



BOMBARDIER

Notice annuelle

2002

Le 15 avril 2002

Table des matières

	<u>Page</u>		<u>Page</u>
RUBRIQUE 1 PAGE FRONTISPICE		Moteurs hors-bord	18
RUBRIQUE 2 STRUCTURE DE L'ENTREPRISE	1	Bateaux sport	18
2.1 Constitution de l'émetteur	1	Véhicules utilitaires	18
2.2 Filiales	1	BOMBARDIER CAPITAL	19
RUBRIQUE 3 DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DE		Financement fondé sur l'actif	19
L'ACTIVITÉ	3	Financement de stocks	19
3.1 Généralités	3	Crédit-bail pour les wagons de chemins	
3.2 Historique	3	de fer	20
RUBRIQUE 4 DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ	4	Activités abandonnées	20
4.1 Structure et gestion	4	Services immobiliers	20
BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE	6	4.2 Information sectorielle	20
Avions d'affaires	7	4.3 Conventions relatives à l'utilisation de	
Avions de transport régional	9	certaines technologies	20
Avions amphibies	10	4.4 Recherche et développement	21
Services et soutien à l'aviation	10	4.5 Environnement	21
Autres activités	11	4.6 Ressources humaines	21
BOMBARDIER TRANSPORT	12	4.7 Fluctuations du change	22
Trains suburbains et trains régionaux	14	RUBRIQUE 5 PRINCIPAUX ÉLÉMENTS	
Trains interurbains et à grande vitesse	14	D'INFORMATION FINANCIÈRE	
Métros	15	CONSOLIDÉE	22
Tramways	15	5.1 Informations annuelles	22
Locomotives et wagons à marchandises	15	5.2 Informations trimestrielles	23
Systèmes de transport	15	5.3 Dividendes	23
Propulsion et contrôles	15	RUBRIQUE 6 DISCUSSION ET ANALYSE DE LA	
Services	15	DIRECTION	24
Signalisation	15	RUBRIQUE 7 MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES	
BOMBARDIER PRODUITS RÉCRÉATIFS	16	TITRES DE L'ÉMETTEUR	24
Motoneiges	17	RUBRIQUE 8 ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS	24
Motomarines	17	RUBRIQUE 9 RENSEIGNEMENTS	
Véhicules tout-terrain	17	COMPLÉMENTAIRES	30
Moteurs	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 de l'une de ses filiales.

Rubrique 2 Structure de l'entreprise

2.1 Constitution de l'émetteur

Bombardier Inc. (« Société ») a été constituée en 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 »).

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 est convertible au gré du porteur, à certaines conditions, en une action privilégiée série 3 le 1^{er} août 2002 ainsi que le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite. En outre, le 1^{er} août 2007 et le 1^{er} 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.

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 2002 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 2002 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 Transportation (Holdings) USA Inc. (Delaware) 100 %

Europe

Bombardier Transportation GmbH (Allemagne) 100 %

Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd. (Angleterre) 100 %

BN S.A. (Belgique) 100 %

DWA Deutsche Waggonbau GmbH (Allemagne) 99,5 %

Société ANF-Industrie 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 2002, Bombardier compte un effectif de quelque 80 000 personnes réparti dans 24 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^{er} 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 sa filiale DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). L'acquisition d'Adtranz a été menée à bien le 1^{er} mai 2001. La contrepartie au comptant versée pour la convention de vente et d'achat est de 725 millions \$ US, sous réserve de certains ajustements en fonction de la valeur comptable des actifs nets d'Adtranz au 30 avril 2001. Le 14 février 2002, Bombardier a toutefois annoncé que les pourparlers avec DaimlerChrysler n'avaient pas donné lieu à une entente relativement à ces ajustements et qu'en conséquence, elle déposera une réclamation en dommages-intérêts de l'ordre de 1 milliard € (1,4 milliard \$) contre cette dernière aux termes du processus d'arbitrage de la Chambre de commerce internationale, ainsi qu'il est décrit dans le contrat de vente et d'achat.

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 relativement au retrait complet de Bombardier Capital des secteurs des maisons usinées et des activités de financement destinées aux détaillants en raison de leurs résultats décevants. Ainsi, le 26 novembre 2001, Bombardier Capital a cessé les nouvelles activités de montage de prêts dans ces secteurs, à l'exception de certaines activités de financement destinées aux détaillants ayant trait à la vente de produits récréatifs de Bombardier, lesquelles seront abandonnées lorsqu'un tiers sera trouvé pour financer ces produits. Bombardier Capital continuera de gérer les comptes existants dans le cadre d'un plan visant la liquidation progressive de ces portefeuilles au cours des quelques prochaines années.

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, fait appel à différentes technologies et stratégies de commercialisation 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 un chef de file mondial de la fabrication de matériel de transport-passagers sur rail offrant une gamme complète de voitures de transport-passagers sur rail ainsi que des systèmes complets de transport sur rail. De plus, il fabrique des locomotives et des wagons à marchandises, des navettes aéroportuaires, des systèmes de propulsion et de contrôle ainsi que de l'équipement et des systèmes de signalisation, et il fournit des services d'exploitation et de maintenance.

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

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 catégories d'actifs liés à ses principales compétences spécialisées et à celles des secteurs manufacturiers de Bombardier.

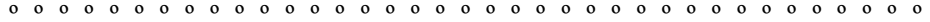
Le tableau suivant présente la composition des quatre secteurs isolables :

<i>Bombardier Aéronautique</i>	<ul style="list-style-type: none">• Avions d'affaires• Avions de transport régional• Avions amphibies• Services et soutien à l'aviation• Autres activités
<i>Bombardier Transport</i>	<ul style="list-style-type: none">• Trains suburbains et trains régionaux• Trains interurbains et à grande vitesse• Métros• Tramways• Locomotives et wagons à marchandises• Systèmes de transport• Propulsion et contrôles• Services• Signalisation
<i>Bombardier Produits récréatifs</i>	<ul style="list-style-type: none">• Motoneiges• Motomarines• Véhicules tout-terrain• Moteurs• Moteurs hors-bord• Bateaux sport• Véhicules utilitaires
<i>Bombardier Capital</i>	<ul style="list-style-type: none">• Financement fondé sur l'actif• Financement de stocks• Crédit-bail pour les wagons de chemins de fer• Activités abandonnées• Services immobiliers

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, 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 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.

Usines	Produits
Montréal, Québec, Canada ^(L)	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 ^(L)	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 ^(L)	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 et Bombardier Global Express, l'avion d'affaires à réaction Bombardier Continental* 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.
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 de l'appareil Bombardier Learjet 45; montage de la nacelle de l'avion Bombardier 415.
North Bay, Ontario, Canada ^(L)	Montage final et activités préparatoires au vol pour l'avion Bombardier 415.

Usines	Produits
Wichita, Kansas, États-Unis	Fabrication de la gamme d'appareils Bombardier Learjet et de l'avion d'affaires à réaction Bombardier Continental et centre d'essais en vol pour les appareils fabriqués par Bombardier Aéronautique.
Dunmurry et Newtownabbey, Belfast, Irlande du Nord, Royaume-Uni ^(L)	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 ^(L)	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, BAE Systems et International Aero Engines.

De plus, les centres de services de la division Avions d'affaires situés à Tucson, en Arizona, à Windsor Locks, 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 Bridgeport, en Virginie occidentale, à Asherville, en Caroline du Nord, et à Manchester, au New Hampshire. 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 du très long-courrier Bombardier Global Express, du biréacteur supergrand nouvellement lancé Bombardier Global 5000*, de l'avion à large fuselage Bombardier Challenger 604, de l'avion d'affaires à réaction superintermédiaire Bombardier Continental ainsi que de l'appareil léger Bombardier Learjet 31A, de l'appareil léger supérieur Learjet 45 et de l'appareil de taille intermédiaire Learjet 60 et des versions d'affaires des appareils de série CRJ.

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 aux clients en Amérique du Nord une formule de multipropriété leur permettant d'être propriétaires d'une part dans un avion d'affaires, 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.

- **Appareil Bombardier Global Express**

L'appareil Bombardier Global Express est un avion d'affaires à réaction très long-courrier qui franchit des distances allant jusqu'à 6 500 milles nautiques sans escale à une vitesse de Mach 0,80.

La demande totale d'avions d'affaires à réaction très long-courrier devrait continuer à augmenter au cours des dix prochaines années. L'appareil Bombardier Global Express entre en concurrence avec le Gulfstream V et le V-SP et, dans une mesure beaucoup moindre, avec le Business Jet de Boeing et l'Airbus A319CJ.

- **Appareil Bombardier Global 5000**

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. Le programme a été lancé officiellement en février 2002. La production du premier prototype a débuté et le vol inaugural devrait avoir lieu au cours du premier trimestre 2003-2004, tandis que l'entrée en service est prévue pour 2004-2005.

Les principaux concurrents de l'appareil Bombardier Global 5000 comprennent le Gulfstream IV-SP et le Falcon 900EX de Dassault.

- **Appareil Bombardier Challenger 604**

L'appareil 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 varient d'une transaction à l'autre selon les besoins particuliers des clients et leur fidélité envers une marque, mais ils comprennent souvent le Falcon 2000EX et le Falcon 900C fabriqués par Dassault ainsi que le Gulfstream IV-SP.

- **Appareil Bombardier Continental**

Le biréacteur d'affaires Bombardier Continental est un nouveau venu dans la catégorie des avions superintermédiaires. Cet appareil 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. Il 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 vol inaugural a été réussi le 14 août 2001. La certification de type devrait être obtenue d'ici la fin de 2002-2003.

- **Appareils Bombardier Learjet**

Bombardier Aéronautique s'occupe également de la commercialisation, de la vente et du service à la clientèle de l'avion léger Bombardier Learjet 31A, de l'avion léger supérieur Learjet 45 et de l'avion de taille intermédiaire Learjet 60. Les principaux concurrents de ces appareils sont les modèles fabriqués par Cessna, Gulfstream et Raytheon Aircraft.

- **Appareil Bombardier Challenger SE**

L'appareil Bombardier Challenger SE provient de la même plate-forme que l'appareil CRJ et est offert en deux configurations. Dans sa version de biréacteur d'affaires, l'appareil offre une grande cabine d'affaires pouvant accueillir jusqu'à 19 passagers et a une distance franchissable transcontinentale d'environ 3 000 milles nautiques. Dans sa version de navette d'affaires, l'appareil est habituellement livré en configuration de 20 à 40 places et a une distance franchissable d'environ 2 500 milles nautiques avec 30 passagers à bord.

Les concurrents de l'appareil Bombardier Challenger SE comprennent des modèles semblables fabriqués par Embraer et Fairchild Dornier.

- **Programme Bombardier Flexjet**

Le programme Bombardier Flexjet, en Amérique du Nord, offre aux clients une formule de multipropriété d'avions d'affaires fabriqués par Bombardier Aéronautique; il permet aux propriétaires d'avoir accès à un avion dont tous les services d'exploitation et de soutien, y compris le personnel navigant, la maintenance, les redevances d'abri et les assurances, sont gérés par Bombardier Aéronautique. Le programme Flexjet Europe permet aux clients d'acheter des heures de vol plutôt qu'une part d'avion. En décembre 2001, Bombardier Aéronautique a lancé le programme Flexjet Asie en partenariat avec des exploitants de nolisement, des sociétés de maintenance et des propriétaires d'avion individuels, maintenant ainsi son engagement d'accroître son portefeuille mondial de solutions d'avions d'affaires à réaction.

Flexjet détient le deuxième rang parmi les programmes de multipropriété actuellement offerts sur ce marché. Son principal concurrent, Executive Jet, a habituellement acheté des appareils neufs auprès de différents fabricants comme Gulfstream, Cessna et Raytheon. 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 en Amérique du Nord.

- **Appareils Bombardier CRJ**

Les appareils Bombardier de la série CRJ sont montés aux installations de Bombardier Aéronautique à Montréal, au Québec. En août 2001, la production a débuté à la nouvelle installation d'assemblage final des appareils Bombardier CRJ700 et CRJ900 à l'Aéroport de Montréal situé à Mirabel. 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.

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. Le programme du Bombardier CRJ900 progresse comme prévu, le prototype ayant effectué son vol inaugural en février 2001. Le vol inaugural d'un Bombardier CRJ900 de production standard s'est déroulé avec succès en octobre 2001. Le calendrier du programme prévoit l'obtention de la certification de type initiale à la fin de 2002-2003, la première livraison devant se faire au cours de 2003-2004.

La gamme d'appareils Bombardier CRJ fait face à deux concurrents. La société Embraer Empresa Brasileira De Aeronautica S.A. (« Embraer ») du Brésil produit l'avion à réaction à 50 places EMB-145, l'avion à réaction à 30 places EMB-135 et un avion à réaction à 44 places, le ERJ-140. Embraer offre

également l'avion à réaction à 70 places EMB-170, l'avion à réaction à 80 places EMB-175 et l'avion à réaction à 98 et à 108 places EMB-190-200. De plus, Fairchild Dornier d'Allemagne vend un avion à réaction à 30 places, le 328JET. Fairchild Dornier offre également l'avion 728 d'une capacité de 80 et de 85 places.

- **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 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, l'aménagement intérieur, la maintenance des appareils et les 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 série CRJ à Montréal, au Canada, à Qingdao, en Chine, et à Berlin, en Allemagne.

Dans le segment des avions d'affaires, Bombardier Aéronautique a inauguré officiellement son centre de formation pour la clientèle de Dallas/Fort Worth en avril 2001. Entièrement certifié, le centre offre la formation au pilotage et à la maintenance pour les appareils Bombardier Learjet 31A, Learjet 45 et Learjet 60. De plus, Bombardier Aéronautique a deux simulateurs et deux appareils de simulation fixes pour le Bombardier Global Express et le Bombardier Challenger 604 à Montréal.

Bombardier Aéronautique fournit également 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 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 service de Bombardier Aéronautique situés à Fort Lauderdale, en Floride, à Indianapolis, en Indiana, et à Hartford, au Connecticut, ont été agrandis pour y ajouter les services pour les appareils Bombardier Challenger 604 et Bombardier Global Express. Bombardier Aéronautique

fournit des services similaires en Europe et au Moyen-Orient et est également associé à 32 centres de service 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 aux installations 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. Le centre de service au Moyen-Orient abritera un nouveau dépôt de pièces de rechange pour servir les exploitants dans cette région.

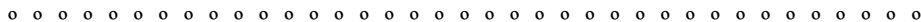
Autres activités

Parmi les autres activités de Bombardier Aéronautique, mentionnons 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.

Bombardier Aéronautique exploite également l'aéroport de la ville de Belfast, en Irlande du Nord, et y a inauguré, en juin 2001, un nouveau terminal afin de répondre aux besoins des 1,3 million de passagers qui fréquentent actuellement l'aéroport chaque année et pour mieux desservir les 17 destinations quotidiennes au Royaume-Uni.

BOMBARDIER

TRANSPORT



Bombardier Transport possède la technologie et les connaissances nécessaires pour produire une gamme de véhicules ferroviaires qui répondent à la plupart des besoins et des exigences des marchés du transport en commun tout en continuant ses activités de recherche et développement en vue de créer de nouveaux produits pour les besoins futurs du marché. Les activités de Bombardier Transport comprennent, entre autres, la conception, la fabrication et la vente de véhicules de transport sur rail urbain, suburbain et interurbain, de systèmes de propulsion et de contrôle, de locomotives et de wagons à marchandises, d'équipement et de systèmes de signalisation et de systèmes complets de transport sur rail. Bombardier Transport est également en mesure d'effectuer la remise à neuf de véhicules ferroviaires et de fournir une gamme complète de services de maintenance.

Le centre administratif de Bombardier Transport est réparti entre Longueuil, Québec, au Canada, et Berlin, en Allemagne.

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

Le tableau ci-après présente les principaux centres d'exploitation appartenant 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 Transport. Ce tableau indique également le type d'activités exercées ou de produits fabriqués à ces installations.

Usines	Produits/activités
La Pocatière, Québec, Canada	Fabrication de véhicules de transport en commun.
Thunder Bay, Ontario, Canada	Fabrication de véhicules de transport en commun.
Plattsburgh, New York, États-Unis ^(L)	Assemblage final de véhicules de transport en commun.
Barre, Vermont, États-Unis ^(L)	Assemblage final de véhicules de transport en commun.
Pittsburg, Californie, États-Unis ^(L)	Activités de remise à neuf de navettes automatisées, activités liées aux systèmes de propulsion et de contrôle.
Pittsburg, Pennsylvanie, États-Unis	Assemblage final de navettes automatisées et de systèmes de propulsion.
Sahagún, Mexique	Fabrication de véhicules de transport en commun et de wagons à marchandises, remise à neuf de voitures de transport-passagers sur rail et centre de fabrication de tramways pour l'Amérique du Nord.
Hortolândia, Brésil ^(L)	Assemblage final de véhicules de transport en commun et remise à neuf de véhicules.
Vienne, Autriche	Fabrication de caisses en aluminium et en acier pour les voitures-passagers (particulièrement pour les tramways) en Europe.
Bruges, Belgique	Fabrication de caisses en aluminium et en acier pour les voitures-passagers en Europe, assemblage final et matériel ferroviaire.

Usines	Produits/activités
Česká Lipa, République tchèque	Fournisseur de pièces de base, d'infrastructures de soudure et de composants à coût modique.
Crespin, France	Fabrication de caisses en aluminium et en acier pour des voitures-passagers en Europe, assemblage final et bogies.
Aix-la-Chapelle (Aachen), Allemagne Ammendorf, Allemagne	Site d'assemblage final de voitures-passagers pour l'Europe. 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 liées aux systèmes de propulsion et de contrôle (assemblage des commandes mécaniques et conception technique des commandes et contrôles de train).
Siegen, Allemagne	Fabrication de bogies pour l'Europe.
Dunakeszi, Hongrie ^(L)	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 liées 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 liées aux services.
Västerås, Suède	Activités liées aux systèmes de propulsion et de contrôle. Sera convertie en une installation de services.
Pratteln, Suisse ^(L)	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 ^(L)	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, de New York et de la Pennsylvanie ainsi qu'à Washington, D.C.) ainsi qu'au Mexique, au Chili 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 Indonésie, au Japon, en Malaisie, aux Philippines, à Singapour, en Thaïlande, à Taïwan et au Vietnam.

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.

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 Allemagne et en France.

Trains suburbains et trains régionaux

Bombardier Transport offre un vaste éventail de véhicules ferroviaires destinés au transport-passagers suburbain et régional. La gamme de produits comprend des rames automotrices électriques, des rames automotrices diesels et des voitures-passagers, à simple et à double niveau.

Trains interurbains et à grande vitesse

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

Métros

Bombardier Transport offre une gamme complète de technologies destinées aux métros et adaptées à diverses infrastructures mécaniques et électriques.

Tramways

La gamme de tramways de Bombardier Transport comprend des tramways standard, des city-trams et des trans-trains.

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.

Systèmes de transport

Bombardier Transport conçoit, commercialise et livre des systèmes de transport complets, allant des systèmes urbains de grande capacité aux services intensifs de banlieue de courte distance, y compris des systèmes de métro automatisés, des navettes aéroportuaires et des systèmes de métro léger.

Propulsion et contrôles

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

Services

Bombardier Transport fournit une gamme complète de services de maintenance, surtout à l'intention des véhicules fabriqués par Bombardier. Ces services comprennent la maintenance complète des trains, la gestion des pièces de rechange, la conception technique et la réfection massive des voitures ainsi que la réingénierie et la réfection des composants.

Signalisation

Le portefeuille 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, de signalisation par radio et d'équipements par voie.

BOMBARDIER

PRODUITS RÉCRÉATIFS

o o

Les activités de Bombardier Produits récréatifs consistent à concevoir, développer, fabriquer, commercialiser et distribuer des motoneiges, des motomarines, des véhicules tout-terrain (VTT), des moteurs, des moteurs hors-bord, des bateaux sport, des véhicules de damage de neige et des véhicules chenillés à usages multiples.

Le centre administratif de Bombardier Produits récréatifs est situé à Longueuil, Québec, Canada.

Pour obtenir la liste des filiales de la Société qui relèvent de Bombardier Produits récréatifs, 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 Produits récréatifs. Ce tableau indique également les produits fabriqués ou, le cas échéant, les activités exercées à ces installations.

Usines	Produits
Valcourt, Québec, Canada	Fabrication de motoneiges Ski-Doo*, de motomarines Sea-Doo*, de véhicules tout-terrain Bombardier ainsi que de composants connexes.
Benton, Illinois, États-Unis	Fabrication de bateaux sport Sea-Doo et de motomarines à quatre places Sea-Doo.
Gunskirchen, Autriche	Fabrication de moteurs et de composants de moteurs pour les motoneiges Ski-Doo et Lynx*, les motomarines Sea-Doo et les bateaux sport Sea-Doo, les véhicules tout-terrain Bombardier, les petits avions et les avions ultralégers, les motocyclettes, les scooters et les karts.
Rovaniemi, Finlande	Fabrication de motoneiges Lynx Wide Track, de châssis de motoneiges ainsi que de composants de motoneiges.
Granby, Québec, Canada	Fabrication et service après-vente de véhicules chenillés spécialisés destinés au damage des pentes de ski alpin et des sentiers de motoneige et de ski de fond.
Sturtevant, Wisconsin, États-Unis	Fabrication de moteurs hors-bord Evinrude* et Johnson*.
Spruce Pine, Caroline du Nord, États-Unis	Coulage de composants métalliques pour les moteurs hors-bord Evinrude et Johnson.
Andrews, Caroline du Nord, États-Unis	Usinage de composants pour les moteurs hors-bord Evinrude et Johnson.
Juarez, Mexique	Fabrication de pièces et d’accessoires pour les moteurs hors-bord Evinrude et Johnson.
Delavan, Wisconsin, États-Unis	Fabrication de composants électroniques, d’injection d’essence et de graissage pour les moteurs hors-bord Evinrude et Johnson et pour d’autres fabricants de motomarines.

Usines	Produits
Dong Guan, République populaire de Chine ^(L)	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 de l'Alberta et du 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, et en Finlande.

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, en France, au Japon et à Singapour et par l'entremise d'un réseau de distributeurs et de concessionnaires autorisés.

Motoneiges

Bombardier Produits récréatifs développe, conçoit, fabrique, commercialise 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 2001-2002 comprend 48 modèles de marque Ski-Doo présentés en 7 catégories différentes et 17 modèles de marque Lynx offerts en 5 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, commercialise et distribue la motomarine Sea-Doo. La gamme de motomarines Sea-Doo offerte par Bombardier Produits récréatifs en 2001-2002 comprend onze modèles.

Kawasaki, Polaris et Yamaha font actuellement concurrence à Bombardier Produits récréatifs dans l'industrie de la motomarine. Honda a récemment annoncé qu'il se lançait sur ce marché avec des modèles à quatre temps.

Véhicules tout-terrain

Dans le marché du VTT, Bombardier Produits récréatifs développe, conçoit, fabrique, commercialise et distribue une gamme de plus en plus large de véhicules.

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 et certains bateaux sport Sea-Doo, les VTT Bombardier et les motocyclettes, scooters, karts, petits avions et avions ultralégers d'autres fabricants.

Moteurs hors-bord

Le 9 mars 2001, la Société a fait l'acquisition de la majorité des actifs nets des installations manufacturières liées aux moteurs d'Outboard Marine Corporation (« OMC »), après qu'OMC et certaines de ses filiales eurent déposé, le 22 décembre 2000, une requête volontaire d'exonération en vertu du chapitre 11 du U.S. Bankruptcy Code. OMC était un chef de file dans la fabrication de moteurs pour l'industrie des bateaux et les actifs acquis comprennent les marques de moteurs hors-bord Johnson et Evinrude ainsi que la technologie à injection à essence Ficht.

L'acquisition des actifs d'OMC relatifs aux moteurs hors-bord offre à Bombardier Produits récréatifs l'occasion de pénétrer un nouveau marché important de l'industrie des produits récréatifs motorisés grâce aux marques Johnson et Evinrude, à la technologie du moteur à injection éprouvée et à un groupe d'employés chevronnés, anciens membres du personnel d'OMC. Bombardier Produits récréatifs a regroupé ses activités de fabrication et a concentré son développement de produits à court terme sur l'amélioration de la qualité. La relance des marques Johnson et Evinrude est bien entamée, et le premier moteur construit par Bombardier a été expédié le 16 octobre 2001 depuis ses nouvelles installations de fabrication et d'assemblage situées à Sturtevant, au Wisconsin.

Bateaux sport

Bombardier Produits récréatifs offre une gamme de neuf bateaux sport Sea-Doo et deux types de propulsion. Les modèles de 4,3 mètres sont propulsés par des moteurs Rotax, alors que les modèles de 4,9 mètres et plus sont dotés de moteurs à propulsion par jet fournis par un fabricant indépendant.

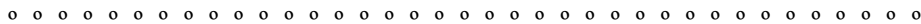
La gamme de bateaux Fish Hawk, qui est propulsée par des moteurs Johnson et Evinrude et compte huit modèles de bateaux de pêche de 5,2 à 7,0 mètres, a été mise sur le marché à la fin de la saison 2001. Le modèle Utopia, bateau sport de 5,5 mètres à propulsion par jet, a été lancé pendant la saison 2001. Avec les bateaux de pêche Fish Hawk, Bombardier Produits récréatifs fait concurrence à ceux de Grady-White, d'Aquasport et d'Hydra-Sport.

Véhicules utilitaires

Bombardier Produits récréatifs conçoit, fabrique, commercialise et vend des véhicules chenillés spécialisés, dont il assure également le service après-vente. Ces véhicules servent principalement au damage des pentes de ski alpin et des sentiers de motoneiges et de ski de fond. En 2001-2002, Bombardier Produits récréatifs s'est retiré du marché européen des véhicules utilitaires afin de mieux cibler le marché nord-américain où il occupe toujours le premier rang.

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 catégories d'actifs liés à ses principales compétences spécialisées et à celles des secteurs manufacturiers de Bombardier.

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 ».

En 2001-2002, la Société a continué à réorienter les activités de Bombardier Capital afin que ce groupe se concentre sur les secteurs où il a démontré ses compétences et son expérience. Comme Bombardier Capital s'est retiré du secteur de détail, ainsi qu'il est décrit en plus amples détails ci-dessous, ses principales activités sont maintenant plus étroitement harmonisées avec les compétences en matière de produits et de services des secteurs manufacturiers de Bombardier. Ces principales activités sont organisées en trois secteurs distincts : financement fondé sur l'actif, financement de stocks et crédit-bail pour les wagons de chemins de fer et elles comprennent trois catégories de portefeuilles : financement commercial, qui regroupe les prêts, les contrats de location-financement et les débiteurs cédés à des tiers; débiteurs liés au financement de stocks de concessionnaires de biens de consommation durables et actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation. Le 26 septembre 2001, la Société a annoncé sa décision relativement au retrait complet de Bombardier Capital des secteurs des maisons usinées et des activités de financement destinées aux détaillants en raison de leurs résultats décevants. Ainsi, le 26 novembre 2001, Bombardier Capital a cessé les nouvelles activités de montage de prêts dans ces secteurs, à l'exception de certaines activités de financement destinées aux détaillants ayant trait à la vente de produits récréatifs de Bombardier, lesquelles seront abandonnées lorsqu'un tiers sera trouvé pour financer ces produits. Bombardier Capital continuera à gérer les comptes existants dans le cadre d'un plan visant la liquidation progressive de ces portefeuilles au cours des quelques prochaines années.

Financement fondé sur l'actif

Conformément au mandat stratégique de Bombardier Capital de se recentrer sur les activités manufacturières de Bombardier, l'entreprise de financement fondé sur l'actif cherche activement à optimiser les synergies avec les secteurs Transport et Aéronautique de Bombardier.

Bombardier Capital offre du financement fondé sur l'actif sous forme de prêts et de créances reposant sur des actifs principalement à des tiers pour des avions d'affaires et des produits connexes, du financement provisoire à des tiers pour des avions commerciaux, du crédit-bail pour des avions d'affaires et des avions commerciaux neufs et d'occasion et de l'affacturage de débiteurs de tiers pour les secteurs manufacturiers de Bombardier.

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 marins, des produits récréatifs fabriqués par Bombardier, des maisons usinées et des véhicules récréatifs motorisés.

Crédit-bail pour les wagons de chemins de fer

Les activités de crédit-bail pour les wagons de chemins de fer de Bombardier Capital consistent à louer à des tiers des wagons à marchandises et à offrir un service intégral de maintenance et/ou des services de gestion à des propriétaires et à des utilisateurs de wagons à marchandises sur les marchés nord-américains. Dans le cas du crédit-bail pour les wagons, 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. Le contrat de sous-location est habituellement de trois à sept ans.

Activités abandonnées

Bombardier Capital prévoit que les portefeuilles de maisons usinées devraient considérablement diminuer d'ici quelques années, alors que les portefeuilles des activités de financement destinées aux détaillants devraient être complètement liquidés d'ici trois à quatre ans. Bombardier Capital continue aussi à liquider ses portefeuilles de financement et gestion de technologies, de financement d'équipement commercial du marché intermédiaire et de financement du marché de moindre valeur. Ces portefeuilles devraient être pratiquement liquidés d'ici deux à trois ans.

Services immobiliers

Par l'entremise des Services immobiliers de Bombardier, Bombardier Capital est responsable 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.

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 27 des notes afférentes aux états financiers consolidés pour les exercices clos les 31 janvier 2002 et 2001, lesdits états financiers consolidés et notes, apparaissant aux pages 104 à 107 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 2001-2002, 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 apparaît à la note 17 des notes afférentes aux états financiers consolidés pour les exercices clos les 31 janvier 2002 et 2001 apparaissant à la page 94 du Rapport annuel de la Société pour 2001-2002 et 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 2001-2002, 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 corrigés 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 aux États-Unis. Les activités de gestion et/ou de décontamination résultant de cette identification se sont poursuivies en 2001-2002. Les coûts associés à ces activités n'ont pas été importants durant la période. Bien que les coûts totaux probables de ces activités soient toujours inconnus, ils ne sont pas pour le moment jugés importants pour Bombardier. Les coûts prévus pour la décontamination de sites ne devraient pas non plus être importants en 2002-2003.

Dans le cadre de l'acquisition d'Adtranz réalisée en date du 1^{er} mai 2001, Bombardier a été informée ou a pris connaissance de certaines conditions environnementales des propriétés appartenant à Adtranz, lesquelles pourraient nécessiter la poursuite ou la prise de mesures correctives à certains emplacements acquis. Les coûts reliés à la poursuite des programmes correctifs en cours ne sont pas significatifs à l'égard des nouvelles entités acquises ou de Bombardier.

4.6 Ressources humaines

Le tableau suivant présente la répartition des employés de Bombardier au 31 janvier 2002 comparativement au 31 janvier 2001 :

	Nombre d'employés au 31 janvier	
	2002	2001
Bombardier Aéronautique	32 766	35 250
Bombardier Produits récréatifs	6 739	5 456
Bombardier Transport	34 128	15 675
Bombardier Capital	1 003	1 334
Siège social	243	199
Total	74 879	57 914

En Amérique du Nord, à la fin de 2001-2002, 22 830 employés de Bombardier étaient représentés par des associations accréditées en vertu de 25 conventions collectives distinctes. Ces conventions expirent à différentes dates, dont la plus tardive tombe en novembre 2004. À la date de la présente notice annuelle, la direction était en train de négocier une convention collective avec l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale – Loge d'avionnerie de Montréal n° 712 (C.F.C./F.T.Q.), qui représente environ 8 000 travailleurs du secteur Aéronautique de Bombardier.

En Europe, plus de 112 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 (Allemagne, Autriche, Belgique, Finlande, France, République tchèque, Royaume-Uni et Suisse). Ces conventions collectives expirent à différentes dates, dont la plus tardive tombe en mai 2005.

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

4.7 Fluctuations du change

La Société est exposée aux risques liés aux fluctuations du change soit parce qu'elle exerce ses activités à partir du Canada dans des monnaies étrangères, soit parce qu'elle exerce des activités dans des pays étrangers. Pour réduire ces risques, la Société a recours à des contrats de titres dérivés afin de couvrir les risques liés aux rentrées de fonds futures en diverses monnaies et à une gestion des actifs et des passifs faisant surtout appel à des emprunts en monnaies étrangères afin de couvrir les risques liés aux monnaies étrangères découlant d'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>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
Revenus	21 633,8	15 943,7 ⁽²⁾	13 416,5 ⁽²⁾
Bénéfice net	390,9	975,4	718,8
Total de l'actif	27 752,6	20 404,3	17 034,1
Dette à long terme	7 857,7	6 131,2	4 795,0
Actions privilégiées rachetables série 2	300,0	300,0	300,0
Bénéfice par action ⁽¹⁾			
Non dilué	0,27 \$	0,70 \$	0,51 \$
Dilué	0,27 \$	0,69 \$	0,50 \$
Dividende par action			
Actions privilégiées rachetables série 2	1,37500 \$	1,37500 \$	1,37500 \$
Actions classe A ⁽¹⁾	0,18000 \$	0,13500 \$	0,11000 \$
Actions subalternes classe B ⁽¹⁾	0,18156 \$	0,13656 \$	0,11156 \$

(1) Les données sont redressées pour tenir compte du fractionnement d'actions à raison de deux pour une qui a eu lieu le 7 juillet 2000.

(2) Voir la note 26 afférente aux états financiers consolidés pour les exercices clos les 31 janvier 2002 et 2001 à la page 104 du Rapport annuel de la Société pour 2001-2002, laquelle est intégrée par renvoi dans les présentes.

5.2 Informations trimestrielles

Informations financières consolidées trimestrielles (non vérifiées)

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	2001-2002			
	4 ^e trim.	3 ^e trim.	2 ^e trim.	1 ^{er} trim.
Revenus	7 758,7	4 980,0	4 907,1	3 998,0
Bénéfice net (perte nette).....	229,6	(367,6)	287,9	241,0
Bénéfice par action				
Non dilué	0,16 \$	(0,27) \$	0,21 \$	0,17 \$
Dilué	0,16 \$	(0,27) \$	0,20 \$	0,17 \$
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 \$

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	2000-2001			
	4 ^e trim.	3 ^e trim.	2 ^e trim.	1 ^{er} trim.
Revenus	5 485,5	3 838,0	3 393,2	3 227,0
Bénéfice net.....	348,0	225,9	254,1	147,4
Bénéfice par action				
Non dilué	0,25 \$	0,16 \$	0,19 \$	0,10 \$
Dilué	0,25 \$	0,16 \$	0,18 \$	0,10 \$
Dividende par action				
Actions privilégiées rachetables série 2	0,34375 \$	0,34375 \$	0,34375 \$	0,34375 \$
Actions classe A	0,03375 \$	0,03375 \$	0,03375 \$	0,03375 \$
Actions subalternes classe B.....	0,03375 \$	0,03375 \$	0,03375 \$	0,03531 \$

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 2002 et 2001.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	Exercices clos les 31 janvier			
	2002		2001	
	Total	Par action	Total	Par action
Actions privilégiées rachetables série 2	16,5	1,37500	16,5	1,37500
Actions classe A	61,8	0,18000	47,0	0,13500
Actions subalternes classe B	186,2	0,18156	139,3	0,13656

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 n'aient été déclarés et payés ou mis de côté pour paiement ou que toutes les actions privilégiées série 2 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.

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 2002 et 2001 est présentée sous le titre « Discussion et analyse de la direction » aux pages 32 à 61 du Rapport annuel de la Société pour 2001-2002 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 2002 et 2001, au sommaire des principales conventions comptables et aux notes afférentes aux états financiers consolidés aux pages 69 à 107 du Rapport annuel de la Société pour 2001-2002, 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 et les actions privilégiées série 2 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 3 avril 2002, sont indiqués ci-dessous. Aucun administrateur ne détient d'actions privilégiées série 2 ou 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 3 avril 2002		
		Actions classe A	Actions subalternes classe B	Unités d'actions différées
YVAN ALLAIRE Montréal (Québec) Professeur émérite de stratégie (UQÀM) et président du conseil, Governance Value Added Inc.	1998 à ce jour	9 728	234 398	1 336
LAURENT BEAUDOIN, C.C., FCA ^{(1)(a)(c)} Montréal (Québec) Président du conseil d'administration et du comité exécutif de la Société	1975 à ce jour	482 560	7 520 384	Ø
J.R. ANDRÉ BOMBARDIER ^{(2)(a)(c)} Montréal (Québec) Vice-président du conseil de la Société	1975 à ce jour	72 644 741	714 697	Ø
JANINE BOMBARDIER ⁽³⁾ Montréal (Québec) Présidente et gouverneur, Fondation J. Armand Bombardier, organisme de charité	1984 à ce jour	69 780 740	Ø	3 462
ROBERT E. BROWN ^(a) Montréal (Québec) Président et chef de la direction de la Société	1999 à ce jour	Ø	53 789	Ø
ANDRÉ DESMARAIS ^(c) Montréal (Québec) Président et co-chef de la direction, Power Corporation du Canada, société de portefeuille et de gestion	1985 à ce jour	Ø	126 400	4 153
JEAN-LOUIS FONTAINE ^{(4)(a)(b)} Montréal (Québec) Vice-président du conseil de la Société	1975 à ce jour	4 097 472	75 619	Ø
L'HON. JEAN-PIERRE GOYER, C.P., c.r. ^(b) Montréal (Québec) Avocat et administrateur de sociétés	1982 à ce jour	Ø	29 200	Ø
DANIEL JOHNSON ^(b) Montréal (Québec) Avocat conseil, McCarthy Tétrault, avocats	1999 à ce jour	Ø	1 200	4 152
PIERRE LEGRAND, c.r. ^{(a)(c)} Montréal (Québec) Associé principal, Ogilvy Renault, avocats	1975 à ce jour	7 168	Ø	Ø

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 3 avril 2002		
		Actions classe A	Actions subalternes classe B	Unités d'actions différées
DONALD C. LOWE ^(b) Toronto (Ontario) Administrateur de sociétés et consultant	1987 à ce jour	Ø	532 000	4 658
JEAN C. MONTY ^{(a)(c)} Montréal (Québec) Président du conseil et chef de la direction, BCE Inc. société de télécommunications	1998 à ce jour	25 000	10 000	4 489
JAMES E. PERRELLA Annapolis (Maryland), 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	Ø	10 000	3 397
PAUL M. TELLIER ^(a) Montréal (Québec) Président-directeur général, Canadien National, société de transport	1997 à ce jour	Ø	8 000	3 714
HUGO UYTERHOEVEN Weston (Massachusetts), États-Unis Timken Professor of Business Administration Emeritus, Harvard Business School	1983 à ce jour	Ø	Ø	3 591

- (1) M^{me} 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^{me} Janine Bombardier et M^{me} Huguette Bombardier Fontaine), exerce un contrôle ou a la haute main sur 69 780 740 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^{me} Claire Bombardier Beaudoin, M^{me} Janine Bombardier et M^{me} Huguette Bombardier Fontaine), exerce un contrôle ou a la haute main sur 72 644 741 actions classe A de la Société.
- (3) M^{me} Janine Bombardier, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle (directement ou de concert avec M^{me} Claire Bombardier Beaudoin, M. J.R. André Bombardier et M^{me} Huguette Bombardier Fontaine), exerce un contrôle ou a la haute main sur 69 780 740 actions classe A de la Société.
- (4) M^{me} 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^{me} Claire Bombardier Beaudoin, M. J.R. André Bombardier et M^{me} 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.

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

Nom et municipalité de résidence	Poste au sein de la Société
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
Richard Bradeen Montréal (Québec)	Vice-président
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
Robert Gillespie Montréal (Québec)	Président et chef de l'exploitation, Bombardier Capital
Robert Greenhill Montréal (Québec)	Président et chef de l'exploitation, Bombardier International
Jean-Yves Leblanc Montréal (Québec)	Président du conseil, Bombardier Transport
Carroll L'Italien Montréal (Québec)	Vice-président principal
Carole Lamarche Montréal (Québec)	Vice-présidente, vérification corporative et évaluation des risques
Michel Lord Montréal (Québec)	Vice-président, relations avec les investisseurs
Pierre Lortie Longueuil (Québec)	Président et chef de l'exploitation, Bombardier Transport
Louis Morin Montréal (Québec)	Vice-président principal et chef de la direction financière
Marie-Claire Simoneau Montréal (Québec)	Adjoint exécutif au président du conseil
Yvon Turcot Montréal (Québec)	Vice-président principal, affaires publiques

En date du 3 avril 2002, les administrateurs de la Société (autres que M^{me} Janine Bombardier et M. J.R. André Bombardier) et les dirigeants de la Société, comme groupe, étaient propriétaires véritables, directement ou indirectement, de 4 642 948 actions classe A et de 9 149 539 actions subalternes classe B, soit 1,36 % et 0,89 %, 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 :

- Yvan Allaire est professeur émérite de stratégie (UQÀM) et président du conseil, Governance Value Added Inc. Du 1^{er} février 1999 au 3 juillet 2001, il a été vice-président exécutif de la Société et président du conseil de Bombardier Capital. Auparavant, il avait été vice-président exécutif, stratégie et affaires corporatives de la Société depuis le 1^{er} mai 1996.
- Michel Baril occupe le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier Produits récréatifs depuis le 1^{er} 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 du conseil d'administration et du comité exécutif de la Société depuis le 1^{er} 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^{er} février 2001 et auparavant, président et chef de l'exploitation de Bombardier Produits récréatifs d'avril 1996 à janvier 2001.
- Richard Bradeen a été promu au poste de vice-président, responsable des avions amphibies, des services à la défense et de l'aéroport de la ville de Belfast avec prise d'effet 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^{er} février 2001; auparavant, il avait été vice-président, acquisitions et alliances stratégiques de la Société depuis le 1^{er} février 1999 et antérieurement, vice-président, acquisitions, depuis le 1^{er} août 1997; avant cette date, il avait été associé chez Ernst & Young depuis 1988.
- Robert Brown occupe le poste de président et chef de la direction de la Société depuis le 1^{er} février 1999; avant cette date, il avait été président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique depuis le 15 mai 1996.
- 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 6 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.
- Daniel Desjardins occupe le poste de vice-président, services juridiques et secrétaire adjoint de la Société depuis le 6 avril 1998; avant cette date, il avait été, depuis février 1986, associé au sein du cabinet Hudon, Gendron, Harris, Thomas.
- André Desmarais occupe le poste de président et co-chef de la direction de Power Corporation du Canada depuis le 10 mai 1996.
- Robert Gillespie occupe le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier Capital depuis le 1^{er} février 2001; avant cette date, il avait été président de Bombardier Aéronautique, Avions d'affaires, depuis septembre 1999; de mars 1998 à septembre 1999, il avait été président de

Bombardier Aéronautique, Avions de transport régional, et de mai 1995 à mars 1998, président de Bombardier Business JetSolutions.

- 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^{er} 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.
- Carole Lamarche a été promue au poste de vice-présidente, vérification corporative et évaluation des risques de la Société avec prise d'effet le 8 avril 2002; avant cette date, elle avait été vice-présidente, finances de la Société depuis le 1^{er} mars 2001; auparavant, elle avait été vice-présidente, finances de Bombardier Aéronautique, division Avions de transport régional de Bombardier à compter du 1^{er} mai 2000 et de Bombardier Aéronautique, Opérations de Havilland à compter du 1^{er} février 1999 après avoir été contrôleure, finances, Bombardier Aéronautique depuis le 1^{er} septembre 1996.
- Michel Lord occupe le poste de vice-président, relations avec les investisseurs depuis le 6 août 2001; avant cette date, il avait été vice-président, communications et relations publiques de la Société.
- 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 après avoir été président de Bombardier Aéronautique, Avions de transport régional, à compter d'août 1993.
- Jean C. Monty occupe le poste de président du conseil et chef de la direction de BCE Inc. depuis le 26 avril 2000; avant cette date, il avait 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^{er} octobre 1997 au 6 mai 1998; il est aussi président du conseil et chef de la direction de Bell Canada depuis le 28 février 1998; auparavant, il avait été président et chef de la direction de Northern Telecom Limitée de mars 1993 à février 1997, alors qu'il était devenu vice-président du conseil et chef de la direction de cette société.
- Louis Morin occupe le poste de vice-président principal et chef de la direction financière de la Société depuis le 20 septembre 2000; avant cette date, il avait été vice-président, finances de la Société depuis le 1^{er} avril 1999; du 1^{er} mars 1997 au 31 mars 1999, il avait été vice-président, finances de Bombardier Aéronautique et auparavant, vice-président et contrôleur de la Société du 1^{er} octobre 1996 au 28 février 1997.

- James E. Perella est président du conseil et chef de la direction à la retraite d’Ingersoll-Rand Company depuis le 1^{er} juin 2000; avant cette date, il en avait été le président du conseil depuis le 1^{er} 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.
- Marie-Claire Simoneau occupe le poste d’adjoint exécutif au président du conseil depuis le 1^{er} février 1999; avant cette date, elle avait été adjoint exécutif au chef de la direction depuis le 21 avril 1986.
- Yvon Turcot a été promu au poste de vice-président principal, affaires publiques de la Société avec prise d’effet le 8 avril 2002; avant cette date, il avait occupé le poste de vice-président, affaires publiques de la Société depuis le 6 août 2001. Avant d’être nommé à ce poste, il avait été président d’un cabinet d’experts-conseils pendant plus de 25 ans.

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 procuration 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 2002. 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 procuration 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.