Ansaldo-Breda est également un fournisseur qui offre une gamme complète de produits, mais dans un territoire plus limité avec une présence importante en Italie. CAF, Talgo et Stadler occupent certains créneaux dans le secteur des voitures-passagers, surtout en Europe, mais ils exercent aussi des activités aux États-Unis dans une mesure limitée.

Les fournisseurs japonais tels que Hitachi, Toshiba, Mitsubishi et Kawasaki exercent leur concurrence surtout en Asie et aux États-Unis, dans le secteur des projets de matériel roulant ou à titre de fournisseurs de systèmes à propulsion électrique.

Alcatel, GE Harris et Invensys sont aussi des concurrents dans le secteur des systèmes de contrôle du trafic ferroviaire.

Par suite du processus mondial de regroupement de l'industrie ferroviaire et en raison de la dynamique de marché, Bombardier a maintenu des relations d'affaires dans le cadre de projets avec la plupart de ses concurrents, particulièrement en Europe.

## **Trains suburbains et régionaux**

Bombardier Transport offre un vaste éventail de véhicules de transport-passagers sur rail pour les marchés du transport suburbain et régional. La gamme de produits comprend des rames automotrices électriques, des rames automotrices diesel, des voitures-passagers et des trains à deux niveaux.

## **Trains interurbains et à grande vitesse**

La gamme de produits de Bombardier Transport comprend des rames automotrices diesel, des rames automotrices électriques, des rames automotrices diesel-électriques, des voitures-passagers et des trains à grande vitesse.

## **Métros**

Bombardier Transport offre une gamme complète de technologies adaptées aux besoins des systèmes de transport urbain.



## **Tramways**

La gamme de tramways de Bombardier Transport comprend des tramways standard, des city-trams et des véhicules Tram-Train\*.

## **Locomotives et wagons à marchandises**

Bombardier Transport offre des locomotives servant au transport interurbain et régional et au transport des marchandises ainsi que des locomotives électriques et diesel-électriques qui répondent aux besoins particuliers des exploitants ferroviaires. Les wagons à marchandises sont conçus et fabriqués pour le compte d'exploitants privés et de sociétés d'état.

## **Systèmes de transport**

Bombardier Transport développe, conçoit et commercialise des systèmes de transport complets, allant des systèmes de transport urbain de grande capacité aux systèmes de transport automatisés de courte distance. Bombardier Transport fournit également les services d'exploitation et de maintenance de systèmes entièrement automatisés sans conducteur.

## **Propulsion et contrôles**

Bombardier Transport offre des systèmes à propulsion électrique, des chaînes de traction, des systèmes de contrôle de train et des systèmes informatisés embarqués ainsi que des convertisseurs/systèmes électriques auxiliaires.

## **Services**

Bombardier Transport fournit une vaste gamme de services de maintenance. Ces services comprennent la maintenance complète des trains, le soutien technique, la gestion des pièces de rechange et de la logistique, la réingénierie et la modernisation exhaustive des voitures ainsi que la réingénierie et la modernisation de composants.

## **Systèmes de contrôle ferroviaire**

La gamme de produits de Bombardier Transport comprend des systèmes de commande des opérations intégrés, d'enclenchement électronique et à relais, de protection et d'exploitation automatiques des trains et de signalisation par radio ainsi que des équipements de voie.



## **Usines**

## **Activités exercées ou produits**

Dong Guan, République populaire de Chine<sup>(L)</sup>

Fabrication de composants électroniques pour les moteurs hors-bord Evinrude et Johnson et fabrication de certains petits moteurs hors-bord Evinrude et Johnson.

La distribution des produits fabriqués par Bombardier Produits récréatifs s'effectue à partir des centres de distribution situés dans les provinces d'Alberta et de Québec, au Canada, dans les États du Colorado, de la Géorgie, de l'Illinois, du New Jersey, du Nevada, du Texas, de l'Utah, de Washington et du Wisconsin, aux États-Unis, ainsi qu'en Australie, en Belgique, au Brésil, en Finlande, au Japon et en Nouvelle-Zélande.

La commercialisation des produits fabriqués par Bombardier Produits récréatifs s'effectue à partir des bureaux de marketing ou de vente de ses divisions et filiales situés au Canada, aux États-Unis, en Australie, en Autriche, en Belgique, en Finlande, au Japon, en Russie, à Singapour et en Suède et par l'entremise d'un réseau de distributeurs et de concessionnaires autorisés.

## **Motoneiges**

Bombardier Produits récréatifs développe, conçoit, fabrique, vend et distribue la gamme de motoneiges Ski-Doo ainsi que la gamme de motoneiges Lynx qui est spécifiquement conçue pour le marché européen.

La gamme de motoneiges offerte par Bombardier Produits récréatifs en 2002-2003 comprend 29 modèles de marque Ski-Doo présentés en sept catégories différentes et 17 modèles de marque Lynx offerts en six catégories différentes.

Bombardier Produits récréatifs vend ses motoneiges en Amérique du Nord par l'entremise d'un réseau de concessionnaires autorisés avec lesquels il fait affaire directement ou par l'entremise de distributeurs autorisés. En Europe, Bombardier Produits récréatifs vend ses motoneiges par l'entremise de distributeurs et d'agents autorisés indépendants, sauf en Suède et en Norvège, où il les vend à des concessionnaires autorisés par l'intermédiaire de filiales détenues en propriété exclusive.

Dans les différents marchés de la motoneige, Bombardier Produits récréatifs est en concurrence avec des fabricants américains et japonais, soit Arctic Cat, Polaris et Yamaha.

## **Motomarines**

Bombardier Produits récréatifs développe, conçoit, fabrique, vend et distribue la motomarine Sea-Doo. La gamme de motomarines Sea-Doo offerte par Bombardier Produits récréatifs en 2002-2003 comprend onze modèles.

Kawasaki, Polaris, Yamaha et Honda font actuellement concurrence à Bombardier Produits récréatifs dans l'industrie de la motomarine.

## **Véhicules tout-terrain**

Dans le marché du VTT, Bombardier Produits récréatifs développe, conçoit, fabrique, vend et distribue une gamme de plus en plus large de véhicules. Dans le cadre d'une nouvelle alliance stratégique, Bombardier Produits récréatifs fabriquera des VTT pour la société Deere & Company.

Honda, Polaris, Yamaha, Suzuki, Arctic Cat et Kawasaki font concurrence à Bombardier Produits récréatifs dans le marché du VTT.

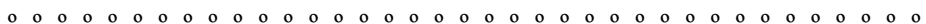
## **Moteurs**

Bombardier Produits récréatifs développe, conçoit, fabrique, commercialise et vend des moteurs à deux temps et à quatre temps sous la marque Rotax\*. Ces moteurs sont utilisés pour les motoneiges Ski-Doo et Lynx, les motomarines Sea-Doo, les VTT Bombardier et les motocyclettes, scooters, karts, petits avions et avions ultralégers d'autres fabricants.

## **Moteurs hors-bord**

Bombardier Produits récréatifs conçoit, fabrique, vend et distribue des moteurs hors-bord sous les marques Evinrude et Johnson, qui sont offerts en configurations à deux temps ou à quatre temps et vont de trois chevaux-vapeur (Ch) à 250 Ch.

# **Bombardier Capital**



Bombardier Capital offre des services de financement garanti et de crédit-bail à des fabricants, des détaillants et d'autres entreprises commerciales, principalement sur les marchés nord-américains. Bombardier Capital vise les secteurs d'activité et les marchés de produits qui correspondent à ses principales compétences spécialisées, y compris les services fournis directement aux secteurs manufacturiers de Bombardier.

Le 27 septembre 2002, la Société a annoncé sa décision de réduire sa dette principalement par la vente et la liquidation progressive des portefeuilles d'affacturage de débiteurs ainsi que des portefeuilles de financement d'avions d'affaires de Bombardier Capital. Le 3 avril 2003, la Société a annoncé son intention d'abandonner les activités de montage de crédit-bail à l'égard des wagons de chemins de fer de Bombardier Capital, qui se concentrera sur le financement de stocks et le financement provisoire d'avions de transport régional de Bombardier Aéronautique. Le produit tiré de la vente et de la liquidation progressive des portefeuilles d'activités abandonnées servira à réduire la dette de Bombardier Capital.

Les activités poursuivies de Bombardier Capital sont regroupées dans les catégories de portefeuilles suivantes : financement de stocks, avions commerciaux et matériel industriel. Les activités abandonnées sont regroupées dans les catégories de portefeuilles suivantes : avions d'affaires, affacturage de débiteurs, crédit-bail pour les wagons de chemins de fer, maisons usinées, financement de biens de consommation et le portefeuille « Autres ».

Le centre administratif de Bombardier Capital est situé à Jacksonville, Floride, aux États-Unis.

Pour obtenir la liste des filiales de la Société qui relèvent de Bombardier Capital, voir « Rubrique 2 – Structure de l'entreprise – Filiales ».

## **Portefeuilles d'activités poursuivies**

### **Financement de stocks**

Les activités de financement de stocks de Bombardier Capital consistent à fournir du financement sur une base garantie à des détaillants qui achètent des produits à stocker aux États-Unis et au Canada. Les principaux marchés sont ceux des produits nautiques, des maisons usinées et des véhicules récréatifs motorisés, de même que des produits récréatifs fabriqués par Bombardier.

### **Avions commerciaux**

Bombardier Capital fournit un engagement de soutien financier provisoire aux clients qui achètent des avions de transport régional Bombardier Aéronautique jusqu'à ce qu'un financement permanent soit mis en place par des tiers. Bombardier Capital fournit également du financement à long terme sous forme de crédit-bail à des tiers pour des avions commerciaux repris en échange d'avions commerciaux neufs vendus.

## **Portefeuilles d'activités abandonnées**

### **Avions d'affaires**

Le portefeuille d'avions d'affaires de Bombardier Capital comprend des prêts et des contrats de location-financement consentis principalement à des tiers acheteurs d'avions d'affaires neufs et d'occasion, qui sont classés dans la catégorie des débiteurs financiers. Ce portefeuille comprend aussi les avions d'occasion qui sont des avions d'affaires repris en échange, principalement de sociétés affiliées, et qui sont classés dans la catégorie des actifs visés par des contrats de location-exploitation.

Le 27 septembre 2002, la Société a décidé de se retirer des activités de financement d'avions d'affaires, y compris les activités de crédit-bail d'avions d'affaires neufs et d'occasion. Bombardier Capital prévoit réduire considérablement ce portefeuille au cours des prochains mois par un processus ordonné combinant des ventes et la réduction progressive de ses activités.

### **Affacturation de débiteurs**

Le portefeuille d'affacturation de débiteurs de Bombardier Capital comprend des débiteurs cédés à des tiers qui provenaient des secteurs manufacturiers de la Société. Ce portefeuille devrait être complètement liquidé au cours de l'exercice 2004, la durée typique des débiteurs étant de 30 à 180 jours.

### **Crédit-bail pour les wagons de chemins de fer**

Le 3 avril 2003, la Société a annoncé sa décision d'abandonner les activités de montage de crédit-bail à l'égard des wagons de chemins de fer de Bombardier Capital. Ces activités consistent à louer à des tiers des wagons à marchandises et à offrir un service complet de maintenance et/ou des services de gestion à des propriétaires et à des utilisateurs de wagons à marchandises sur les marchés nord-américains. Bombardier Capital achète les wagons à marchandises, normalement auprès d'un fabricant externe, et signe par la suite un contrat de cession-bail avec une institution financière. Celle-ci devient propriétaire de l'actif, Bombardier Capital étant le locataire. Bombardier Capital sous-loue ensuite l'actif à l'utilisateur de l'équipement, habituellement pour une période de trois à sept ans. L'âge moyen des wagons de ce parc diversifié est de moins de cinq ans.

### **Maisons usinées**

Le 26 septembre 2001, Bombardier Capital s'est retirée du secteur du financement de maisons usinées en raison des tendances défavorables du marché et des résultats d'exploitation décevants. Les activités de financement de maisons usinées fournissaient à des détaillants américains des services de financement destinés aux acheteurs de maisons usinées. Bombardier Capital poursuit la liquidation ordonnée de ce portefeuille et prévoit qu'il devrait être presque complètement liquidé d'ici quelques années.

### **Financement à la consommation**

Le 26 septembre 2001, Bombardier Capital s'est retirée du secteur des activités de financement de biens de consommation en raison de piètres résultats et d'une réorientation vers des activités plus étroitement liées aux principales compétences de la Société. Les activités de financement de biens de consommation consistaient en des prêts garantis visant à permettre aux consommateurs d'acquies des produits et des services récréatifs. Bombardier Capital prévoit que les portefeuilles des activités de financement de biens de consommation devraient être presque complètement liquidés d'ici les deux prochaines années.

## **Autres**

Les portefeuilles de gestion et de financement de technologies, de financement d'équipement commercial du marché intermédiaire et de financement du marché de moindre valeur ont été abandonnés durant l'exercice 2000. La liquidation de ces portefeuilles devrait être pratiquement terminée d'ici un an.

## **Services immobiliers**

Par l'entremise des Services immobiliers de Bombardier, Bombardier Capital tire des revenus de la mise en valeur d'actifs immobiliers de Bombardier appelés à changer de vocation, ainsi que des activités qui visent à répondre aux besoins immobiliers de diverses entreprises de Bombardier. D'autres revenus proviennent de la vente de terrains à des promoteurs immobiliers, dans le cadre du développement d'un ensemble urbain résidentiel assorti d'infrastructures commerciales et de services sur les terrains adjacents aux installations de Bombardier Aéronautique à Montréal, au Québec.

### **4.2 Information sectorielle**

Pour une indication du montant des ventes de Bombardier par secteur d'activité et par secteur géographique, il y a lieu de se reporter à l'information figurant sous la note 28 afférente aux états financiers consolidés pour les exercices clos les 31 janvier 2003 et 2002, ladite note et lesdits états financiers consolidés et notes y afférentes, apparaissant aux pages 112, 114 et 115 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 2002-2003, étant intégrés par renvoi dans les présentes.

### **4.3 Conventions relatives à l'utilisation de certaines technologies**

Bombardier exerce certaines activités en vertu de conventions lui permettant d'utiliser certaines données et informations techniques relatives à des produits ou à des technologies développés par des tiers. La plus importante de ces conventions est la convention conclue le 22 décembre 1986 avec Cartierville Financial Corporation Inc. (« CFC ») (filiale à part entière de la Corporation de développement des investissements du Canada, elle-même société à part entière du gouvernement fédéral du Canada), en vertu de laquelle Canadair Limitée avait obtenu une licence lui conférant le droit exclusif et absolu d'utiliser et d'exploiter toute la technologie relative à la conception de l'avion Challenger et d'utiliser et d'intégrer cette technologie pour la fabrication, le développement, la mise à l'essai, la vente, la distribution et la maintenance d'avions Challenger et de tout autre produit connexe dans le monde entier. La durée initiale de la convention est de 21 ans, la Société (à titre de successeur aux droits de Canadair Limitée) ayant toutefois l'option de la renouveler pour trois autres durées successives de 21 ans chacune. En contrepartie des droits ainsi conférés à la Société, cette dernière a versé à CFC une somme forfaitaire de 20 millions \$ en 1988, moins le montant de certaines redevances alors payées, en lieu et place des redevances prévues dans cette convention.

### **4.4 Recherche et développement**

Bombardier consacre annuellement une partie de ses revenus aux activités de recherche et développement. Le total des sommes dépensées à cette fin figure sous la note 18 afférente aux états financiers consolidés pour les exercices clos les 31 janvier 2003 et 2002 apparaissant à la page 100 du Rapport annuel de la Société pour 2002-2003, ladite note étant intégrée par renvoi dans les présentes. Ces investissements viennent appuyer les compétences et le savoir-faire des ingénieurs et techniciens qui constituent actuellement les ressources de conception et d'ingénierie de Bombardier.

### **4.5 Environnement**

En 2002-2003, les activités manufacturières de Bombardier sont demeurées conformes aux lois et règlements applicables en matière environnementale. Certains cas de non-conformité identifiés lors de

vérifications environnementales effectuées durant l'exercice ont été corrigées ou sont en voie de l'être. Dans tous ces cas, des mesures correctives ont été définies, portées à la connaissance des autorités gouvernementales au besoin et insérées dans un plan d'action aux fins de leur mise en application. Les coûts des mesures correctives apportées, pris séparément ou dans leur ensemble, n'ont ou n'auront aucune incidence significative sur le rendement de Bombardier.

Bombardier avait déclaré, au cours d'exercices précédents, qu'elle avait été identifiée comme étant potentiellement responsable de la contamination de certains sites de tiers aux États-Unis. Les activités de gestion résultant de cette identification se sont poursuivies en 2002-2003. Les coûts reliés à ces activités n'ont pas été importants au cours de cette période. Les coûts futurs reliés à ces activités ne sont pas connus et ne sont pas de nature à devenir importants pour Bombardier.

Dans le cadre de l'acquisition d'Adtranz réalisée en date du 1<sup>er</sup> mai 2001, Bombardier a été informée ou a pris connaissance de certaines conditions environnementales des propriétés appartenant antérieurement à Adtranz. Au cours de 2002-2003, certaines activités de décontamination ont été entreprises. Les coûts reliés à ces activités ne sont pas significatifs et ne devraient pas devenir importants pour Bombardier.

#### 4.6 Ressources humaines

Le tableau suivant présente la répartition des employés de Bombardier au 31 janvier 2003 comparativement au 31 janvier 2002 :

	<b>Nombre d'employés au 31 janvier</b>	
	<b>2003</b>	<b>2002</b>
Bombardier Aéronautique .....	29 056	32 766
Bombardier Produits récréatifs .....	7 423	6 739
Bombardier Transport .....	32 884	34 128
Bombardier Capital .....	779	1 003
Siège social .....	269	243
Total .....	70 411	74 879

En Amérique du Nord, à la fin de 2002-2003, 13 449 employés de Bombardier étaient représentés par des associations accréditées en vertu de 15 conventions collectives distinctes. Ces conventions expirent à différentes dates, dont la plus tardive tombe en décembre 2005.

En Europe, quelque 92 conventions collectives sont en vigueur. Des syndicats nationaux représentent les employés au sein des filiales ou divisions et des négociations nationales ou sectorielles se font généralement au terme d'un an ou de deux ans selon les pays concernés. Ces conventions collectives expirent à différentes dates, dont la plus tardive tombe en décembre 2005.

Bombardier estime que les relations qu'elle entretient avec ses employés sont satisfaisantes.

#### 4.7 Fluctuations des taux de change

La Société fait face à des risques découlant des fluctuations des taux de change en raison de ses activités canadiennes libellées en devises et de ses activités à l'étranger. Afin de se protéger contre ces risques, la Société a recours à des instruments financiers dérivés pour couvrir le risque lié aux flux de trésorerie futurs dans différentes devises et à la gestion des actifs et des passifs, qui consistent principalement à contracter des emprunts en devises pour couvrir le risque de change qui découle des investissements permanents dans des pays étrangers.



## Rubrique 5 Principaux éléments d'information financière consolidée

### 5.1 Informations annuelles

#### Informations financières consolidées des trois derniers exercices clos les 31 janvier

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>
		Redressé <sup>(1)</sup>	Redressé <sup>(1)</sup>
Revenus .....	23 664,9	21 815,6	16 071,9
Bénéfice net (perte nette).....	(615,2)	36,0	839,3
Total de l'actif .....	29 009,4	27 242,7	20 482,7
Dette à long terme .....	8 815,1	7 857,7	6 131,2
Actions privilégiées rachetables série 2 .....	65,0	300,0	300,0
Actions privilégiées rachetables série 3 .....	235,0	-	-
Actions privilégiées rachetables série 4 .....	235,0	-	-
Bénéfice (perte) par action			
Non dilué .....	(0,47) \$	0,01 \$	0,60 \$
Dilué .....	(0,47) \$	0,01 \$	0,59 \$
Dividende par action			
Actions privilégiées rachetables série 2 .....	1,19375 \$	1,37500 \$	1,37500 \$
Actions privilégiées rachetables série 3 .....	0,68450 \$	-	-
Actions privilégiées rachetables série 4 .....	1,39876 \$	-	-
Actions classe A.....	0,18000 \$	0,18000 \$	0,13500 \$
Actions subalternes classe B.....	0,18156 \$	0,18156 \$	0,13656 \$

(1) Voir la note 1 afférente aux états financiers consolidés figurant aux pages 82 à 85 du Rapport annuel de la Société pour 2002-2003. Cette note est intégrée dans les présentes par renvoi.

## 5.2 Informations trimestrielles

### Informations financières consolidées trimestrielles (non vérifiées)

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	2002-2003 redressé <sup>(1)</sup>			
	4 <sup>e</sup> trim.	3 <sup>e</sup> trim.	2 <sup>e</sup> trim.	1 <sup>er</sup> trim.
Revenus .....	6 743,4	5 645,9	5 767,5	5 508,1
Bénéfice net (perte nette).....	(1 048,6)	168,2	68,0	197,2
Bénéfice par action				
Non dilué .....	(0,77)	0,12	0,04	0,14
Dilué .....	(0,77)	0,12	0,04	0,14
Dividende par action				
Actions privilégiées rachetables série 2 .....	0,27000 \$	0,23625 \$	0,34375 \$	0,34375 \$
Actions privilégiées rachetables série 3 .....	0,34225 \$	0,34225 \$	-	-
Actions privilégiées rachetables série 4 .....	0,39063 \$	0,39063 \$	0,39063 \$	0,22687 \$
Actions classe A .....	0,04500 \$	0,04500 \$	0,04500 \$	0,04500 \$
Actions subalternes classe B.....	0,04500 \$	0,04500 \$	0,04500 \$	0,04656 \$

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	2001-2002 redressé <sup>(1)</sup>			
	4 <sup>e</sup> trim.	3 <sup>e</sup> trim.	2 <sup>e</sup> trim.	1 <sup>er</sup> trim.
Revenus .....	7 844,6	4 998,0	4 948,4	4 024,6
Bénéfice net (perte nette).....	77,6	(442,9)	217,7	183,6
Bénéfice par action				
Non dilué .....	0,05 \$	(0,33) \$	0,16 \$	0,13 \$
Dilué .....	0,05 \$	(0,33) \$	0,15 \$	0,13 \$
Dividende par action				
Actions privilégiées rachetables série 2 .....	0,34375 \$	0,34375 \$	0,34375 \$	0,34375 \$
Actions classe A .....	0,04500 \$	0,04500 \$	0,04500 \$	0,04500 \$
Actions subalternes classe B.....	0,04500 \$	0,04500 \$	0,04500 \$	0,04656 \$

(1) Voir la note 1 afférente aux états financiers consolidés figurant aux pages 82 à 85 du Rapport annuel de la Société pour 2002-2003. Cette note est intégrée dans les présentes par renvoi.

### 5.3 Dividendes

La Société a déclaré les dividendes indiqués ci-dessous sur ses actions en circulation au cours des exercices clos les 31 janvier 2003 et 2002.

	Exercices clos les 31 janvier			
	2003		2002	
(en millions de dollars, sauf les montants par action)	Total	Par action	Total	Par action
Actions privilégiées rachetables série 2	9,6	1,19375 \$	16,5	1,37500 \$
Actions privilégiées rachetables série 3	6,4	0,68450 \$	-	-
Actions privilégiées rachetables série 4	13,1	1,39876 \$	-	-
Actions classe A	61,6	0,18000 \$	61,8	0,18000 \$
Actions subalternes classe B	187,3	0,18156 \$	186,2	0,18156 \$

Les statuts de la Société prévoient qu'aucun dividende ne peut être payé sur les actions classe A ou les actions subalternes classe B à moins que tous les dividendes accumulés et impayés sur les actions privilégiées série 2, les actions privilégiées série 3 et les actions privilégiées série 4 n'aient été déclarés et payés ou mis de côté pour paiement ou que toutes les actions privilégiées série 2, les actions privilégiées série 3 et les actions privilégiées série 4, selon le cas, qui sont en circulation n'aient été appelées à des fins de rachat et que le prix de rachat de ces actions n'ait été déposé de la façon prévue dans les statuts de la Société.

Pour leur part, les détenteurs d'actions subalternes classe B ont droit, en priorité sur les détenteurs d'actions classe A, à un dividende non cumulatif au taux de \$ 0,0015625 par action par année; lorsqu'un dividende au taux de \$ 0,0015625 par action par année est déclaré et payé ou mis de côté pour paiement dans tout exercice relativement aux actions subalternes classe B, les actions classe A et les actions subalternes classe B participent également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui peut être déclaré, payé ou mis de côté pour paiement durant cet exercice.

En général, la Société a comme politique d'établir le montant total de ses dividendes pour un exercice à environ 30 % du bénéfice net consolidé de l'exercice précédent. Le conseil d'administration de la Société se réserve le droit de modifier cette politique en tout temps.

À sa réunion du 2 avril 2003, le conseil d'administration de Bombardier a réaffirmé sa politique consistant à verser des dividendes sur les actions classe A et les actions subalternes classe B. Cependant, le conseil a résolu que, si ces dividendes sont déclarés, pour l'exercice courant, ils ne dépasseront pas 0,09 \$ par action (plus, dans le cas des actions subalternes classe B, un dividende préférentiel annuel de 0,0015625 \$ par action) pour l'année (soit la moitié du dividende annuel par action déclaré au cours de l'exercice 2003).

À la réunion du conseil du 2 avril 2003, un dividende de 0,0225 \$ par action (plus le dividende préférentiel de 0,000390625 \$ dans le cas des porteurs d'actions subalternes classe B) a été déclaré payable le 31 mai 2003 aux porteurs inscrits le 16 mai 2003.

En vertu de diverses conventions de financement auxquelles elles sont parties, Bombardier Capital Ltée, Bombardier Capital Inc. et Learjet Inc. font l'objet de certaines restrictions quant au paiement de dividendes. La Société, à titre d'intervenante, est également soumise à certaines restrictions quant à la réception de dividendes de la part de ces filiales. Ces filiales se sont engagées à maintenir certains ratios financiers ou une valeur nette minimale, ce qui peut limiter indirectement le paiement de dividendes par ces filiales.

## Rubrique 6 Discussion et analyse de la direction

Une analyse par la direction de la situation financière et des résultats d'exploitation pour les exercices clos les 31 janvier 2003 et 2002 est présentée sous le titre « Discussion et analyse de la direction » aux pages 34 à 71 du Rapport annuel de la Société pour 2002-2003 et est intégrée par renvoi dans les présentes. Pour compléter l'analyse financière, il y a lieu de se reporter aux états financiers consolidés pour les exercices clos les 31 janvier 2003 et 2002, au sommaire des principales conventions comptables et aux notes afférentes aux états financiers consolidés aux pages 73 à 119 du Rapport annuel de la Société pour 2002-2003, lesdits états financiers consolidés, sommaire des conventions comptables et notes étant intégrés par renvoi dans les présentes.

## Rubrique 7 Marché pour la négociation des titres de l'émetteur

Les actions classe A, les actions subalternes classe B, les actions privilégiées série 2, les actions privilégiées série 3 et les actions privilégiées série 4 de la Société sont inscrites à des fins de négociation à la cote de la Bourse de Toronto. Les actions subalternes classe B sont également inscrites à des fins de négociation à la cote de la Bourse de Francfort, en Allemagne, et de la Bourse de Bruxelles, en Belgique.

## Rubrique 8 Administrateurs et dirigeants

Le nom des administrateurs et des dirigeants de la Société, leur municipalité de résidence, les postes qu'occupent les administrateurs et les dirigeants au sein de la Société, l'occupation principale des administrateurs et la période durant laquelle chaque administrateur a exercé son mandat ainsi que le nombre d'actions classe A, d'actions subalternes classe B ou d'unités d'actions différées, le cas échéant, de la Société que les administrateurs détenaient à titre de véritables propriétaires ou sur lesquelles ils exerçaient un contrôle ou avaient la haute main au 25 avril 2003, sont indiqués ci-dessous. Aucun administrateur ne détient d'actions privilégiées série 2, d'actions privilégiées série 3 ou d'actions privilégiées série 4.

### *Administrateurs*

Nom, municipalité de résidence, occupation principale et poste au sein de la Société	Durée du mandat à titre d'administrateur	Nombre approximatif d'actions ou d'unités de la Société détenues par l'administrateur à titre de véritable propriétaire ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou a la haute main au 25 avril 2003		
		Actions classe A	Actions subalternes classe B	Unités d'actions différées
LAURENT BEAUDOIN, C.C., FCA <sup>(1)(a)(c)</sup> Montréal (Québec) Président exécutif du conseil d'administration	1975 à ce jour	732 560	13 132 884	–
JALYNN H. BENNETT <sup>(b)(d)</sup> Toronto (Ontario) Jalynn H. Bennett & Associates Ltd., société d'experts-conseils en planification stratégique et développement organisationnel	2002 à ce jour	–	10 000	4 898
J.R. ANDRÉ BOMBARDIER <sup>(2)(a)(c)</sup> Montréal (Québec) Vice-président du conseil de la Société	1975 à ce jour	72 644 741	2 469 373	–

**Nombre approximatif d'actions ou d'unités de la Société détenues par l'administrateur à titre de véritable propriétaire ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou a la haute main au 25 avril 2003**

<b>Nom, municipalité de résidence, occupation principale et poste au sein de la Société</b>	<b>Durée du mandat à titre d'administrateur</b>	<b>Actions classe A</b>	<b>Actions subalternes classe B</b>	<b>Unités d'actions différées</b>
JANINE BOMBARDIER <sup>(3)</sup> Montréal (Québec) Présidente et gouverneur, Fondation J. Armand Bombardier, organisme de charité	1984 à ce jour	69 780 740	1 853 000	10 982
L. DENIS DESAUTELES Ottawa (Ontario) Directeur général, Centre d'études en gouvernance, Université d'Ottawa	2003 à ce jour	–	3 500	–
ANDRÉ DESMARAIS <sup>(c)</sup> Montréal (Québec) Président et co-chef de la direction, Power Corporation du Canada, société de portefeuille et de gestion	1985 à ce jour	–	126 400	13 863
JEAN-LOUIS FONTAINE <sup>(4) (a) (b) (d)</sup> Montréal (Québec) Vice-président du conseil de la Société	1975 à ce jour	4 097 472	414 313	–
DANIEL JOHNSON <sup>(b) (d)</sup> Montréal (Québec) Avocat conseil, McCarthy Tétrault, s.r.l., avocats	1999 à ce jour	–	1 200	15 303
JOHN C. KERR Vancouver (Colombie-Britannique) Président du conseil et chef de la direction, Lignum Limited, société forestière	2002 à ce jour	–	13 000	5 563
PIERRE LEGRAND, c.r. <sup>(a) (c) (d)</sup> Montréal (Québec) Associé principal, Ogilvy Renault, avocats	1975 à ce jour	7 168	–	–
JEAN C. MONTY <sup>(a) (c)</sup> Montréal (Québec) Administrateur de sociétés	1998 à ce jour	25 000	175 000	15 872
JAMES E. PERRELLA <sup>(b)</sup> Jupiter (Floride), États-Unis Président du conseil et chef de la direction à la retraite, Ingersoll-Rand Company, société industrielle diversifiée et fabrication de composants	1999 à ce jour	–	10 000	12 130
PAUL M. TELLIER <sup>(a)</sup> Montréal (Québec) Président-directeur général de la Société	1997 à ce jour	–	108 000	11 249

- (1) M<sup>me</sup> Claire Bombardier Beaudoin, épouse de M. Laurent Beaudoin, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle (directement ou de concert avec M. J.R. André Bombardier, M<sup>me</sup> Janine Bombardier et M<sup>me</sup> Huguette Bombardier Fontaine), exerce un contrôle ou a la haute main sur 70 530 740 actions classe A de la Société.
  - (2) M. J.R. André Bombardier, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'il contrôle (directement ou de concert avec M<sup>me</sup> Claire Bombardier Beaudoin, M<sup>me</sup> Janine Bombardier et M<sup>me</sup> Huguette Bombardier Fontaine), exerce un contrôle ou a la haute main sur 72 644 741 actions classe A de la Société.
  - (3) M<sup>me</sup> Janine Bombardier, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle (directement ou de concert avec M<sup>me</sup> Claire Bombardier Beaudoin, M. J.R. André Bombardier et M<sup>me</sup> Huguette Bombardier Fontaine), exerce un contrôle ou a la haute main sur 69 780 740 actions classe A de la Société.
  - (4) M<sup>me</sup> Huguette Bombardier Fontaine, épouse de M. Jean-Louis Fontaine, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle (directement ou de concert avec M<sup>me</sup> Claire Bombardier Beaudoin, M. J.R. André Bombardier et M<sup>me</sup> Janine Bombardier), exerce un contrôle ou a la haute main sur 68 180 740 actions classe A de la Société.
- (a) Membre du comité exécutif.
  - (b) Membre du comité de vérification.
  - (c) Membre du comité de rémunération.
  - (d) Membre du comité de surveillance des caisses de retraite.

Chaque administrateur demeure en poste jusqu'à la prochaine assemblée annuelle des actionnaires ou jusqu'à l'élection de son successeur, à moins qu'il ne démissionne ou que son poste ne devienne vacant par suite de son décès, de sa destitution ou de toute autre cause.

### *Dirigeants qui ne sont pas des administrateurs*

<b>Nom et municipalité de résidence</b>	<b>Poste au sein de la Société</b>
Pierre Alary Laval (Québec)	Vice-président principal et chef de la direction financière (par intérim)
Michel Baril Longueuil (Québec)	Président et chef de l'exploitation, Bombardier Produits récréatifs
Pierre Beaudoin Montréal (Québec)	Président et chef de l'exploitation, Bombardier Aéronautique
Réjean Bourque Montréal (Québec)	Vice-président, relations avec les investisseurs
Richard Bradeen Montréal (Québec)	Vice-président, projets spéciaux et vice-président, vérification corporative et évaluation des risques (par intérim)
Roger Carle Montréal (Québec)	Secrétaire de la Société
Michael G. Denham Montréal (Québec)	Vice-président principal, stratégie
Daniel Desjardins Montréal (Québec)	Vice-président, services juridiques et secrétaire adjoint
William J. Fox Montréal (Québec)	Vice-président principal, affaires publiques
Robert Greenhill Montréal (Québec)	Président et chef de l'exploitation, Bombardier International
Jean-Yves Leblanc Montréal (Québec)	Président du conseil, Bombardier Transport
François Lemarchand Montréal (Québec)	Vice-président et trésorier

<b>Nom et municipalité de résidence</b>	<b>Poste au sein de la Société</b>
Carroll L'Italien Montréal (Québec)	Vice-président principal
Pierre Lortie Longueuil (Québec)	Président et chef de l'exploitation, Bombardier Transport
Brian Peters Jacksonville (Floride)	Président et chef de l'exploitation, Bombardier Capital
Marie-Claire Simoneau Montréal (Québec)	Adjoint exécutif au président du conseil

En date du 25 avril 2003, les administrateurs de la Société (autres que M<sup>me</sup> Janine Bombardier et M. J.R. André Bombardier) et les dirigeants de la Société, comme groupe, étaient propriétaires véritables, directement ou indirectement, de 4 879 220 actions classe A et de 14 863 790 actions subalternes classe B, soit 1,43 % et 1,06 %, respectivement, des actions de chacune de ces classes en circulation.

Les administrateurs et les dirigeants de la Société qui n'exercent pas leur occupation principale actuelle depuis plus de cinq ans ont eu les occupations principales suivantes au cours des cinq dernières années, sauf que si un administrateur ou un dirigeant a occupé plus d'un poste au sein de la même entreprise ou d'une entreprise du même groupe, seule la date de sa nomination à son poste actuel est indiquée :

- Pierre Alary occupe le poste de vice-président principal et chef de la direction financière (par intérim) depuis le 12 février 2003; avant cette date, il avait été vice-président, finances de Bombardier à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2002; du 17 août 1998 au 31 octobre 2002, il a été vice-président, finances de Bombardier Transport; avant de se joindre à la Société, il avait travaillé chez Ernst & Young pendant 20 ans, soit de 1978 à 1998.
- Michel Baril occupe le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier Produits récréatifs depuis le 1<sup>er</sup> février 2001; avant cette date, il avait été vice-président exécutif, Bombardier Transport depuis mai 2000 et auparavant, vice-président exécutif, opérations, Bombardier Aéronautique, depuis septembre 1998 et président de la division du transport en commun de Bombardier Transport depuis juin 1996.
- Laurent Beaudoin occupe le poste de président exécutif du conseil d'administration depuis le 1<sup>er</sup> février 1999; avant cette date, il avait été président, président du conseil et chef de la direction de la Société depuis le 18 juin 1996.
- Pierre Beaudoin occupe le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique depuis le 16 octobre 2001; avant cette date, il avait été président de Bombardier Aéronautique, Avions d'affaires, depuis le 1<sup>er</sup> février 2001 et auparavant, président et chef de l'exploitation de Bombardier Produits récréatifs d'avril 1996 à janvier 2001.
- Réjean Bourque occupe le poste de vice-président, relations avec les investisseurs depuis le 6 septembre 2002; depuis 1999, il était directeur, finances et trésorerie; de 1995 à 1999, il a été directeur, ingénierie financière.
- Richard Bradeen est vice-président, vérification corporative et évaluation des risques (par intérim) depuis le 25 novembre 2002; il est aussi vice-président, projets spéciaux (responsable des avions amphibies, des services à la défense, de l'aéroport de la ville de Belfast et de l'ingénierie financière) depuis le 8 avril 2002; avant cette date, il avait occupé le poste de vice-président, vérification corporative et évaluation des risques de la Société depuis le 1<sup>er</sup> février 2001; auparavant, il avait été vice-président, acquisitions et alliances stratégiques de la Société depuis le 1<sup>er</sup> février 1999 et antérieurement, vice-président, acquisitions, depuis le 1<sup>er</sup> août 1997.

- Roger Carle occupe le poste de secrétaire de la Société depuis le 6 octobre 2000; avant cette date, il avait été directeur, services juridiques et secrétaire de la Société depuis le 17 septembre 1996.
- Michael G. Denham occupe le poste de vice-président principal, stratégie depuis le 13 août 2001; de 1994 jusqu'à la date où il s'est joint à la Société, M. Denham avait été associé chez McKinsey & Company, société internationale de consultation en gestion.
- L. Denis Desautels est directeur général du Centre d'études en gouvernance de l'Université d'Ottawa depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2002; avant cette date, il a été vérificateur général du Canada du 1<sup>er</sup> avril 1991 au 31 mars 2001.
- Daniel Desjardins occupe le poste de vice-président, services juridiques et secrétaire adjoint de la Société depuis le 6 avril 1998.
- William J. Fox occupe le poste de vice-président principal, affaires publiques depuis le 3 février 2003; avant de se joindre à Bombardier, il était premier vice-président, affaires publiques de la Compagnie de chemins de fer nationaux du Canada à compter de juillet 2000; M. Fox a été directeur chez Jack Pine Multi Media Inc., société d'experts-conseils en communications stratégiques, ainsi que commentateur des affaires nationales pour CBC Newsworld Reports et professeur adjoint à la School of Policy Studies de l'Université Queen's de 1996 à 2000.
- Robert Greenhill occupe le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier International depuis le 23 octobre 2000; avant cette date, il avait été vice-président principal, stratégie, depuis le 20 septembre 2000 et auparavant, vice-président, stratégie depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1996.
- Daniel Johnson occupe le poste d'avocat-conseil au cabinet McCarthy Tétrault depuis juillet 1998; avant cette date, il avait siégé comme député à l'Assemblée nationale du Québec pendant plus de 17 ans et fut chef du Parti libéral du Québec de décembre 1993 à avril 1998.
- Jean-Yves Leblanc occupe le poste de président du conseil de Bombardier Transport depuis le 6 décembre 2000; avant cette date, il avait été président et chef de l'exploitation de Bombardier Transport depuis le 15 mai 1996.
- Carroll L'Italien occupe le poste de vice-président principal de la Société depuis le 24 juillet 1999; avant cette date, il avait été, depuis juin 1996, président de la Société d'électrolyse et de chimie Alcan Limitée, un fabricant de produits d'aluminium, et était devenu plus tard président de Groupe Alcan Métal primaire – Amérique du Nord.
- Pierre Lortie occupe le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier Transport depuis le 6 décembre 2000; avant cette date, il avait été président et chef de l'exploitation de Bombardier Capital depuis le 16 février 2000; auparavant, il avait été président et chef de l'exploitation de Bombardier International à compter du 6 avril 1998.
- Jean C. Monty est administrateur de sociétés depuis avril 2002; auparavant, il occupait le poste de président du conseil et chef de la direction de BCE Inc., société de télécommunications, depuis le 26 avril 2000, après avoir été président et chef de la direction de BCE Inc. depuis le 6 mai 1998 alors qu'auparavant il avait été président et chef de l'exploitation de BCE Inc. du 1<sup>er</sup> octobre 1997 au 6 mai 1998; il avait également été président du conseil et chef de la direction de Bell Canada à compter du 28 février 1998.
- James E. Perrella est président du conseil et chef de la direction à la retraite d'Ingersoll-Rand Company, société industrielle diversifiée et fabricant de composantes, depuis le 1<sup>er</sup> juin 2000; avant cette date, il en avait été le président du conseil depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1999; auparavant, il en avait été le président du conseil et chef de la direction depuis avril 1999; de novembre 1993 à avril 1999, il en avait été le président du conseil d'administration, président et chef de la direction.



- Brian Peters occupe le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier Capital depuis le 1<sup>er</sup> février 2003; avant cette date, il était chef de la direction financière de Bombardier Capital depuis septembre 2002; auparavant, il avait été chef de la direction financière, Bombardier Capital, depuis avril 2001, après avoir été vice-président de groupe, finances, Bombardier Capital à compter d'août 2000, mois où il s'est joint à Bombardier; de 1997 à 2000, il avait occupé le poste de vice-président et trésorier au sein de Whirpool Corporation.
- Marie-Claire Simoneau occupe le poste d'adjoint exécutif au président du conseil depuis le 1<sup>er</sup> février 1999; avant cette date, elle avait été adjoint exécutif au chef de la direction depuis le 21 avril 1986.
- Paul M. Tellier s'est joint à la Société à titre de président-directeur général le 1<sup>er</sup> janvier 2003; auparavant, il avait été président-directeur général et administrateur de la Compagnie de chemins de fer nationaux du Canada à compter d'octobre 1992.

## **Rubrique 9 Renseignements complémentaires**

Des renseignements complémentaires, notamment sur la rémunération des administrateurs et des dirigeants, les prêts consentis par la Société aux administrateurs et aux dirigeants, les principaux porteurs des titres de la Société de même que les options d'achat d'actions et l'intérêt des initiés dans des opérations importantes sont présentés, le cas échéant, dans la circulaire de sollicitation de procurations de la direction de la Société relative à sa plus récente assemblée annuelle d'actionnaires au cours de laquelle avait lieu l'élection d'administrateurs. Des informations financières supplémentaires, y compris les états financiers vérifiés comparatifs consolidés, sont fournies dans le Rapport annuel de la Société aux actionnaires relatif à son exercice clos le 31 janvier 2003. Un exemplaire de ces documents peut être obtenu, sans frais, sur demande auprès du Service des affaires publiques de la Société au 800, boulevard René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) H3B 1Y8.

En outre, lorsque les titres de la Société font l'objet d'un placement au moyen d'un prospectus simplifié ou lorsqu'un prospectus simplifié provisoire a été déposé, les documents suivants peuvent être obtenus, sans frais, auprès du Service des affaires publiques de la Société :

- (i) un exemplaire de la notice annuelle, ainsi qu'un exemplaire de tout document ou de toute partie d'un document intégré par renvoi dans ladite notice annuelle;
- (ii) un exemplaire des états financiers comparatifs consolidés de la Société portant sur son dernier exercice terminé pour lequel des états financiers ont été déposés et du rapport des vérificateurs y afférent, ainsi qu'un exemplaire des états financiers intermédiaires de la Société qui ont été déposés postérieurement aux états financiers portant sur son dernier exercice terminé;
- (iii) un exemplaire de la circulaire de sollicitation de procurations de la direction de la Société relative à la dernière assemblée annuelle de ses actionnaires qui a comporté l'élection d'administrateurs; et
- (iv) un exemplaire de tout autre document qui est intégré par renvoi dans le prospectus simplifié provisoire ou dans le prospectus simplifié.

À tout autre moment, un exemplaire des documents mentionnés en (i), (ii) et (iii) ci-dessus sera fourni sans frais sur demande auprès du Service des relations publiques ou par consultation du site Web de Bombardier à l'adresse suivante : [www.bombardier.com](http://www.bombardier.com).