

Faire face



BOMBARDIER

Une expérience extraordinaire

Faire face

Pour le nouveau Bombardier, faire face signifie agir de manière stratégique, énergique et rigoureuse pour répondre aux préoccupations des actionnaires. Les entreprises solides savent quand elles doivent s'imposer une discipline sévère. En réagissant dès maintenant, Bombardier connaîtra à nouveau la prospérité. Comment ? Grâce à un plan d'action rigoureux visant à créer de la valeur pour les actionnaires. Un plan basé sur la consolidation, la création de valeur, des mesures financières, l'imputabilité, la gouvernance d'entreprise. Guidés par l'innovation, la direction de Bombardier et son personnel font face aux défis de la Société avec une détermination ravivée.

Table des matières

1. FAITS SAILLANTS FINANCIERS
2. MESSAGES AUX ACTIONNAIRES
6. PLAN D'ACTION
8. PRODUITS ET INNOVATION
18. BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
20. BOMBARDIER TRANSPORT
22. BOMBARDIER PRODUITS RÉCRÉATIFS
24. BOMBARDIER CAPITAL
25. BOMBARDIER INTERNATIONAL
26. RESPONSABILITÉ SOCIALE
29. RÉGIE D'ENTREPRISE
32. RENSEIGNEMENTS AUX ACTIONNAIRES
33. SECTION FINANCIÈRE
120. PRINCIPALES PLACES D'AFFAIRES

Tous les montants stipulés dans ce rapport sont en dollars canadiens, à moins d'indication contraire.

An English edition is available upon request to Public Affairs
Bombardier Inc., 800 René-Lévesque Blvd. West, Montréal, Québec Canada H3B 1Y8
Or consult our Web site at www.bombardier.com

Tous droits réservés. © 2003 Bombardier Inc. ou ses filiales



BOMBARDIER

Une expérience extraordinaire

FAITS SAILLANTS FINANCIERS

(en millions de dollars canadiens,
sauf les montants par action)

| POUR LES EXERCICES CLOS LES 31 JANVIER | 2003 | 2002 (redressé) |
|---|-------------|--------------------|
| Revenus | 23 664,9 \$ | 21 815,6 \$ |
| Bénéfice avant ajustements spéciaux et impôts sur les bénéfices | 519,6 \$ | 1 143,6 \$ |
| Impôts sur les bénéfices (recouvrement) | (176,0) \$ | 14,1 \$ |
| Bénéfice net (perte nette) | (615,2) \$ | 36,0 \$ |
| Bénéfice (perte) par action de base | (0,47) \$ | 0,01 \$ |
| Dividende par action ordinaire | | |
| Classe A | 0,180000 \$ | 0,180000 \$ |
| Classe B | 0,181563 \$ | 0,181563 \$ |

| AUX 31 JANVIER | 2003 | 2002 (redressé) |
|--|---------------|--------------------|
| Total de l'actif | 29 009,4 \$ | 27 242,7 \$ |
| Capitaux propres | 2 741,0 \$ | 3 336,1 \$ |
| Acquisitions d'immobilisations corporelles, nettes | 683,1 \$ | 1 184,0 \$ |
| Carnet de commandes | 44 447,0 \$ | 44 087,2 \$ |
| Valeur comptable de l'action ordinaire | 1,60 \$ | 2,21 \$ |
| Nombre d'actions ordinaires | | |
| Classe A | 342 020 138 | 342 367 204 |
| Classe B | 1 035 666 780 | 1 028 403 682 |

Variation du cours de l'action

| Capitalisation boursière (AU 31 JANVIER 2003) 7 129,0M\$ | (EN DOLLARS CANADIENS) | 2003 | 2002 |
|---|------------------------|----------|----------|
| | Classe A | | |
| Haut | | 15,67 \$ | 24,60 \$ |
| Bas | | 3,19 \$ | 9,25 \$ |
| Fermeture | | 5,34 \$ | 14,72 \$ |
| Classe B | | | |
| Haut | | 15,67 \$ | 24,65 \$ |
| Bas | | 3,13 \$ | 9,19 \$ |
| Fermeture | | 5,12 \$ | 14,70 \$ |

Faire face

Dans mon message aux actionnaires de l'an dernier, je soulignais que Bombardier traversait une zone de turbulence. Ces turbulences se sont avérées plus persistantes et plus fortes que prévu, s'étirant tout au long de 2002 et se poursuivant jusqu'en 2003.

Durant mes quarante années de carrière chez Bombardier, j'ai pu constater que les périodes difficiles pouvaient générer des solutions s'avérant bénéfiques à long terme. Par exemple, les difficultés rencontrées au cours du dernier exercice me rappellent l'énorme contrecoup subi par l'industrie de la motoneige lors de la crise de l'énergie en 1973-1974. Nous n'avions pas eu d'autre choix que de réinventer l'entreprise. Notre portefeuille d'activités était alors autrement moins diversifié qu'aujourd'hui pour contrer le ralentissement. C'est au prix de beaucoup d'efforts et d'une grande ténacité que nous avons réussi à traverser cette crise. De 1974 à 1986, nous avons investi des ressources et pris des risques pour redéfinir notre orientation et assurer la diversification de nos produits. Et pour aller de l'avant, nous nous sommes appuyés sur nos valeurs entrepreneuriales.

Aujourd'hui, il nous faut retourner la situation encore une fois. Pour ce faire, le conseil d'administration a nommé, en décembre 2002, Paul M. Tellier comme nouveau président-directeur général de la Société.

Paul Tellier est l'un des dirigeants d'entreprise les plus respectés du pays. Ses états de service incluent la présidence de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada depuis 1992 et, précédemment, le poste le plus élevé dans la fonction publique canadienne, soit greffier du Conseil privé et secrétaire du Cabinet du gouvernement du Canada. Conjuguée à ses cinq années comme administrateur siégeant à notre

conseil, cette impressionnante feuille de route nous a convaincus qu'il avait les qualifications, la vision et la compétence requises pour le poste.

Nos actionnaires s'attendent à un leadership fort et à de bons résultats. Toutefois, nous sommes à peu près impuissants face au contexte économique qui entraîne un ralentissement des ventes dans certains de nos marchés clés. Il y a cependant des fronts sur lesquels nous avons le pouvoir d'agir, notamment celui des coûts et celui de la performance de notre exploitation en y apportant une attention de tous les instants. Dans son message, Paul Tellier précise les mesures qu'il met en place avec son équipe pour restaurer et maintenir la rentabilité dans une période où la croissance est incertaine.

De plus, pour renforcer la situation financière de la Société, il a proposé au conseil, en avril 2003, un plan de restructuration comprenant, entre autres, la vente du secteur des produits récréatifs. Ce secteur étant à l'origine de l'entreprise et à la base de son développement, vous comprendrez que la décision de s'en départir fut très difficile à prendre, à la fois pour le conseil et pour la famille du fondateur.

Une fois la vente de ce secteur effectuée, la Société demeurera chef de file de deux grands secteurs industriels, l'aéronautique et le transport sur rail qui couvrent chacun une grande diversité de produits et de marchés. Dans le secteur

aéronautique, nous offrons une gamme complète de biréacteurs régionaux, de même qu'une gamme complète d'avions d'affaires allant du Bombardier Learjet 40 au Bombardier Global Express. Dans le secteur du transport sur rail, nous possédons les technologies de signalisation, de propulsion ainsi qu'une gamme complète de véhicules et de technologies qui répond aux besoins des marchés urbains, interurbains et de haute vitesse.

En tant que président du conseil d'administration, mon devoir a toujours été de représenter l'ensemble des actionnaires avec intégrité, impartialité et dans la continuité. Je me suis toujours acquitté de ces responsabilités avec rigueur et grande fierté. Je suis sensible à la crise de confiance dont la gouvernance des entreprises fait l'objet. Notre conseil et ses comités se composent de membres externes de haut calibre dont les avis éclairés sont empreints d'objectivité. Pour nous conformer aux nouvelles normes proposées par les bourses qui exigent que les membres des comités soient non reliés, il a été accepté qu'il en soit ainsi à compter de l'assemblée annuelle des actionnaires de juin 2003. Compte tenu de mon rôle de président exécutif du conseil, j'ai demandé qu'on élise un administrateur délégué qui agira également comme président du comité de la régie d'entreprise et des nominations, comité qui sera formé en juin. J'ai la ferme conviction que nous avons, dans le passé, scrupuleusement respecté les droits de l'ensemble des actionnaires, et je puis vous assurer que nous continuerons à le faire dans l'avenir.

Nos actionnaires de longue date ont bénéficié des réalisations passées de Bombardier. Les héritiers du fondateur et moi-même avons d'importants intérêts dans la réussite de la Société et notre engagement envers la poursuite du succès de cette grande entreprise est total. Tout comme Joseph-Armand Bombardier a su

inspirer ses héritiers, nous voulons transmettre à nos descendants cette même détermination à ne pas reculer devant les obstacles et à faire preuve de leadership pour prospérer.

Nous pouvons compter sur des employés compétents, loyaux et dévoués pour atteindre nos objectifs. Je les remercie pour la force de caractère dont ils ont fait preuve alors qu'ils ont été soumis à beaucoup de pression au cours de la dernière année. Je remercie aussi les membres du conseil d'administration pour leurs recommandations posées et réfléchies et leur appui indéfectible; et, tout particulièrement, Me Pierre Legrand qui atteint l'âge réglementaire de la retraite.

Nos remerciements vont également à Robert E. Brown, qui a quitté la Société en décembre 2002, pour sa contribution à l'essor de Bombardier au cours des dernières années.

Malgré ces temps difficiles, Bombardier continuera de prospérer. D'abord en raison du plan mis en place pour renforcer ses assises et ensuite parce que nous répondons à un besoin essentiel d'aujourd'hui : transporter les gens. Il s'agit d'une combinaison gagnante alors que le monde se tourne de plus en plus vers des organisations dont la mission est de servir l'intérêt public.

Au nom du conseil d'administration,

Le président exécutif du conseil d'administration

Signé
par

Laurent Beaudoin, FCA

Montréal, Canada – Le 10 avril 2003

Agir maintenant

Mon premier message à l'intention de tous ceux et celles qui ont un intérêt dans l'avenir de Bombardier est que la direction et l'ensemble du personnel font tout ce qui est nécessaire pour prendre en main la remontée de l'entreprise. Nous avons élaboré notre plan; son exécution est maintenant en cours.

J'assume les fonctions de président-directeur général depuis le 13 janvier 2003. Qualifier l'exercice 2003 d'« année difficile » serait un euphémisme, particulièrement du point de vue de nos actionnaires. Année difficile ou pas, nous avons la responsabilité de vous faire la démonstration claire que votre investissement dans Bombardier constitue un placement sûr. Je peux vous assurer que cette Société possède tous les bons éléments pour retrouver la rentabilité et mériter votre confiance soutenue.

En toute objectivité, quelles qu'en soient les raisons, les résultats de l'exercice n'ont pas été à la hauteur des attentes et étaient, de ce fait, inacceptables et très décevants. Les revenus de l'exercice 2003 se sont établis à 23,7 milliards \$; la perte nette s'est chiffrée à 615,2 millions \$, ou 0,47 \$ l'action.

PLAN D'ACTION

L'orientation de Bombardier change de cap pour tenir compte de notre situation. La valeur pour les actionnaires constitue le mot d'ordre. Nous privilégions la croissance des bénéfices, caractérisée par la consolidation et la création de valeur. Concrètement, cela signifie une concentration dans nos secteurs d'activité offrant les plus forts potentiels de rentabilité. L'objectif est de raffermir le bilan de Bombardier et d'accroître notre fonds de roulement.

Pour cela, nous augmentons le capital de la Société par le biais d'une émission d'actions et la vente d'actifs. Nous sommes donc très

heureux de la réaction des investisseurs à la suite de l'annonce de l'émission publique, en avril 2003, de 370 millions d'actions classe B à droits de vote limités, au prix de 3,25 \$ l'action. Des liquidités additionnelles nous seront accessibles à la suite de la vente d'actifs, qui comprennent Bombardier Produits récréatifs, les Services à la défense et l'aéroport municipal de Belfast. La vente de ces actifs, jumelée à l'émission d'actions, devraient générer plus de 2,5 milliards \$ de liquidités.

Également, en avril 2003, le conseil a approuvé une réduction du dividende; le montant annuel de dividende pour les actions classe A et classe B pour l'exercice 2004, s'il est approuvé par le conseil chaque trimestre, représentera environ la moitié de celui versé au cours de l'exercice 2003.

Les périodes difficiles entraînent des décisions qui le sont tout autant. Notre actionnaire majoritaire a pris une décision qui lui a été douloureuse, soit celle de se départir des activités du secteur des produits récréatifs. Ce faisant, il a démontré son engagement à prendre les mesures qui s'imposent pour aller de l'avant et rééquilibrer le bilan financier de Bombardier. Ce secteur représente l'actif le plus liquide du portefeuille de la Société: sa vente est essentielle au succès futur de Bombardier. La valeur et l'excellence de ses gestionnaires, de ses employés, de sa performance et de ses produits assurent à Bombardier Produits récréatifs un bel avenir.

È PARTIR DE MAINTENANT

Le nouveau Bombardier sera composé principalement de deux groupes de taille presque identique, Bombardier Aéronautique et Bombardier Transport, qui affichent une complémentarité opérationnelle et financière, des cycles de produits différents et un imposant carnet de commandes. Ensemble, ces deux secteurs d'activité offrent la possibilité de réaliser de nombreuses synergies dans les domaines de la fabrication, de l'approvisionnement, de l'ingénierie, du design et de la gestion de projet, de même que dans ceux des ventes et de l'administration. Au nombre de leurs attributs, Bombardier Aéronautique détient une bonne position sur les marchés et ses plus importants investissements sont déjà réalisés, alors que Bombardier Transport représente une source stratégique de revenus dans un secteur qui résiste aux récessions.

À mesure que nous progressons, Bombardier International continuera de donner accès à Bombardier Aéronautique et Bombardier Transport à d'importants marchés non traditionnels rentables comme l'Asie, l'Europe de l'Est et l'Amérique latine.

En ce qui a trait à Bombardier Capital, nous avons abordé de front les préoccupations du marché et mis en place une équipe professionnelle solide. Nous administrons ce secteur d'activité avec une grande discipline. Les ventes d'actifs annoncées auront pour effet de recentrer le plan d'affaires de Bombardier Capital. Les activités de montage se concentreront désormais sur le financement de stocks et le financement provisoire des avions de transport régional de Bombardier Aéronautique, lequel sera assujéti à un montant limite ainsi qu'à un nombre maximal d'avions. Bombardier Capital mettra fin à ses activités de montage de crédit-bail pour wagons de marchandises. Il continuera de réduire ses actifs sous gestion par le biais de la liquidation progressive et de la vente de tous ses

autres portefeuilles, ce qui réduira les besoins de financement de Bombardier Capital.

Mon plan d'affaires pour accroître les bénéfices débute par une imputabilité accrue de tous les membres de l'équipe. Les gestionnaires seront tenus de respecter les engagements qu'ils auront pris. Nous allons apporter la même rigueur intellectuelle et le même soin à la gestion opérationnelle et financière du nouveau Bombardier que nous l'avons fait dans le passé lorsqu'il s'agissait de tirer avantage des occasions de croissance. Nous sommes imputables à la fois de nos paroles et de nos actes. Telle est la discipline que j'entends encourager à l'échelle de la Société.

Nous allons également apporter plus de clarté et de transparence dans la manière de divulguer l'information financière. Dans cette optique, nous modifions les conventions comptables de notre secteur aéronautique pour être plus conservateurs et pour permettre aux investisseurs de mieux comprendre nos états financiers. Je m'engage à dire les choses telles qu'elles sont.

J'ai l'intention de bâtir une équipe de gestion disciplinée, qui agit promptement et de manière stratégique pour dynamiser cette entreprise. Ensemble, nous allons amener Bombardier à un niveau supérieur de performance.

Le président-directeur général

**Signé
par**

Paul M. Tellier

Montréal, Canada – Le 10 avril 2003

Ç Nous fournissons aux gens les moyens de se dŽplacer. Pour rŽussir, nous devons obtenir la confiance soutenue de ceux ayant un intŽrŁt dans l'avenir de Bombardier en leur dŽmontrant une rentabilitŽ, un leadership et une imputabilitŽ tant dans notre performance que dans nos produits et nos marchŽs. Nous avons beaucoup de pain sur la planche et nous avons un plan pour demeurer sur la voie et dans les airs. L'essence de Bombardier repose sur notre habiletŽ et notre dŽtermination ŽprouvŽes ^ faire face aux temps difficiles. C'est pourquoi nous agissons d's maintenant Ě.

PAUL M. TELLIER
PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

PLAN D'ACTION

Objectif : *accroître la transparence*

Action : *adoption de la méthode de comptabilisation du coût moyen en remplacement de la méthode de comptabilisation par programme pour le secteur aéronautique résultant en :*

- *une meilleure compréhension des états financiers par les investisseurs*
- *un reflet plus rapide de l'incidence de la performance du marché sur les résultats*

Objectif : *raffermir le bilan de Bombardier et augmenter le fonds de roulement*

Action : *programme d'augmentation du capital*

- *émission de 370 millions d'actions à 3,25 \$ l'action pour un total de 1,2 milliard \$*
- *ventes d'actifs incluant Bombardier Produits récréatifs, les Services à la défense et l'aéroport municipal de Belfast pour un produit qui devrait dépasser 1,5 milliard \$*
- *réduction du dividende*

Objectif : *recentrer Bombardier Capital*

Action : *concentrer ses activités*

- *financement de stocks*
- *financement provisoire des avions de transport régional, assujéti à un montant limité et un nombre maximal d'avions*
- *arrêt des activités de montage de crédit-bail pour wagons*
- *poursuite de la liquidation de tous les autres portefeuilles d'activités*

Objectif : *revue de la régie d'entreprise*

Action : *importante revue de la structure et des responsabilités du conseil ainsi que des comités*

- *création de nouveaux comités*
- *changements aux comités existants*
- *abolition du comité exécutif*
- *comités composés exclusivement de membres non reliés*

LE NOUVEAU BOMBARDIER

Concentration sur les secteurs du transport et de l'aéronautique : deux activités de taille presque identique

- *concentration des ressources*
- *gestion mieux ciblée*
- *complémentarités sur les plans opérationnel et financier*
- *cycles différents de produits*
- *occasions de synergies :*
 - *approvisionnement*
 - *ingénierie et conception*
 - *gestion de projets*
 - *ventes et administration*
- *carnet de commandes solide pour chacun des secteurs*

AÉRONAUTIQUE

- *une bonne position sur le marché*
- *le biréacteur régional constitue la pierre angulaire de la restructuration de l'industrie aéronautique au niveau mondial*
- *une gamme complète d'avions d'affaires*
- *les investissements principaux déjà effectués*
- *en bonne position pour une reprise éventuelle*

TRANSPORT

- *une source stratégique de revenus*
- *un bon équilibre avec l'aéronautique*
- *résiste aux récessions*
- *une gamme complète de produits*
- *leadership sur le marché*

À PARTIR DE MAINTENANT

Nouvelle culture d'entreprise définie par :

- *la rigueur comme principe de base*
- *la consolidation vs l'expansion*
- *la création de valeur*
- *une équipe renforcée*
- *des complémentarités accrues*
- *l'élimination des cloisonnements*
- *une plus grande imputabilité*
 - *amélioration de la productivité*
 - *réduction des effectifs*
 - *fiabilité des produits*
 - *livraison dans les délais prévus*
- *pleins feux sur Six Sigma :*
 - *objectifs, données, analyses*
 - *élimination des défauts*
- *clarté et transparence accrues dans l'information financière*
- *une vision conservatrice des actifs et des exigences en matière de provision*
- *assurer un capital adéquat*

DE SOLIDES ASSISES

- *de bons employés*
- *une gamme complète de produits*
- *des clients loyaux*
- *des technologies de pointe*
- *des actifs solides*
- *un carnet de commandes bien garni*

Un train qui s'incline! Les trains Super Voyager construits par Bombardier ont été livrés pour être exploités sur le réseau CrossCountry de Virgin et contribuent à réduire les temps de déplacement, tout en permettant aux voyageurs de bénéficier, pour la première fois au Royaume-Uni, de la qualité et de la sophistication des trains pendulaires. Leur système d'inclinaison à la fine pointe permet aux trains de prendre les virages en toute sécurité à une vitesse plus élevée que les trains conventionnels, sans pour autant nuire au confort des passagers. Les trains Voyager non pendulaires, qui ont obtenu la certification de sécurité en un temps record de 51 semaines après leur entrée en service commercial, offrent également un niveau accru de confort et de sécurité aux voyageurs sur le même réseau.

Mondialement! *En août 2000, la Guangzhou Metro Corporation, en République populaire de Chine, a commandé 156 voitures de métro Movia à la Changchun Bombardier Railway Vehicles Co. Ltd., un consortium formé de Bombardier Transport et de la Changchun Car Company. Le concept modulaire des voitures Movia permet de les fabriquer n'importe où à travers le monde. La première rame de six voitures a été fabriquée à l'usine de Bombardier à Hennigsdorf, en Allemagne, et livrée en décembre 2002. Une deuxième rame est en cours de fabrication à Hennigsdorf et les 24 autres rames le sont en République populaire de Chine, à Changchun.*

Incomparable! Grâce à son ingéniosité et à sa créativité, Bombardier a su transplanter la puissance d'un turboréacteur au cœur même d'une locomotive. Innovation toute récente, la locomotive Bombardier JetTrain, dotée d'un turboréacteur de 5000 ch fabriqué par Pratt & Whitney, est la première locomotive à haute vitesse spécialement conçue pour le marché nord-américain. Pouvant atteindre une vitesse de 240 km/h (150 mi/h), elle est la seule locomotive non électrique à satisfaire les normes rigoureuses de sécurité Tier II de la Federal Railroad Administration des États-Unis. Construite pour coexister avec le transport de marchandises, la locomotive JetTrain peut être utilisée immédiatement sur les voies ferrées nord-américaines sans que des coûts importants soient engagés pour l'électrification du système. La toute première locomotive JetTrain a été dévoilée à la Union Station, à Washington, D.C., le 15 octobre 2002.

Premiers sur le marché! *Bombardier Aéronautique est le chef de file mondial du marché des avions de transport régional grâce à son innovation sur le plan de la technologie et à ses programmes de développement de marchés. Les biréacteurs d'origine Bombardier CRJ200 à 50 places, les appareils Bombardier CRJ700 à 70 places, Bombardier CRJ900 à 86 places et les turbopropulseurs Bombardier Q400 de 68 à 78 places ont tous été les premiers sur leur marché, avec des années d'avance sur leurs concurrents. De nombreuses innovations, comme le système de guidage tête haute HGS, permettant de voler dans des conditions de visibilité extrêmement réduite, ainsi que le système de suppression de bruit et de vibrations NVS, offrant aux passagers de turbopropulseurs une cabine silencieuse digne d'un biréacteur, ajoutent davantage de valeur aux avions régionaux de Bombardier. L'innovation en matière de service à la clientèle s'est concrétisée pour les clients de Bombardier en des services de maintenance de flotte efficaces et économiques dans ses installations réparties à l'échelle mondiale.*

PHOTO : BOMBARDIER CRJ200

Alors que les grandes sociétés aériennes font face à une baisse sans précédent de la demande, de plus en plus de liaisons s'ouvrent aux transporteurs régionaux, particulièrement aux États-Unis. Un tel contexte favorise les biréacteurs régionaux qui seront au centre de la restructuration de l'industrie aérienne. Bombardier y jouera certainement un rôle clé avec sa famille complète d'avions Bombardier CRJ. Malgré un marché peu propice aux avions d'affaires, Bombardier continue d'investir dans le développement de nouveaux appareils pour répondre aux besoins de ses clients, tout en rationalisant ses activités et en ajustant la production aux conditions du marché.

CAPACITÉ D'ADAPTATION

L'industrie du transport aérien en Amérique du Nord et, dans une moindre mesure, en Europe, doit ajuster de façon substantielle son offre à la demande réduite. Alors que les grandes sociétés aériennes stationnent leurs gros-porteurs dans le désert, les transporteurs régionaux américains enregistrent des hausses de trafic, augmentent leur capacité, affichent des taux d'occupation de sièges plus élevés que jamais et dégagent des marges bénéficiaires positives.

Dans ce contexte, Bombardier a livré au cours de l'exercice 220 avions régionaux contre 206 l'exercice précédent. Parmi ses clients, on trouve les transporteurs de Delta Connection, le plus important exploitant d'appareils Bombardier* CRJ* avec 273 appareils assurant 1 750 vols quotidiens entre 158 aéroports; American Eagle, premier transporteur régional mondial; Malev (Express) Hungarian Airlines, première société aérienne d'Europe de l'Est et quatorzième d'Europe à commander des biréacteurs CRJ; et Air Nostrum, franchisé de Iberia, qui a pris livraison du 700^e appareil Bombardier* CRJ200*.

LE RÈGNE DES AVIONS RÉGIONAUX

En janvier 2003, les biréacteurs régionaux assuraient 278 liaisons de plus aux États-Unis et en Europe qu'un an auparavant, une tendance à la hausse constante depuis 2001. Le besoin par les sociétés aériennes de réduire les coûts impliquera que davantage de liaisons soient assurées par des transporteurs régionaux avec des appareils de taille adaptée aux marchés, ce qui créera de nouvelles occasions dans le créneau des appareils de 70 à 90 places. Plus rentables, ces appareils sont tout désignés pour alimenter les aéroports principaux et exploiter des vols directs sur des trajets moins fréquentés.

Ayant déjà fait ses preuves, la famille complète des avions Bombardier CRJ est prête à relever le défi auquel fait face l'industrie du transport aérien – le premier appareil Bombardier* CRJ900* à 86 places a été livré à Mesa Air Group en janvier 2003. Au 31 janvier 2003, 157 millions de passagers avaient effectué 5,2 millions de vols à bord d'avions CRJ depuis l'entrée en service du premier appareil à 50 places en novembre 1992 et le total des commandes fermes, incluant les appareils livrés à 37 compagnies aériennes qui détiennent ou louent des avions dans 20 pays, s'élevait à 1 212 appareils.

BOMBARDIER CRJ700



Les commandes conditionnelles et les options portent à 2 375 le nombre total d'avions inscrits au carnet de commandes, faisant du biréacteur Bombardier CRJ l'appareil de transport régional le plus populaire jamais construit.

Les turbopropulseurs Bombardier* de série Q*, Q pour quiétude, sont tout aussi fiables que les biréacteurs et encore plus économiques sur les trajets courts ou moins fréquentés. Presque aussi rapide qu'un biréacteur, le turbopropulseur Bombardier* Q400* à 70 places, le plus récent de la famille, affiche un taux de ponctualité supérieur à 99,5% chez les principaux opérateurs. Depuis la première livraison en février 2000, un total de 71 appareils Q400 ont été livrés à des transporteurs aériens dont Horizon Air en Amérique du Nord et SAS Commuter, Tyrolean et Widerøe en Europe.

ÉCONOMIES « FAMILIALES »

Alors que les transporteurs continuent à redéfinir l'industrie aérienne, l'approche « famille de produits » adoptée par Bombardier lui permet de répondre à la demande avec des avions dérivés fiables à bon rendement économique. Par exemple, l'appareil Bombardier CRJ900, dérivé du Bombardier* CRJ700* à 70 places, est moins lourd que ses principaux concurrents, ce qui réduit les coûts d'exploitation et les frais d'aéroport.

Exploiter une flotte d'appareils de capacités différentes appartenant à une même famille permet au transporteur de faire d'importantes économies: réduction des stocks de pièces, des équipements de soutien ainsi que des frais d'équipage puisqu'un même groupe de pilotes sera apte à prendre les commandes de tous les modèles d'une même famille. Les différentes configurations de sièges permettent aux transporteurs de choisir l'appareil qui répond le mieux à la demande.

LE 200^e BOMBARDIER LEARJET 45

En janvier 2002, l'astronaute Gene Cernan, commandant d'Apollo 17, la dernière mission de la NASA vers la lune, se qualifiait pour piloter l'avion d'affaires Bombardier* Learjet* 45. Pilote de longue date et adepte du Learjet 45, le commandant Cernan a décrit le Learjet 45 comme l'un des meilleurs avions qu'il ait pilotés. Le 200^e appareil Learjet 45 a été livré au cours de l'exercice, soit moins de quatre ans après son entrée en service.

L'avion Bombardier Learjet 45 XR, version perfectionnée de l'appareil Learjet 45, a été dévoilé au salon aéronautique de Farnborough en juillet. Il permet une plus grande charge au décollage, une ascension plus rapide, des vitesses accrues à certaines altitudes et offre plus de confort aux passagers. Les exploitants actuels de l'appareil Learjet 45 pourront obtenir les performances du XR à l'aide de bulletins de service de Bombardier, un autre avantage de l'approche « dérivés ».

Également lancé à Farnborough, le biréacteur d'affaires léger Bombardier Learjet 40, dérivé de l'appareil Learjet 45 et offert à prix moins élevé, s'avère également plus économique à exploiter. Il offre aussi la meilleure combinaison rayon d'action et vitesse de sa catégorie.

LE BOMBARDIER GLOBAL 5000, UN APPAREIL DES PLUS COMPÉTITIFS

Lancé en février 2002, le biréacteur d'affaires intercontinental à grande vitesse Bombardier Global 5000* tire parti de la plateforme éprouvée de l'appareil Bombardier* Global Express* pour répondre aux besoins du marché des biréacteurs d'affaires de très grande dimension. Pourvu de la cabine la plus spacieuse de sa catégorie, l'avion Bombardier Global 5000 peut relier sans escale l'Europe continentale à l'Amérique du Nord à une vitesse de Mach 0,85 avec huit passagers et trois membres d'équipage.

Le très long-courrier Global Express surpasse tous ses concurrents dans presque tous les domaines de performance avec un taux de ponctualité de 99,18 %. Le 100^e appareil a été livré en octobre 2002.

L'appareil Bombardier Global 5000 et le biréacteur d'affaires superintermédiaire Bombardier* Challenger* 300, initialement nommé Bombardier* Continental*, contribueront à la prochaine phase de croissance du marché des avions d'affaires, puisque deux créneaux bien précis seront

alimentés par ces appareils des plus compétitifs. L'appareil Challenger 300, qui a fait ses débuts en septembre, symbolise tous les attributs de fiabilité et de durabilité éprouvés des avions Bombardier Challenger au fil des deux dernières décennies.

UN MONDE DE DÉFIS

Dans un marché difficile, Bombardier a livré 77 avions d'affaires neufs au cours de l'exercice, en baisse comparativement à 162 lors de l'exercice précédent. Cette diminution reflète le recul du marché mondial des avions d'affaires depuis la mi-2001 en raison du ralentissement économique, les ventes d'avions d'affaires étant directement liées à la rentabilité des entreprises et à la santé de l'économie.

En dépit de la faiblesse persistante des économies américaine et européenne, le nombre de livraisons d'avion pour l'exercice 2004 devrait être à un niveau similaire à celui de l'exercice 2003.

« Nous avons pris des décisions difficiles mais nécessaires pour conserver notre potentiel de rentabilité et d'investissement », a affirmé Pierre Beaudoin, président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique. « Nous avons fait face à un marché défavorable avec grande détermination et nous avons malgré tout augmenté notre productivité. En faisant preuve de prudence maintenant, nous pourrions profiter pleinement de la reprise économique. Nos avions d'affaires dérivés seront les premiers sur le marché. Chez Bombardier, l'innovation n'est pas cyclique. Nos multiples plateformes à partir desquelles nous développons de nouveaux avions régionaux et d'affaires permettent de renouveler notre portefeuille de produits. En lançant de nouveaux avions même en période de ralentissement économique, nous imposons notre rythme et nous agissons comme un véritable chef de file ».

* Marque(s) de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

Les exploitants ferroviaires exigent de plus en plus la fiabilité, la vitesse, le confort des passagers et la rentabilité. Les produits et les services novateurs de Bombardier rehaussent les normes en matière de transport ferroviaire alors qu'on assiste à une véritable renaissance du transport-passagers sur rail à travers le monde.

HAUSSER LA BARRE

Les usagers du transport ferroviaire britannique bénéficient d'un service fortement amélioré depuis la mise en service de 130 nouveaux trains interurbains Bombardier* Electrostar*. Affichant un taux de ponctualité de 99,7 %, ces trains répondent à de nouvelles normes de fiabilité et ont gagné en popularité auprès des exploitants et des passagers au Royaume-Uni. Les voitures Electrostar sont climatisées et dotées d'un système de sécurité vidéo en circuit fermé et de toilettes accessibles aux handicapés. À ce jour, plus de 1 600 voitures ont été commandées par les exploitants britanniques c2c, Connex et GoVia.

Le métro de Bucarest prend livraison de nouvelles caisses en acier inoxydable rutilantes, fabriquées par Bombardier en Suède puis expédiées démontées vers la Roumanie pour y être assemblées. Cette formule novatrice réduit coûts et délais de livraison.

LA FORCE DES « FAMILLES »

Les familles de produits de haute qualité, combinées aux innovations, constituent une force de Bombardier. Le concept de produits dérivés permet de tirer parti des succès commerciaux établis et de développer des véhicules novateurs en misant sur des technologies éprouvées. La fiabilité démontrée et les coûts de développement moindres sont de réels bénéfices pour les exploitants.

Les plus récents produits dérivés de Bombardier incluent la voiture nord-américaine à double niveau BiLevel*; le modèle Meridian**, version moderne des voitures du train interurbain britannique Voyager**; une nouvelle génération de voitures à double niveau pour la Deutsche Bahn; une large gamme de locomotives diesels et électriques dérivées de la BR 185; des rames de métro Bombardier* Movia* modifiées pour différents clients et différents pays et la navette Innovia*, inspirée du modèle Bombardier* CX-100*.

PLUS RAPIDE, PLUS VITE

Les trains interurbains doivent rouler à des vitesses supérieures pour concurrencer d'autres moyens de transport. En Amérique du Nord, une douzaine de corridors à haute vitesse sont à différentes étapes de leur développement. Toutefois, compte tenu des contraintes de coûts et de temps, ils ne seront pas tous électrifiés à court terme.

La locomotive à haute vitesse Bombardier* JetTrain*, qui a été dévoilée en octobre à la gare Union Station de Washington, D.C., constitue une solution immédiate et fiable. Basée sur une technologie novatrice, la locomotive JetTrain est propulsée par un turboréacteur permettant la vitesse et l'accélération des trains électriques sans les coûts d'électrification des rails. Pouvant circuler à des vitesses dépassant 240 km/h (150 mi/h), elle accélère deux fois plus vite que les trains diesels conventionnels. Elle est de plus moins bruyante, et son utilisation réduit substantiellement les émissions de gaz à effet de serre.

LE BIMODE : UNE INNOVATION

La Société Nationale des Chemins de fer Français a octroyé en 2001 un contrat de 2,3 milliards \$ à Bombardier pour fabriquer jusqu'à 500 trains régionaux. Le choix a porté sur Bombardier, entre autres en raison du besoin de réduire les émissions atmosphériques et sonores en gare.

Le nouveau train appelé Autorail Grande Capacité (AGC) constitue la solution novatrice de Bombardier. L'AGC peut être exploité en mode diesel, en mode électrique, ou en bimode qui associe les motorisations diesel et électrique. Avant d'entrer en gare, le conducteur passe en mode électrique et coupe les moteurs diesels. En plus de permettre une réduction des émissions, l'AGC offre de larges caisses articulées; un plancher bas continu; une capacité de 160 à 220 passagers et une vitesse de pointe de 160 km/h (100 mi/h). Bombardier redéfinit la norme en matière de transport ferroviaire régional.

UN AUTRE TRAIN PRÉCURSEUR

En octobre, Sa Majesté le roi d'Espagne, Juan Carlos 1^{er}, prenait place dans un autre train interurbain précurseur, le modèle AVE** S 102. Ayant atteint 359 km/h (223 mi/h) sur la liaison Madrid-Velida, un record de vitesse pour l'Espagne, ce train, qui est l'un des plus rapides au monde, combine les plus récentes technologies en aérodynamisme et en systèmes de propulsion, de freinage et de bogie. Il est le résultat d'une collaboration fructueuse avec le constructeur espagnol Talgo.

En avril 2003, le financement du contrat octroyé au consortium Metronet pour la modernisation des deux-tiers du métro de Londres a été conclu. La part de Bombardier dans ce contrat est estimée à 8,6 milliards \$⁽¹⁾ (3,4 milliards £) sur 15 ans. À titre d'actionnaire de Metronet et de fournisseur de systèmes clés en main du projet,

VOITURE À DOUBLE NIVEAU



Bombardier a des contrats pour fournir du matériel roulant, des systèmes de signalisation, de la maintenance, des services de gestion de projets et l'intégration de systèmes.

En août, la mise en service de la nouvelle ligne Millennium du système de métro SkyTrain** de Vancouver en faisait le système entièrement automatisé le plus long au monde avec ses 49 kilomètres (30 milles). Un monorail automatisé transportera également quelque 19 millions de passagers par année d'un casino à l'autre le long du célèbre corridor touristique de Las Vegas.

Bombardier est un joueur important de l'industrie pour les projets clés en main en Amérique du Nord, en Europe et en Asie ainsi que pour les secteurs du transport en commun, des navettes sur mesure et des véhicules légers sur rail.

LA SIGNALISATION SANS LES SIGNAUX

L'été dernier, les passagers voyageant entre Olten et Lucerne, en Suisse, ont pu remarquer la disparition des feux rouges et verts le long des voies, remplacés par un système de signalisation par radio développé par Bombardier. Fondé sur le système de gestion du trafic ferroviaire européen ERTMS, il rend désuets les signaux optiques car il permet aux conducteurs de trains de recevoir leurs instructions par radio. Le système surveille aussi la vitesse du train et peut intervenir automatiquement au besoin.

Le système ERTMS est appelé à devenir la nouvelle norme de signalisation européenne et à remplacer les différents systèmes nationaux. Actuellement, un train doit changer de locomotive et de conducteur aux frontières, engendrant délais et coûts supplémentaires. L'adoption généralisée du ERTMS permettra un transport ferroviaire homogène à travers toute l'Europe.

L'interopérabilité, soutenue par l'Union Européenne, constitue un autre développement qui pourrait réduire de 30 à 40 % les coûts d'exploitation et les investissements en nouveaux équipements. Bombardier s'active déjà à rapprocher les pays européens en développant le prochain système ferroviaire transeuropéen. Une nouvelle famille de locomotives « multi-systèmes », adaptées à presque toutes les voies ferrées existantes et filant à des vitesses pouvant atteindre 200 km/h (124 mi/h), est en cours de conception.

RENAISSANCE DU TRANSPORT-PASSAGERS SUR RAIL

Bombardier est un joueur clé auprès des méga-cités qui investissent massivement dans le transport urbain pour décharger les réseaux routiers et réduire les émissions atmosphériques. Les autorités régionales et nationales s'engagent de plus en plus à développer des corridors haute vitesse pour décongestionner les autoroutes et les aéroports et Bombardier est un acteur important dans ces projets.

MISER JUSTE

Bombardier est le chef de file mondial de l'industrie du matériel de transport sur rail et des services connexes. Au cours de l'année civile 2002, la Société a remporté 21 % des nouvelles commandes d'un marché mondial estimé à 55 milliards\$. On prévoit une croissance du marché global d'approximativement 8 % par an au cours des prochaines années.

« Bombardier Transport a le savoir-faire, les produits et les services pour demeurer le chef de file de l'industrie. Nous avons aussi l'avantage d'œuvrer dans un secteur économique qui résiste aux récessions », a affirmé Pierre Lortie, président et chef de l'exploitation de Bombardier Transport. « Ainsi, grâce à un niveau élevé de nouvelles commandes l'an dernier, notre carnet a atteint un niveau record de 25,7 milliards\$. La croissance demeure un objectif important mais nous mettons également en place des programmes pour accroître nos rendements opérationnels et nos marges bénéficiaires. Être le chef de file exige que nous écoutions nos clients, que nous missions juste, de la conception du produit à sa livraison, et que nous soyons toujours là pour les appuyer ».

⁽¹⁾ Fondé sur le taux de change au 31 janvier 2003.

* Marque(s) de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

** Meridian est une marque de commerce de Midland Mainline.

** Voyager est une marque de commerce de Virgin Group.

** AVE est une marque de commerce de RENFE.

** SkyTrain est une marque de commerce de BC Transit Corp.

BOMBARDIER PRODUITS RÉCRÉATIFS

Bombardier est le chef de file mondial des industries de la motoneige et de la motomarine et un joueur en ascension rapide dans le marché des véhicules tout-terrains. Avec ses technologies écologiques de pointe, ses produits novateurs emballants et ses techniques de fabrication efficaces, rentables et axées sur la qualité, Bombardier a réinventé les marchés des véhicules récréatifs et utilitaires. Les moteurs hors-bord Johnson et Evinrude, entièrement repensés, témoignent également du leadership de Bombardier sur le plan technologique.

AVENTURES EXTRAORDINAIRES

En juillet, le comte Alvaro de Marichalar est entré dans l'histoire en traversant l'Atlantique aux commandes d'une motomarine Sea-Doo® XP. Au cours de ce voyage mémorable de 54 jours, il a franchi plus de 8000 milles nautiques. Pendant ce temps, plus d'un million de plaisanciers en Amérique du Nord, et beaucoup d'autres ailleurs dans le monde, prenaient plaisir à conduire leurs motomarines. Bombardier est demeurée le chef de file du marché mondial au cours de l'exercice, augmentant sa part de marché à 47 %.

Dans son dernier film *Die Another Day* sorti en novembre, l'agent secret britannique James Bond poursuit ses ennemis sur les étendues glacées de l'Islande aux commandes de la motoneige Ski-Doo® MX-Z® REV® dotée de la technologie dernier cri. Ailleurs, quelque deux millions et demi de motoneigistes, en Amérique du Nord seulement, parcouraient les sentiers enneigés. Bombardier a confirmé son leadership mondial grâce à son nouveau châssis REV dont l'ergonomie, l'ingénierie et le design sont inédits. Au cours de la dernière saison, Bombardier a repris la première place parmi les fabricants de motoneiges avec plus d'un tiers des ventes à l'échelle mondiale.

En décembre, 16 grues blanches, de grands échassiers, ont atteint leurs quartiers d'hiver après un périple de 1800 kilomètres (1200 milles) les ayant menées de l'Indiana jusqu'à la Floride, guidées par un avion ultraléger doté d'un moteur Rotax® fabriqué par Bombardier. Ces vols, maintenant courants, évoquent le film de 1996 *Fly Away Home*, décrivant la migration d'oies orphelines qui ont suivi un ultraléger de l'Ontario jusqu'en Virginie. En plus des ultralégers, les moteurs Rotax propulsent avec fiabilité des karts et des scooters, ainsi que les motoneiges, les motomarines et les véhicules tout-terrains (VTT) de Bombardier.

L'INNOVATION AU TRAVAIL ET DANS LES LOISIRS

Les véhicules récréatifs de Bombardier n'ont pas uniquement une vocation de divertissement. Comme c'était le cas pour les missionnaires, les médecins, les prospecteurs, les arpenteurs et les gardiens de la faune, qui ont été les premiers propriétaires de motoneiges Ski-Doo, ces véhicules peuvent parfois faire la différence entre la vie et la mort pour les Inuits dans le Haut-Arctique. L'armée norvégienne les utilise pour ses opérations, et elles servent aussi à rassembler les troupeaux de rennes en Laponie.

BOMBARDIER TRAXTER MAX



Les spécialistes de Sea World, en Floride, utilisent la motomarine Sea-Doo pour secourir les mammifères marins en détresse. Les adeptes de la pêche sportive et commerciale du monde entier ont adopté les moteurs hors-bord Johnson® et Evinrude®. Dans le cadre de sa mission de protection des océans, Jean-Michel Cousteau, qui fait confiance à ces moteurs réputés depuis 1990, a équipé, en février 2002, tous les bateaux de la flotte de la Ocean Futures Society des plus récents modèles Evinrude à faible niveau d'émissions.

Grâce à la flexibilité, à la durabilité et à l'ingénierie novatrice de ces véhicules, en version récréative ou utilitaire, Bombardier est devenue le chef de file mondial des industries de la motoneige et de la motomarine et un joueur en ascension rapide du marché des VTT. La Société est également devenue un fabricant majeur de moteurs écologiques à bon rendement énergétique.

La qualité des techniques de fabrication et leur efficacité économique ont attiré l'attention de la revue *Fortune* qui publiait dans son édition de septembre que Bombardier établit des normes élevées en matière de qualité, d'entretien préventif et d'automatisation. L'article décrivait comment Bombardier avait remis en route de façon exceptionnelle, en 78 jours, les opérations de production de moteurs Johnson et Evinrude dans son usine de Sturtevant au Wisconsin.

DES MOTOMARINES PRIMÉES

En 2002, la motomarine Sea-Doo GTX** 4-TEC* a littéralement volé la vedette chez les concessionnaires. Elle a été proclamée « motomarine de l'année » par la revue *Watercraft World*, a remporté le prix de l'éditeur du magazine *MotorBoating* et celui de l'innovation de la

National Marine Manufacturers Association. La motomarine s'est distinguée en raison du faible niveau d'émissions de son moteur à quatre temps, de son système de réduction du niveau sonore D-Sea-Bel*, qui en fait la motomarine la plus silencieuse jamais produite, et de ses dispositifs de sécurité désormais standards, comme le système O.P.A.S. d'aide à la direction en absence de propulsion et la clé d'apprentissage Sea-Doo Learning Key*.

DES MOTEURS PLUS ÉCOLOGIQUES

Fidèle à son engagement d'être un chef de file en matière d'environnement en fabriquant des produits récréatifs plus écologiques, plus silencieux et agréables à conduire, Bombardier offre deux technologies : les moteurs écologiques, à deux temps et à quatre temps.

Dans le secteur de la motoneige, Bombardier a également lancé avec succès son nouveau moteur à quatre temps Rotax V-1000* 4-TEC, dont les rejets d'hydrocarbures sont 80 % plus faibles et les économies de carburant 30 % plus importantes que ceux des moteurs à deux temps conventionnels.

En février 2003, Bombardier a aussi lancé sa technologie Evinrude E-TEC* qui a donné naissance à la première famille de moteurs hors-bord nautiques conçus et fabriqués par Bombardier. E-TEC est un tout nouveau système de propulsion qui intègre les meilleures technologies hors-bord existantes et tire partie de l'expertise en ingénierie de Bombardier pour créer une nouvelle génération de moteurs hors-bord à combustion interne.

Les moteurs E-TEC sont beaucoup plus silencieux et leur rendement énergétique est exceptionnel. La gamme complète de moteurs a été conçue en conformité avec les exigences du California Air Resources Board (CARB), qui régit les normes relatives aux émissions les plus sévères en Amérique du Nord. Les moteurs E-TEC constitueront la première gamme complète de moteurs de l'industrie à être conformes à la cote trois étoiles du CARB.

NOUVEAUX CONCEPTS DE MOTONEIGES ET DE VTT

Le nouveau châssis REV, qui constitue la modification la plus radicale à survenir dans l'architecture des motoneiges en plus de 40 ans, a réinventé l'ergonomie de ce sport. En déplaçant considérablement vers l'avant le siège du conducteur et en centralisant les masses, on a considérablement amélioré le confort, la maniabilité et les performances de la motoneige.

Les nouveaux VTT lancés par Bombardier au cours de l'exercice incluent le modèle Bombardier* Traxter* MAX 500 cc, le tout premier VTT vraiment conçu pour deux personnes, et le modèle intermédiaire Bombardier Outlander* 400 H.O. 4x4, proclamé « VTT de l'année » par la revue *ATV Magazine* en raison de ses niveaux de confort et de performance jusqu'ici inaccessibles à ce prix.

Spécialement conçu pour une plus grande stabilité et un meilleur contrôle, le modèle Traxter MAX repose sur un châssis Traxter allongé et le concept du passe-pied permet au conducteur de monter et de descendre facilement, sans gêner le passager dont le siège est surélevé, lui assurant ainsi une meilleure visibilité.

La qualité exceptionnelle et le concept novateur de ce véhicule utilitaire ont incité Deere & Company à conclure une alliance stratégique avec Bombardier pour développer de nouvelles technologies et de nouveaux véhicules. La première étape sera de produire des véhicules dérivés des châssis de Bombardier VTT, portant la marque John Deere.

NOTRE ENGAGEMENT POUR LE FUTUR

Bombardier Produits récréatifs s'est engagé à offrir une satisfaction totale à ses clients par le biais d'une offre accrue en produits et services de haute qualité et en technologies plus écologiques. « Notre position de chef de file en matière de technologie, notre capacité reconnue à développer des véhicules récréatifs et utilitaires de pointe ainsi que notre large gamme de produits assurent un avenir solide à Bombardier Produits récréatifs », a affirmé Michel Baril, président et chef de l'exploitation. « Notre engagement fait en sorte que chacun puisse apprécier son sport motorisé favori tout en respectant l'environnement ».

Le 3 avril 2003, la Société a annoncé son plan de se départir de ses activités dans le secteur des produits récréatifs. Les membres de la famille Bombardier ont exprimé un intérêt à participer au processus en se joignant à un éventuel groupe d'investisseurs cherchant à se porter acquéreur de ces activités. Le conseil d'administration a formé un comité composé d'administrateurs indépendants pour superviser le processus de vente et s'assurer qu'il s'effectue dans les meilleurs intérêts de la Société et de tous ses actionnaires, pour évaluer les offres ou d'autres alternatives, et pour faire des recommandations au conseil.

* Marque(s) de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

** GTX est une marque de commerce de Castrol Limited.

Bombardier Capital offre des services de financement de stocks aux détaillants et de financement intérimaire pour les avions régionaux de Bombardier. Ces créneaux cadrent avec les compétences spécialisées et le savoir-faire éprouvé de Bombardier Capital s'appuyant sur une solide équipe de professionnels.

DU FINANCEMENT SÉLECTIF

Malgré une conjoncture économique difficile, Bombardier Capital a clos l'exercice avec un bilan plus solide et un profil de risque amélioré. Cette bonne performance résulte de rendements positifs dans ses portefeuilles stratégiques et de la liquidation ordonnée des portefeuilles d'activités abandonnées.

En septembre, la Société a annoncé la mise en vente et la liquidation progressive des portefeuilles d'affacturage de débiteurs et de financement d'avions d'affaires et en avril 2003, elle a annoncé sa décision de cesser ses activités de montage de crédit-bail pour les wagons de marchandises.

Bombardier Capital se concentre désormais sur des activités ciblées offrant une solide rentabilité, tout en satisfaisant des normes de qualité de crédit conservatrices. Ces activités sont le financement de stocks sur base garantie pour les détaillants aux États-Unis et au Canada, et le financement intérimaire pour les avions régionaux de Bombardier.

FINANCEMENT DE STOCKS

Les nombreux détaillants et fabricants, clients de Bombardier Capital, apprécient sa technologie à la fine pointe, la qualité de son service et sa connaissance du produit. Dans les sondages annuels, son équipe de ventes et d'exploitation surpasse les concurrents quant à sa connaissance du produit, la flexibilité de ses termes de financement et la fréquence de ses rencontres avec le client.

Les concessionnaires financés par Bombardier Capital sont principalement dans les secteurs des produits nautiques, des maisons usinées et des véhicules récréatifs, incluant les produits fabriqués par Bombardier.

Le financement de stocks pour les détaillants de produits récréatifs de Bombardier permet à la Société de s'approprier une plus grande part de la chaîne des profits et d'offrir à ses concessionnaires un meilleur service à la clientèle. Les quelque 4 000 détaillants récemment autorisés à vendre les moteurs hors-bord réinventés Johnson et Evinrude en sont un bel exemple.

FINANCEMENT INTÉRIMAIRE

Bombardier Capital continuera de fournir du financement intérimaire pour les ventes d'avions régionaux de Bombardier jusqu'à ce que le financement avec une tierce partie soit mis en place. Le niveau de financement sera cependant assujéti à un montant limite ainsi qu'à un nombre maximal d'avions.

PORTEFEUILLES D'ACTIVITÉS ABANDONNÉES

Les portefeuilles d'activités qui seront vendus ou qui sont mis en liquidation représentent environ 5 milliards \$ des actifs sous gestion de Bombardier Capital, sur un total de 9,7 milliards \$, avant provision pour pertes sur créances, au 31 janvier 2003. Le produit tiré de la liquidation ou de la vente servira au remboursement de la dette.

La liquidation des portefeuilles d'activités abandonnées sera substantiellement complétée d'ici deux à trois ans. Ces portefeuilles sont bien provisionnés pour perte de crédit, et s'appuient sur des prévisions conservatrices.

POTENTIEL DE BOMBARDIER CAPITAL

« À court terme, la réduction de la dette et la consolidation continueront d'être prioritaires », affirme Brian Peters, président et chef de l'exploitation de Bombardier Capital. « Une bonne performance de nos principales activités, une gestion serrée de nos dépenses, des normes de crédit et un bilan renforcés contribuent à créer de solides assises pour accroître la rentabilité et la valeur pour les actionnaires ».

EXPLORER DE NOUVELLES PERSPECTIVES

Au cours de l'exercice, les gestionnaires de Bombardier International ont parcouru la plupart des pays de l'Asie-Pacifique et rencontré partenaires et clients potentiels pour les groupes manufacturiers de Bombardier. Lors de ces rencontres, ils ont fait la promotion de la qualité des produits de Bombardier et de ses concepts de transport novateurs.

À cette étape exploratoire, ils ont préparé le terrain pour des ventes d'avions régionaux et d'affaires, de matériel de transport sur rail et de véhicules récréatifs. Ils ont identifié de nouvelles possibilités d'investissement et de sources d'approvisionnement en matériel et en services et repéré quelques excellents candidats pour Bombardier.

LA CHINE : DE NOUVELLES AVENUES

En Chine, Bombardier International a soutenu les initiatives prises par Bombardier Transport pour devenir l'un des partenaires de choix pour le développement de services ferroviaires fiables. L'exercice 2003 a été fructueux. En septembre, un contrat de remise à neuf de 96 voitures du métro de Shanghai était confié à Bombardier – son premier contrat majeur de services dans le nouveau marché mondial des métros ayant le plus fort potentiel. En décembre, une commande de 60 voitures pour le métro de Shanghai a été reçue. En janvier, le Shanghai Railways Administration Bureau prenait possession des 22 premières voitures interurbaines de luxe d'une commande de 300 voitures, construites par le consortium Bombardier Sifang Power (Qingdao) Transportation Ltd.

Le marché aéronautique est tout aussi prometteur. La demande en avions régionaux de ce vaste pays devrait atteindre 300 appareils au cours de la prochaine décennie et Bombardier en est déjà le principal fournisseur avec 27 appareils en service. En septembre, Shandong Airlines signait un contrat d'achat pour deux appareils Bombardier CRJ700, devenant le premier exploitant de ce type d'appareil en Chine et en Asie-Pacifique. En avril 2002, Shandong Airlines et Bombardier ont ouvert à Qingdao le tout premier centre de formation d'Asie pour les exploitants d'avions régionaux.

FLEXJET, UN CONCEPT QUI PLAÎT

Posséder un avion d'affaires est peu répandu en Chine mais le réseau de vols nolisés Bombardier* Flexjet* Asie-Pacifique, lancé au Salon Asian Aerospace en février 2002, a été bien reçu.

DES CHAMPS D'ACTION ÉLARGIS

La Russie est un autre marché prometteur. L'amélioration de son économie lui permettra de remplacer ses infrastructures de transport. Plus de 25 000 voitures et locomotives devraient être remplacées ou rénovées au cours des dix prochaines années. Alors que le pays continue de connaître une croissance économique constante, les conditions sont également favorables au renouvellement de son imposante flotte d'avions civils dont la moyenne d'âge est supérieure à 25 ans.

Bombardier a fait son entrée sur le marché prometteur de l'Inde en aidant Air Sahara dans l'acquisition d'un certain nombre d'appareils Bombardier CRJ d'occasion qui seront les premiers biréacteurs régionaux en service dans le sous-continent indien.

UNE EMPREINTE MONDIALE

Bombardier développe à travers le monde un réseau des meilleurs fournisseurs et partenaires et met en place ses propres installations manufacturières et de services. AIDC à Taiwan et Mitsubishi au Japon sont des partenaires clés en aéronautique. Bombardier Transport produit des logiciels en Thaïlande et des systèmes de signalisation en Russie. Bombardier Produits récréatifs fabrique des moteurs hors-bord Johnson et Evinrude dans le sud de la Chine. D'ici quelques années, les marchés non traditionnels feront partie intégrante des opérations globales de la Société.

« Le mandat de Bombardier International est de poursuivre une stratégie globale visant les marchés non traditionnels », indique Robert Greenhill, président et chef de l'exploitation de Bombardier International. « Notre rôle consiste à aider les groupes manufacturiers à identifier des occasions d'affaires rentables, à les appuyer dans leurs négociations et à maintenir un réseau de relations de haut niveau dans les secteurs privé et public. Bien que les résultats ne soient pas toujours immédiats, Bombardier récolte déjà les fruits de cet engagement soutenu ».

* Marque(s) de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

Bombardier investit de façon importante dans les communautés où elle exerce ses activités, toujours dans un souci d'y améliorer la qualité de vie. Cela démontre simplement sa poursuite de l'excellence comme citoyen corporatif. Les employés qui choisissent d'investir du temps et de l'argent pour partager cet objectif, et de faire de leur milieu un monde meilleur pour le bénéfice de tous, reçoivent aussi l'appui de Bombardier. La Société s'est engagée également à améliorer continuellement ses pratiques industrielles pour assurer la sécurité et la santé au travail ainsi qu'à innover en offrant des produits toujours plus respectueux de l'environnement.

La responsabilité sociale fait partie intégrante de la mission de Bombardier. Cela se concrétise sous différentes formes et repose sur les substantielles contributions annuelles de la Société, majoritairement à la Fondation J. Armand Bombardier. En décembre 2002, le National Post classait Bombardier et la Fondation J. Armand Bombardier parmi les plus grands philanthropes du Canada.

LA FONDATION J. ARMAND BOMBARDIER

À titre d'organisme de bienfaisance, la Fondation appuie un nombre important d'initiatives dans le domaine de l'éducation, de la santé, des arts et du développement social. Au cours de l'exercice, la Fondation a distribué 9 millions \$ à divers organismes canadiens.

À lui seul, le secteur de l'éducation a reçu 3,5 millions \$. Des dons ont été octroyés pour la création de chaires universitaires, entre autres à la Fondation de l'Université du Québec à Trois-Rivières, à la Richard Ivey School of Business de l'University of Western Ontario et pour l'attribution de bourses d'études au Collège Sainte-Anne-de-la-Pocatière. Également, la Fondation poursuit ses engagements majeurs auprès de l'Université de Montréal, de l'Université du Québec à Montréal, de l'Université du Québec à Chicoutimi, de l'Université Laval, de l'Université McGill, de l'University of Toronto et du Bureau canadien de l'Éducation internationale.

La Fondation accorde environ 15 % de ses dons au domaine de la santé. Des dons ont été faits, entre autres, à l'Hôpital Charles Lemoyne de Longueuil au Québec pour la création d'une chaire clinique en réadaptation au travail, à la Fondation du Centre Hospitalier de Granby pour l'amélioration de ses services en imagerie médicale et à la Fondation d'oncologie Ville Marie pour le traitement du cancer du sein. Elle soutient également plusieurs programmes de recherche sur les maladies cardio-vasculaires notamment à l'Institut de recherches cliniques de Montréal et au Fonds de recherche de l'Institut de cardiologie de Montréal.

Dans le domaine artistique, un appui est apporté à des organisations comme le Musée des beaux-arts de Montréal, l'Orchestre Métropolitain du Grand Montréal, la Fondation du Centre National des Arts à Ottawa, l'École Nationale de Théâtre du Canada à Montréal et le Royal Winnipeg Ballet.

Sensible à la lutte contre la pauvreté et les inégalités sociales, la Fondation a appuyé divers organismes communautaires tant à Montréal et à Québec qu'à Toronto par des dons totalisant plus de 2 millions \$ pour l'exercice.

Cette année encore, dans le cadre de la campagne de souscription annuelle de Centraide-United Way, la Fondation, la famille Bombardier et les employés de Bombardier ont renouvelé leur appui en contribuant généreusement pour une somme totale de plus de 1,6 million \$.

Des écoliers d'Irlande du Nord ont été sensibilisés aux notions du vol et de l'innovation en participant à un concours organisé par Bombardier visant à battre le record mondial de distance parcourue par un avion en papier. Le gagnant a fait voler son avion sur une distance impressionnante de 31 mètres (102 pieds).

Depuis trois ans, Bombardier Capital commandite le centre d'alphabétisation d'une garderie qui permet à de jeunes enfants de Jacksonville en Floride d'apprendre à lire en écoutant des livres audio.

opérationnelles et physiques pour le déroulement de cet événement sur son terrain de 300 acres, incluant les pistes de décollage et d'atterrissage, Bombardier a créé un centre de contrôle, opérationnel 24 heures sur 24, pour gérer toute situation imprévue.

Également en juillet, des élèves de Toronto âgés entre 9 et 12 ans ont travaillé avec des ingénieurs de Bombardier Aéronautique à la conception, la fabrication et la commercialisation d'un prototype de planeur dans le cadre du programme « A World in Motion ».

Dans le cadre de sa coentreprise avec la société nationale de chemins de fer en Ouganda, Bombardier Transport a utilisé l'excès de capacité de son usine pour réparer la machinerie d'autres entreprises de la région et assurer une formation technique à la population locale. Pour cela, le centre a remporté le prix d'excellence P&O Nedlloyd, décerné par Worldaware, organisme de charité du Royaume-Uni.

Au cours de l'automne, quelque 30 employés de Bombardier Transport du site de Bautzen en Allemagne ont passé leur temps libre à aider les victimes de la plus importante inondation ayant frappé la Saxe au cours des 100 dernières années. Ils ont aidé à pomper les caves, à enlever les meubles endommagés des appartements et à réparer des maisons. Ce travail communautaire a dépassé les 500 heures. Aussi, plus de 550 000 \$ (350 000 €), dont la moitié a été donnée par les employés de Bombardier Transport en Allemagne, et l'autre moitié par la Société, ont été destinés à trois projets spécifiques visant la reconstruction d'un pont, le soutien du travail de rénovation effectué par des associations communautaires et la reconstruction d'une école maternelle.

Bombardier Produits récréatifs a construit six véhicules de transport Muskeg*, destinés à la distribution des vivres à travers l'Afghanistan pour le compte du Programme alimentaire mondial de l'ONU. Deux employés de Bombardier se sont portés volontaires pour livrer ces véhicules utilitaires tout-terrains en mars 2002, et en dépit des conditions dangereuses, ils ont donné au personnel local du Programme la formation nécessaire à la conduite et à la maintenance des véhicules.

AUTRES ENGAGEMENTS COMMUNAUTAIRES

En plus du travail effectué par la Fondation, la Société et ses employés ont contribué généreusement temps et argent à une multitude de projets communautaires.

À Belfast en Irlande du Nord, Bombardier Aéronautique offre aux jeunes adultes un programme de formation d'une durée de trois ans visant leur réinsertion dans le monde du travail. Il commandite également un centre d'ingénierie manufacturière au sein du Belfast Institute of Further and Higher Education.

Sur le site de Downsview, près de Toronto en Ontario, Bombardier a accueilli en juillet près d'un million de jeunes provenant de 150 pays pour les célébrations des Journées Mondiales de la Jeunesse 2002 qui incluaient la visite du pape Jean-Paul II. En plus de fournir des ressources

Les différents établissements de Bombardier et leurs employés ont une longue tradition de collecte de fonds pour leurs communautés. Cela se concrétise par des initiatives et des projets tels que courir des marathons, faire des rallyes à bord de véhicules tout-terrains et de motoneiges, créer un centre récréatif à St-Joachim de Courval au Québec, marcher pour la mise en forme à Valcourt au Québec ou pour recueillir de l'argent à Jacksonville en Floride, participer à des téléthons, participer à des activités de pêche au Wisconsin, rassembler des balles de golf pour la revente, distribuer des livres et jouer des parties de football féminin, de hockey multi-communautés et de balle molle, tout cela au nom d'œuvres caritatives locales.

SANTÉ, SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT

Au cours de l'exercice, Bombardier a revu en profondeur ses politiques en matière de santé, sécurité et environnement et a élaboré une nouvelle politique combinée qui confirme et élargit ses engagements précédents. La mise en œuvre de la nouvelle politique sera facilitée par le déploiement graduel des systèmes de gestion comme ISO 14001 (qui couvre déjà 90 % des installations manufacturières) et OHSAS 18001.

De plus, la détermination de Bombardier à améliorer sa performance en matière de santé, sécurité et environnement s'appuie sur les efforts constants de quelque 300 professionnels motivés et répartis entre les différents sites manufacturiers. Leurs efforts ont permis une réduction significative du taux d'accident entraînant une absence le lendemain. Au cours du dernier exercice, le nombre d'accidents par 200 000 heures de travail a baissé de 26 % par rapport à l'exercice précédent, passant de 4,6 à 3,4. Cette réalisation n'est pourtant qu'un pas vers l'objectif de Bombardier pour l'exercice 2006 qui est de 0,5 accident par 200 000 heures de travail.

La gestion environnementale responsable demeure importante pour Bombardier. La poursuite des efforts permet de réduire l'impact des installations manufacturières sur l'environnement. Néanmoins, les actions prises ne se limitent pas aux installations manufacturières mais touchent de plus en plus la conception et la gestion environnementale des produits.



Citons, à titre d'exemple, Bombardier Transport et le Centre de conception environnementale des produits à Västerås, en Suède. Les professionnels du Centre aident et guident les ingénieurs concepteurs à rendre leurs processus manufacturiers et leurs produits plus écologiques. Leur travail, ainsi que celui de tous les employés de Bombardier Transport, permet à ses produits d'être à la fine pointe tant du point de vue performance que du point de vue écologique.

Ailleurs, tel que décrit dans la section sur les produits récréatifs de ce rapport annuel, d'importantes ressources ont été investies pour améliorer la performance environnementale des produits en réduisant leurs émissions sonores et atmosphériques. Les fruits de ces efforts ont été récoltés en mars 2003 lorsque les autorités du Lake Tahoe Regional Planning Agency en Californie ont annoncé que les bateaux de la garde qui assure le respect de la réglementation seraient dotés de moteurs hors-bord à injection directe Evinrude de Bombardier. Cette décision renverse une décision précédente favorisant les moteurs à quatre temps. Il en a été décidé ainsi car les moteurs Evinrude offrent à la fois le niveau de performance nécessaire pour faire respecter la réglementation et une technologie à faible taux d'émissions. Ce taux respecte déjà les normes californiennes qui seront applicables en 2006. Les normes californiennes sont les plus sévères du monde.

* Marque(s) de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

Dans le contexte du large débat public sur les enjeux de la régie d'entreprise, le conseil d'administration, sous la direction de son président exécutif Laurent Beaudoin, a revu en profondeur sa structure, ses responsabilités et ses comités. Il en résulte un certain nombre d'initiatives visant à mettre à jour la régie d'entreprise de Bombardier. Les changements apportés seront mis en place en juin 2003 au moment de l'assemblée annuelle des actionnaires.

CONSEIL D'ADMINISTRATION



Laurent Beaudoin, c.c., FCA
Président exécutif du conseil d'administration Bombardier Inc.



Daniel Johnson, s.r.l.
Avocat-conseil McCarthy Tétrault



Jean C. Monty
Administrateur de sociétés



Paul M. Tellier
Président-directeur général Bombardier Inc.

L. Denis Desautels
Directeur Centre d'étude en gouvernance Université d'Ottawa

John C. Kerr
Président du conseil et chef de la direction Lignum Limited



James E. Perrella
Président du conseil et chef de la direction à la retraite Ingersoll-Rand Company



Jalynn H. Bennett, c.m.
Présidente Jalynn H. Bennett & Associates Ltd.

Andrž Desmarais
Président et co-chef de la direction Power Corporation du Canada

Pierre Legrand, c.r.
Associé principal Ogilvy Renault, avocats



J.R. Andrž Bombardier
Vice-président du conseil Bombardier Inc.

Jean-Louis Fontaine
Vice-président du conseil Bombardier Inc.



Michael H. McCain
Président et chef de la direction Aliments Maple Leaf Inc.

L'approche de la Société a toujours été de s'assurer que les affaires, tant commerciales qu'internes de Bombardier, soient efficacement gérées de façon à accroître la valeur pour les actionnaires. Tenant compte de l'évolution récente en matière de régie d'entreprise, le conseil d'administration de Bombardier a pris, en avril 2003, un certain nombre de décisions qui portent entre autres sur :

- la révision du mandat du conseil, y compris l'introduction de la notion d'administrateur délégué;
- une description des fonctions du président exécutif du conseil;
- une description des fonctions du président-directeur général; et
- l'adoption d'un mandat du comité de la régie d'entreprise et des nominations.

Cette démarche va au-delà des mesures en matière de régie d'entreprise qui ont déjà été prises par le conseil au cours des dix dernières années y compris l'adoption d'un code d'éthique; l'adoption d'une politique traitant des conflits d'intérêt possibles au niveau de la direction; la révision de la politique administrative traitant des divers niveaux d'autorité au sein de la Société; et l'adoption d'une politique de communication de l'information qui, entre autres, précise la politique de communication de la Société et indique la façon dont celle-ci interagit avec les analystes, les investisseurs, les médias et d'autres

parties intéressées et contient des mesures pour assurer la conformité aux obligations de diffuser l'information en temps opportun et pour éviter la diffusion sélective d'information.

Un comité de la régie d'entreprise et des nominations a été récemment créé par le conseil.

Dès juin 2002, Jalynn H. Bennett, déjà membre du conseil d'administration, a été nommée présidente du comité de surveillance des caisses de retraite. Elle siège à plusieurs conseils d'administration et a une connaissance approfondie en matière de réforme de régimes de retraite. Elle est membre du conseil du Ontario Teachers' Pension Plan.

La mission du comité des ressources humaines et de la rémunération, ainsi que celle du comité de vérification, ont été révisées. Quant au comité exécutif, il sera aboli. Finalement, à compter du 10 juin 2003, tous les comités seront composés exclusivement d'administrateurs non reliés.

Conseil d'Administration

En vertu de son mandat, le conseil d'administration a la responsabilité légale de superviser la gestion des affaires tant commerciales qu'internes de la Société. Toute responsabilité qui n'est pas déléguée à la direction ou à un comité du conseil demeure du ressort du conseil. En général, toutes les questions de politique et toutes les mesures proposées qui sont hors du cours normal des affaires doivent d'abord être approuvées par le conseil d'administration ou le comité

du conseil d'administration auquel le pouvoir d'approbation a été délégué.

Comité de la régie d'entreprise et des nominations

Le comité de la régie d'entreprise et des nominations fera le suivi des principes de régie d'entreprise y compris le code d'éthique. De concert avec le président exécutif du conseil, ce comité identifiera des candidats possibles au poste d'administrateur, étudiera ces candidatures et formulera des recommandations au conseil en conséquence. De plus, de concert avec le président exécutif du conseil, il reverra, de temps à autre, la prestation des membres du conseil et des présidents et membres de comité; un rapport sera ensuite soumis au conseil qui prendra alors les décisions qu'il juge appropriées.

Comité des ressources humaines et de la rémunération

Il incombe au comité des ressources humaines et de la rémunération de s'assurer qu'il y a des mécanismes en place à l'égard de la planification de la relève au niveau des cadres supérieurs. De plus, il évalue la prestation des cadres supérieurs et détermine leur rémunération. Il détermine les classes salariales ainsi que les niveaux et degrés de participation aux programmes de rémunération incitatifs, que ce soit sous forme de bonus ou sous forme de régime basé sur l'évolution des actions de la Société. Le conseil doit, au préalable, approuver les programmes pour ces incitatifs. Le comité informe le conseil de ses décisions.

Comitž de surveillance des caisses de retraite

L'objectif principal du comité de surveillance des caisses de retraite est de surveiller, revoir et suivre l'investissement de l'actif des caisses de retraite de la Société et affaires connexes, et faire rapport au conseil.

Comitž de vřrification

Le comité de vérification a pour mandat d'aider le conseil d'administration en matière de surveillance du processus de divulgation d'information financière. Le rôle et les responsabilités du comité de vérification comprennent entre autres l'examen des états financiers annuels et trimestriels de la Société. Il dispose de voies de communication directes avec les vérificateurs tant internes qu'externes qui lui permettent d'étudier des questions particulières au besoin.

Comitž exřcutif

En juin 2003, le comité exécutif de la Société sera aboli.

DIRECTION

GROUPES



Michel Baril

*Président et
chef de l'exploitation
Bombardier
Produits récréatifs*



Robert Greenhill

*Président et
chef de l'exploitation
Bombardier International*



Brian Peters

*Président et
chef de l'exploitation
Bombardier Capital*



Pierre Beaudoin

*Président et
chef de l'exploitation
Bombardier Aéronautique*



Pierre Lortie

*Président et
chef de l'exploitation
Bombardier Transport*

SIÈGE SOCIAL

Laurent Beaudoin

*Président exécutif du
conseil d'administration*

Paul M. Tellier

*Président-directeur
général*

Pierre Alary

*Vice-président principal
et chef de la direction
financière par intérim*

J.R. Andrž Bombardier

*Vice-président
du conseil*

Ržjean Bourque

*Vice-président,
relations avec
les investisseurs*

Richard C. Bradeen

Vice-président

Roger Carle

*Secrétaire
de la Société*

Michael Denham

*Vice-président
principal, stratégie*

Daniel Desjardins

*Vice-président,
services juridiques
et secrétaire adjoint*

Jean-Louis Fontaine

*Vice-président
du conseil*

William J. Fox

*Vice-président
principal,
affaires publiques*

Jean-Yves Leblanc

*Président du conseil
Bombardier Transport*

François Lemarchand

*Vice-président
et trésorier*

Carroll L'Ortaien

*Vice-président
principal*

Marie-Claire Simoneau

*Adjoint exécutif
au président du conseil*

RENSEIGNEMENTS AUX ACTIONNAIRES

CAPITAL SOCIAL

| AUTORISÉ ET ÉMIS AU 31 JANVIER 2003 | | |
|--|---------------|------------------------------|
| | Autorisé | Émis |
| Actions classe A | 1 792 000 000 | 342 020 138 |
| Actions classe B | 1 792 000 000 | 1 035 666 780 ⁽¹⁾ |
| Actions privilégiées, série 2 ⁽²⁾ | 12 000 000 | 2 597 907 |
| Actions privilégiées, série 3 ⁽²⁾ | 12 000 000 | 9 402 093 |
| Actions privilégiées, série 4 | 9 400 000 | 9 400 000 |

⁽¹⁾ 370 000 000 actions classe B additionnelles ont été émises en date du 17 avril 2003.

⁽²⁾ 9 402 093 actions privilégiées, série 2 ont été converties en 9 402 093 actions privilégiées, série 3 au 1^{er} août 2002.

INSCRIPTIONS BOURSIÈRES

| | |
|---|--|
| Actions classes A et B | Toronto (Canada) |
| Actions privilégiées, série 2, série 3 et série 4 | Toronto (Canada) |
| Actions classe B | Bruxelles (Belgique) et Francfort (Allemagne) |
| Symboles des actions | BBD (Toronto) BOM (Bruxelles) BBDd.F (Francfort) |

RELATIONS AVEC LES ACTIONNAIRES ET LES INVESTISSEURS

Actionnaires

Rapport annuel, notice annuelle et autres documents

SERVICE DES AFFAIRES PUBLIQUES
BOMBARDIER INC.

800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8
Téléphone: +1 514 861-9481, poste 390
Télécopieur: +1 514 861-2420

Agent de transfert et agent comptable des registres

SOCIÉTÉ DE FIDUCIE COMPUTERSHARE DU CANADA
Correspondance écrite:

Société de fiducie Computershare du Canada
Boîte postale 1570, Station B
Montréal (Québec) Canada H3B 3L2

Adresse:

1500, rue University, Bureau 700
Montréal (Québec) Canada H3A 3S8
Téléphone: +1 514 982-7270, +1 800 564-6253
(sans frais, Amérique du Nord seulement)
Télécopieur: +1 416 263-9394 ou +1 888 453-0330
(sans frais, Amérique du Nord seulement)
caregistryinfo@computershare.com

Investisseurs

RELATIONS AVEC LES INVESTISSEURS
BOMBARDIER INC.

800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8
Téléphone: +1 514 861-9481, poste 272
Télécopieur: +1 514 861-7769

Médias

Pour des renseignements sur Bombardier, communiquez avec le Service des affaires publiques au +1 514 861-9481, poste 245. Les communiqués de presse de Bombardier sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante: www.bombardier.com.

Site Internet

Pour des renseignements sur nos produits et services, visitez notre site Internet à l'adresse www.bombardier.com. La documentation financière et corporative est disponible en ligne ou peut être commandée à la section Relations avec les investisseurs de notre site Internet.

Incorporation

La Société a été incorporée par lettres patentes le 19 juin 1902 et prorogée en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions le 23 juin 1978.

Vérificateurs

Ernst & Young s.r.l.
1, Place Ville-Marie
Montréal (Québec)
Canada H3B 3M9

Assemblée annuelle

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu le mardi 10 juin 2003, à 10 heures, à l'adresse suivante: Organisation de l'aviation civile internationale 999, rue University Montréal (Québec) Canada H3C 5H7

Envois multiples: malgré les vérifications faites pour n'adresser aux actionnaires inscrits de Bombardier qu'un exemplaire de chaque document, les envois multiples sont inévitables si les titres sont immatriculés à des noms ou à des adresses différents. Prière de signaler pareil cas au numéro suivant: +1 514 982-7270 ou +1 800 564-6253 (sans frais, Amérique du Nord seulement).

| |
|--|
| <i>34. DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION</i> |
| <i>34. SOMMAIRE</i> |
| <i>36. BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE</i> |
| <i>45. BOMBARDIER TRANSPORT</i> |
| <i>52. BOMBARDIER PRODUITS RÉCRÉATIFS</i> |
| <i>55. BOMBARDIER CAPITAL</i> |
| <i>60. SITUATION DE TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT</i> |
| <i>71. PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES</i> |
| <i>72. RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE LA PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE</i> |
| <i>72. RAPPORT DES VÉRIFICATEURS</i> |
| <i>73. BILANS CONSOLIDÉS</i> |
| <i>74. ÉTATS CONSOLIDÉS DES CAPITAUX PROPRES</i> |
| <i>75. ÉTATS CONSOLIDÉS DES RÉSULTATS</i> |
| <i>76. ÉTATS CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE</i> |
| <i>77. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES</i> |
| <i>82. NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS</i> |
| <i>116. RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE</i> |
| <i>118. DONNÉES TRIMESTRIELLES</i> |

SOMMAIRE

Tous les montants dans le présent rapport sont en dollars canadiens, à moins d'indication contraire.

Les états financiers consolidés de Bombardier Inc. présentent la consolidation des comptes des activités de services financiers et ceux des activités de fabrication de la Société. Les termes utilisés pour décrire les activités consolidées de la Société sont la Société ou Bombardier Inc. consolidé, les activités de fabrication, Bombardier, et les services financiers et immobiliers, Bombardier Capital (« BC »). Cette présentation n'a pas d'incidence sur le bénéfice net ni sur les capitaux propres.

Les activités et la situation financière de BC sont d'une nature très différente de celles des activités de fabrication. Ainsi, les marchés financiers utilisent des indicateurs de performance qui diffèrent de ceux utilisés pour les activités de fabrication pour analyser et mesurer ces deux activités distinctes. La discussion et analyse qui suit traite séparément ces deux types d'activités pour mieux faire ressortir leurs caractéristiques propres.

Les bilans consolidés ne sont pas classés, car la Société exerce ses activités dans quatre secteurs distincts, chacun se caractérisant par un cycle d'exploitation particulier.

Le cycle d'exploitation du secteur aéronautique est fondé sur la durée de chaque programme. Celle-ci varie mais couvre habituellement un certain nombre d'années. Dans le secteur transport, la plupart des activités de fabrication ont trait à des contrats à long terme couvrant des périodes d'un an à cinq ans. Le cycle d'exploitation du secteur des produits récréatifs est de nature saisonnière et repose habituellement sur des cycles de moins d'un an.

Le cycle d'exploitation de BC dépend des activités sous-jacentes. Ce secteur inclut les activités immobilières, dont le cycle d'exploitation s'étale sur de nombreuses années, et les activités des filiales de financement, qui, comme la plupart des institutions financières, ont des cycles d'exploitation aussi courts que quelques mois pour les activités de prêt à court terme, et des cycles aussi longs que plusieurs années pour les activités de financement à long terme et de location.

Bombardier Inc. comptabilise ses activités selon des méthodes expliquées au Sommaire des principales conventions comptables qui est joint aux états financiers consolidés.

La discussion et analyse de la direction qui suit repose sur les résultats établis selon les principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada. Elle est également fondée sur : i) le bénéfice (la perte) avant intérêts nets des secteurs manufacturiers et impôts sur les bénéfices (« BAll »); ii) le BAll compte non tenu des éléments spéciaux; iii) le bénéfice (la perte) avant impôts sur les bénéfices (« BAl »); et iv) le BAl compte non tenu des éléments spéciaux. La direction considère que les éléments spéciaux ne font pas partie du cours normal des activités quotidiennes de la Société ou qu'ils pourraient nuire à l'analyse des tendances. Ces mesures de calcul du bénéfice n'ont aucun sens normalisé reconnu par les PCGR et peuvent donc difficilement se comparer à celles présentées par d'autres sociétés.

Le 2 avril 2003, le conseil d'administration de la Société a approuvé la vente du secteur des produits récréatifs. La discussion et analyse de la direction qui suit ne reflète pas cette décision.

Les revenus consolidés ont totalisé 23,7 milliards \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, comparativement à 21,8 milliards \$ pour l'exercice précédent. Cette augmentation de 8,5 % découle essentiellement d'une hausse des activités du secteur transport et de la consolidation des comptes de Bombardier Transportation GmbH (anciennement DaimlerChrysler Rail Systems GmbH, ci-après appelée Adtranz) pour la totalité des 12 mois de l'exercice 2003, comparativement à huit mois pour l'exercice précédent. Cette augmentation est aussi attribuable à la progression des ventes de moteurs hors-bord et de véhicules tout-terrains, qui a toutefois été partiellement contrebalancée par une baisse des revenus du secteur aéronautique, qui, pour sa part, découle en grande partie de la baisse du nombre de livraisons d'avions d'affaires.

Depuis le quatrième trimestre de l'exercice 2003, la Société a modifié ses conventions comptables, incluant l'adoption de la méthode du coût moyen pour comptabiliser le coût des ventes du secteur aéronautique, avec application rétroactive à tous les exercices précédents. Cette méthode est décrite plus en détail à la section aéronautique.

Le tableau suivant fait le rapprochement entre le bénéfice net (la perte nette) et le BAII avant l'incidence des modifications de conventions comptables et des éléments spéciaux :

| (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS) | 2002 | |
|--|-------------------|------------|
| BAII avant ce qui suit : | 1 176,1 \$ | 1 775,0 \$ |
| Incidence des modifications de conventions comptables pour le secteur aéronautique | 454,1 | 507,6 |
| BAII avant Éléments spéciaux | 722,0 | 1 267,4 |
| Éléments spéciaux : | | |
| Aéronautique | 1 310,8 | 356,8 |
| Transport | - | 74,2 |
| BC | - | 662,5 |
| | 1 310,8 | 1 093,5 |
| BAII | (588,8) | 173,9 |
| Intérêts | 202,4 | 123,8 |
| BAI | (791,2) | 50,1 |
| Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices | (176,0) | 14,1 |
| Bénéfice net (perte nette) | (615,2) \$ | 36,0 \$ |

L'analyse des résultats qui suit reflète l'application rétroactive des modifications de conventions comptables au secteur aéronautique sur tous les exercices.

Le BAII avant éléments spéciaux s'est élevé à 722,0 millions \$ pour l'exercice 2003, comparativement à 1,3 milliard \$ pour l'exercice précédent. Le recul du BAII avant éléments spéciaux du secteur aéronautique a plus que compensé la progression du BAII avant éléments spéciaux des secteurs transport et BC. Compte non tenu des éléments spéciaux, la marge du BAII s'est établie à 3,1 % des revenus pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, comparativement à 5,8 % des revenus pour l'exercice précédent.

Dans les secteurs manufacturiers, les intérêts débiteurs nets sont passés à 202,4 millions \$ pour l'exercice 2003, en hausse comparativement à 123,8 millions \$ pour l'exercice précédent. Cette augmentation découle d'une dette moyenne plus élevée en raison de l'acquisition d'Adtranz et des actifs nets de moteurs hors-bord ainsi que des avances de clients moins élevées et des niveaux de stocks moyens plus importants dans le secteur aéronautique, que la faiblesse des taux d'intérêt a partiellement contrebalancés.

Par conséquent, le BAI, avant éléments spéciaux, s'est élevé à 519,6 millions \$, ou 2,2 % des revenus, pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, comparativement à 1,1 milliard \$, ou 5,2 %, pour l'exercice précédent.

Pour l'exercice 2003, la Société a enregistré un recouvrement d'impôts sur les bénéfices de 176,0 millions \$, comparativement à une charge d'impôts de 14,1 millions \$ pour l'exercice précédent. Pour l'ensemble des activités mondiales de la Société, le taux réel d'imposition sur les bénéfices consolidés avant éléments spéciaux pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003 a été de 33,7 %, comparativement à 35,0 % pour l'exercice précédent. Des renseignements détaillés sur la charge fiscale sont présentés à la note 22 afférente aux états financiers consolidés.

La perte nette s'est élevée à 615,2 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, ou 0,47 \$ l'action, après versement des dividendes aux porteurs d'actions privilégiées, sur un nombre moyen de 1,4 milliard d'actions

en circulation. Cette perte se compare à un bénéfice net de 36,0 millions \$ pour l'exercice précédent, ou 0,01 \$ l'action, après versement des dividendes aux porteurs d'actions privilégiées, sur un nombre moyen de 1,4 milliard d'actions en circulation.

La perte diluée par action s'est établie à 0,47 \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, contre un bénéfice dilué par action de 0,01 \$ l'action pour l'exercice précédent. Le calcul du bénéfice dilué par action tient compte de tous les éléments dilutifs.

Au 31 janvier 2003, le carnet de commandes de Bombardier totalisait 44,4 milliards \$ contre 44,1 milliards \$ au 31 janvier 2002. L'augmentation du carnet de commandes du secteur transport a été surtout neutralisée par le déclin du carnet de commandes du secteur aéronautique.

La direction évalue le rendement de chaque secteur en fonction du BAI.

Les intérêts débiteurs du siège social sont attribués aux secteurs manufacturiers selon les actifs nets de chaque secteur et sont calculés de la façon suivante : la moitié du taux préférentiel canadien est imputée aux actifs bruts utilisés moins les intérêts sur les avances de clients calculés au taux préférentiel canadien. Le solde des intérêts débiteurs réels non attribués, le cas échéant, est attribué à chaque secteur manufacturier en fonction de ses actifs nets. Les actifs nets excluent les espèces et quasi-espèces, l'investissement dans et les avances à/de BC ainsi que les impôts sur les bénéfices reportés. En sont déduits les créditeurs et frais courus, les avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes, ainsi que le passif au titre des prestations constituées et « Autres ». La plupart des dépenses du siège social sont attribuées en fonction des revenus de chaque secteur. La Société n'attribue pas les intérêts débiteurs du siège social à BC.

L'analyse des résultats d'exploitation qui suit traite des activités de Bombardier Aéronautique, Bombardier Transport, Bombardier Produits récréatifs et Bombardier Capital.

La capacité de prévoir de manière fiable la demande d'avions commerciaux et d'avions d'affaires a été affectée par l'évolution des conditions économiques sur les marchés de la Société. Cette capacité a également été affaiblie par les difficultés récentes de certaines sociétés aériennes commerciales aux États-Unis. Par conséquent, les prix des avions de la Société ont récemment fait l'objet d'une plus grande volatilité que par le passé, et cette tendance devrait se maintenir. L'établissement d'estimations suffisamment fiables des prix de vente futurs, tel que l'exige la méthode de comptabilisation par programme, est donc devenu plus difficile. C'est pourquoi la direction a réexaminé ses méthodes de comptabilisation et a décidé d'opter, en particulier, pour la méthode du coût moyen décrite plus en détail ci-après.

La direction a conclu que cette méthode est préférable étant donné la conjoncture actuelle du marché. Elle élimine l'incertitude liée au processus d'estimation des prix de vente futurs et reflète plus rapidement l'incidence de l'évolution des prix sur les résultats de la Société. La direction est d'avis que cette nouvelle méthode comptable permettra aux investisseurs de mieux comprendre la performance de la Société, car les résultats financiers refléteront plus rapidement les variations des coûts de production et l'effet de facteurs externes ayant une influence sur ses activités, tels que la demande réelle et les prix de vente. L'effet des révisions des estimations de coûts et les variations des prix de vente auront une incidence immédiate sur les résultats de l'exercice.

Selon la méthode du coût moyen, la quantité d'avions à produire dans le cadre d'un programme est fondée sur l'évaluation des conditions prévalant sur le marché. Cela inclut notamment la demande prévue de l'avion en question, compte tenu, entre autres, du carnet de commandes fermes et des options. Le total des coûts de production d'un programme est ensuite estimé afin de déterminer le coût moyen de production par avion.

La direction procède à des examens trimestriels ainsi qu'à une revue annuelle détaillée des estimations de coûts et des quantités d'avions des programmes. L'incidence de ces révisions, le cas échéant, est comptabilisée par rajustement cumulatif des résultats. Auparavant, en vertu

de la méthode de comptabilisation par programme, tout changement d'estimation des marges était inscrit de manière prospective sur les quantités résiduelles d'avions des programmes.

Dans le cadre de la méthode du coût moyen, les coûts de production unitaires moyens estimatifs sont imputés au coût des ventes, ce qui fait varier la marge de chaque avion livré en fonction du prix de vente de l'avion. Selon la méthode de comptabilisation par programme, le coût de vente de chaque avion livré était calculé comme un pourcentage du prix de vente réel, générant un pourcentage de marge constant par programme, lequel était révisé de temps à autre.

Les coûts non récurrents, dont la conception et la mise au point de prototypes, qui auparavant étaient reportés à titre de coût des stocks et amortis sur le nombre initial d'avions dans le cadre du programme ou sur un nombre moindre, sont désormais portés aux immobilisations corporelles comme outillage de programme. L'outillage, qui, en vertu de la nouvelle convention, comprend les intérêts débiteurs engagés durant la construction, est amorti sur sa durée de vie utile estimative, soit habituellement dix ans à compter de la date de livraison du premier avion.

Ces modifications de conventions comptables, en vigueur depuis le quatrième trimestre de l'exercice 2003, ont été appliquées rétroactivement, ce qui a amené le redressement des états financiers des exercices précédents, tel que le prévoient les PCGR. Cette application rétroactive permet également de mieux comprendre l'incidence des nouvelles conventions comptables sur les résultats historiques. La note 1 afférente aux états financiers consolidés vérifiés de la Société, pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, explique l'effet des modifications de conventions comptables sur le bilan consolidé et l'état consolidé des résultats de la Société pour les exercices 2003 et 2002.

Ces modifications comptables ont eu pour effet de réduire de 399,0 millions \$ (612,5 millions \$ avant impôts), les bénéfices non répartis d'ouverture de la Société au 1^{er} février 2001. Cela représente l'incidence des modifications de conventions comptables sur toutes les périodes antérieures au 1^{er} février 2001. Simultanément aux importantes révisions d'estimations, le BAII a reculé

de 1,1 milliard \$ pour l'exercice 2003 et de 530,9 millions \$ pour l'exercice 2002 pour un redressement total cumulatif avant impôts de 2,2 milliards \$ (1,5 milliard \$ après impôts).

Ces modifications de conventions comptables, de même que les révisions importantes d'estimations ont donné lieu aux diminutions suivantes :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)

2002

| Incidence des modifications de conventions comptables | | |
|--|-------------------|----------|
| Incidence de la modification de la méthode de détermination du coût | | |
| des ventes passant d'une marge par programme à une méthode du coût moyen | 322,5 \$ | 381,2 \$ |
| Incidence nette de la modification de méthode de comptabilisation de l'outillage par programme | 131,6 | 126,4 |
| Incidence totale des modifications de conventions comptables | 454,1 | 507,6 |
| Révisions des estimations au titre des programmes | 614,7 | 23,3 |
| Diminution totale du BAI | 1 068,8 | 530,9 |
| Intérêts | (35,2) | (23,1) |
| Diminution totale du BAI | 1 033,6 \$ | 507,8 \$ |

Incidence des modifications de conventions comptables

Les ajustements de 322,5 millions \$ pour l'exercice 2003 et de 381,2 millions \$ pour l'exercice 2002 reflètent surtout l'effet annuel de la variabilité des marges découlant de l'utilisation du coût moyen estimatif par programme plutôt que d'une marge estimative par programme. L'incidence de l'adoption de la méthode de l'amortissement linéaire pour tous les coûts d'outillage par programme a été une charge additionnelle de 131,6 millions \$ pour l'exercice 2003 et de 126,4 millions \$ pour l'exercice 2002.

Révisions des estimations au titre des programmes

Au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2003, la direction a passé en revue les hypothèses utilisées pour estimer le coût de production unitaire moyen de chaque programme, y compris la réduction de la quantité d'avions des programmes. Il en a résulté des charges spéciales de 614,7 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003

et de 23,3 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002 qui ont été constatées principalement à l'égard des programmes Bombardier* de série Q*, Bombardier* Global Express* et Bombardier* Learjet* 45. Les changements des estimations, dont les révisions des quantités d'avions, reflètent l'incertitude qui persiste dans le marché des avions à turbopropulsion commerciaux et la faiblesse actuelle du segment des avions d'affaires.

L'information sur le coût des programmes est présentée par famille de programmes. La mise en commun des plateformes et des coûts consacrés à des modèles antérieurs aident au développement de modèles subséquents. L'excédent sur les coûts de production moyens compris dans les stocks à récupérer des livraisons futures et la valeur comptable des coûts de l'outillage par famille de programmes au 31 janvier se présentaient comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)

2002

| FAMILLE DE PROGRAMMES | EXCÉDENT SUR LES COÛTS DE PRODUCTION MOYENS | | | EXCÉDENT SUR LES COÛTS DE PRODUCTION MOYENS | | |
|-------------------------------|---|-------------------|-------------------|---|------------|------------|
| | OUTILLAGE DE PROGRAMME | TOTAL | | OUTILLAGE DE PROGRAMME | TOTAL | |
| (redressé note 1) | | | | | | |
| Avions de transport régional | | | | | | |
| Bombardier * de série CRJ* | 334,1 \$ | 690,0 \$ | 1 024,1 \$ | 171,0 \$ | 670,4 \$ | 841,4 \$ |
| Bombardier de série Q | 93,3 | 93,9 | 187,2 | 439,3 | 82,8 | 522,1 |
| Avions d'affaires | | | | | | |
| Bombardier de série Learjet | 379,0 | 320,5 | 699,5 | 448,2 | 370,7 | 818,9 |
| Bombardier * Challenger * 300 | - | 500,9 | 500,9 | 0 | 347,9 | 347,9 |
| Bombardier Challenger 604 | - | 32,0 | 32,0 | 0 | 43,9 | 43,9 |
| Bombardier de série Global | 483,2 | 679,0 | 1 162,2 | 404,6 | 694,2 | 1 098,8 |
| Total | 1 289,6 \$ | 2 316,3 \$ | 3 605,9 \$ | 1 463,1 \$ | 2 209,9 \$ | 3 673,0 \$ |

Le tableau suivant présente le nombre d'avions des programmes en cours aux fins comptables ainsi que les livraisons restantes pour obtenir le nombre total d'avions des programmes, aux fins comptables, par famille de programmes.

| FAMILLE DE PROGRAMMES | Nombre d'avions | Solde à livrer ⁽¹⁾ |
|------------------------------|-----------------|-------------------------------|
| Avions de transport régional | | |
| Bombardier de série CRJ | 1 050 | 718 |
| Bombardier de série Q | 225 | 81 |
| Avions d'affaires | | |
| Bombardier de série Learjet | 725 | 441 |
| Bombardier Challenger 300 | 300 | 300 |
| Bombardier Challenger 604 | 150 | 98 |
| Bombardier de série Global | 450 | 333 |
| Total | 2 900 | 1 971 |

⁽¹⁾ Les livraisons restantes pour les avions de transport régional comprennent 380 commandes fermes pour les Bombardier de série CRJ et 15 commandes fermes pour les Bombardier de série Q.

Les revenus sectoriels de Bombardier Aéronautique se sont élevés à 11,3 milliards \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, comparativement à 12,3 milliards \$ pour l'exercice précédent. La baisse des revenus sectoriels s'explique principalement par une diminution du nombre de livraisons d'avions d'affaires et par l'incidence du changement du moment de comptabilisation des revenus décrit ci-dessous. Ces diminutions ont été partiellement compensées par une augmentation du nombre de livraisons d'avions de transport régional et des ventes d'avions d'affaires d'occasion, ainsi que par un renforcement du taux de change en vigueur entre le dollar américain et le dollar canadien résultant des activités de couverture de la Société.

Depuis le 1^{er} novembre 2002, la Société a cessé de comptabiliser ses revenus tirés de la vente d'avions d'affaires à fuselage étroit (de série Learjet) au moment de leur livraison non aménagés (avant l'aménagement intérieur et l'installation des appareils électroniques de bord facultatifs). Les revenus sont maintenant constatés seulement lorsque les avions sont complètement aménagés, en raison des nouvelles pratiques de l'industrie. L'impact de ce changement est une réduction de 179,6 millions \$ des revenus de l'exercice 2003.

Le tableau suivant fait le rapprochement entre le BAI et le BAII avant l'incidence des modifications de conventions comptables et éléments spéciaux :

| (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS) | 2002 | |
|--|---------------------|------------|
| BAII avant ajustements suivants : | 693,7 \$ | 1 457,6 \$ |
| Incidence des modifications de conventions comptables | 454,1 | 507,6 |
| BAII avant ajustements spéciaux | 239,6 | 950,0 |
| Ajustements spéciaux : | | |
| Revisions des estimations au titre des programmes | 614,7 | 23,3 |
| Réduction de valeur des avions d'occasion et des stocks de production, et provision pour revenus de sous-location moins dévalués | 587,9 | 0 |
| Charges pour indemnités de départ | 67,2 | 69,5 |
| Règlement de réclamations | 41,0 | 0 |
| Radiation des frais d'outillage liés au programme Bombardier * Q400* | - | 264,0 |
| | 1 310,8 | 356,8 |
| BAII | (1 071,2) | 593,2 |
| Intérêts | 272,0 | 228,5 |
| BAI | (1 343,2) \$ | 364,7 \$ |

Les modifications de conventions comptables décrites précédemment ont été comptabilisées de manière rétroactive avec redressement des périodes antérieures. L'analyse des résultats du secteur aéronautique ci-dessous reflète donc ces modifications.

Le BAII avant éléments spéciaux s'est élevé à 239,6 millions \$, ou 2,1 % des revenus, pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, comparativement à 950,0 millions \$, ou 7,7 % des revenus, pour l'exercice précédent. Le BAII de l'exercice 2003 a été inférieur à celui de l'exercice précédent surtout en raison de la baisse du nombre de livraisons d'avions d'affaires. Le recul de la marge du BAII s'explique principalement par un changement dans la combinaison des livraisons d'avions, découlant d'une baisse du nombre de livraisons d'avions d'affaires, ainsi que par la pression sur les prix des livraisons d'avions neufs et d'occasion. Les marges ont aussi été touchées par l'augmentation du volume des ventes d'avions d'affaires d'occasion aux marges moins élevées.

Les intérêts débiteurs nets ont totalisé 272,0 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, contre 228,5 millions \$ pour l'exercice précédent. Cette hausse découle de la baisse des avances moyennes des clients et de l'accroissement des niveaux moyens de stocks, et a été contrebalancée en partie par la faiblesse des taux d'intérêt.

Par conséquent, le BAI avant éléments spéciaux a été une perte de 32,4 millions \$ pour l'exercice 2003, comparativement au BAI avant éléments spéciaux de 721,5 millions \$ pour l'exercice précédent.

Bombardier Aéronautique a annoncé, le 5 mars 2003, des mesures additionnelles pour faire face aux défis persistants que doit affronter l'industrie de l'aviation. Ces mesures comprennent une réduction de 3 000 employés à ses installations de Montréal, Toronto et Belfast au cours des 12 prochains mois. Par conséquent, une charge relative à cette réduction d'environ 104,1 millions \$ devrait être comptabilisée au cours de l'exercice 2004 pour les indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire.

Éléments spéciaux

Au cours des exercices 2003 et 2002, la Société a comptabilisé les éléments spéciaux décrits ci-après.

Tel qu'il a été mentionné précédemment, l'incidence des révisions des estimations au titre des programmes effectuées en même temps que les modifications de conventions comptables a été de 614,7 millions \$ (434,2 millions \$ après impôts) pour l'exercice 2003, comparativement à 23,3 millions \$ (16,3 millions \$ après impôts) pour l'exercice 2002.

Les charges spéciales pour la réduction de valeur des avions d'occasion et la provision pour les revenus de sous-location moins élevés que prévu, ainsi que pour la réduction de valeur des stocks de production pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003 se sont élevées à 587,9 millions \$ (443,0 millions \$ après impôts) pour les produits suivants :

| | AVIONS D'AFFAIRES | AVIONS É TURBO- PROPULSION | TOTAL |
|---------------------|----------------------|----------------------------------|-----------------|
| Ajustement du | | | |
| deuxième trimestre | 62,7 \$ | 107,7 \$ | 170,4 \$ |
| Ajustement du | | | |
| quatrième trimestre | 210,4 | 207,1 | 417,5 |
| Total | 273,1 \$ | 314,8 \$ | 587,9 \$ |

Au deuxième trimestre de l'exercice 2003, une charge spéciale de 170,4 millions \$ a été comptabilisée; elle est principalement liée à la réduction de valeur des avions d'occasion ainsi qu'à d'autres provisions résultant de revenus de sous-location d'avions à turbopropulsion d'occasion moins élevés que prévu, reflet de la baisse des prix du marché au cours de la première moitié de l'exercice. Le marché des avions d'occasion a continué de se détériorer au cours du deuxième semestre de l'exercice ainsi qu'après la fin de l'exercice, alors que les niveaux de stocks de l'industrie sont demeurés élevés, exerçant ainsi une pression à la baisse soutenue sur la valeur des avions

d'affaires d'occasion. En outre, les prix du marché des avions à turbopropulsion d'occasion ont fléchi en raison de l'accroissement important des stocks d'avions d'occasion par rapport à l'exercice précédent. Par conséquent, une charge spéciale additionnelle de 385,2 millions \$ a été comptabilisée au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2003. Cette charge est liée au portefeuille d'avions d'occasion, aux pertes anticipées sur les options de reprise des avions d'affaires ainsi qu'aux revenus de sous-location moins élevés que prévu. Une charge spéciale de 32,3 millions \$ relative à la réduction de valeur des stocks de production d'avions à turbopropulsion a aussi été enregistrée.

Des charges spéciales de 67,2 millions \$ (52,2 millions \$ après impôts) ont été comptabilisées au cours de l'exercice 2003 au titre des indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire. Ces charges sont surtout liées à l'annonce de la Société, le 27 septembre 2002, de réduire les effectifs dans toutes les installations de Bombardier Aéronautique.

Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2003, une charge de 41,0 millions \$ (30,3 millions \$ après impôts) relative au règlement final d'une poursuite et d'un différend contractuel avec un client a été comptabilisée.

Par suite du ralentissement économique, la Société a annoncé, le 26 septembre 2001, sa décision de réduire ses effectifs, ses cadences de production et ses livraisons afin de s'adapter à la conjoncture du marché. Par conséquent, une charge spéciale de 69,5 millions \$ (46,6 millions \$ après impôts) a été comptabilisée au cours de l'exercice 2002 pour couvrir les indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire. En outre, au cours de l'exercice 2002, à la lumière des perspectives globales pour les avions à turbopropulsion, la Société a décidé d'inscrire une charge spéciale de 264,0 millions \$ (176,9 millions \$ après impôts) relative à la radiation de la valeur comptable des coûts d'outillage du programme Bombardier Q400.

Livraisons et carnet de commandes

Au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2003, 220 avions de transport régional, 77 avions d'affaires et un avion amphibie ont été livrés pour un total de 298 avions, contre, respectivement, 206, 162 et deux avions pour un total de 370 avions pour l'exercice 2002.

Bombardier Aéronautique a mené à bien, au cours de l'exercice 2003, de nombreux développements de produits pour les programmes Bombardier Global 5000*, Bombardier Challenger 300 (anciennement Bombardier* Continental*), Bombardier Learjet 40, Bombardier Learjet 45 XR et Bombardier* CRJ900*. L'avion Bombardier CRJ900

a reçu la certification de Transport Canada et de la Federal Aviation Administration des États-Unis (« FAA ») au cours du troisième trimestre de l'exercice 2003. En outre, une lettre de recommandation des autorités conjointes de l'aviation (« JAA ») d'Europe a été remise à Bombardier Aéronautique en décembre 2002. Le premier avion a été livré le 30 janvier 2003 au client de lancement Mesa Air Group Inc.

Au 31 janvier 2003, le carnet de commandes avait baissé pour s'établir à 18,7 milliards \$, comparativement à 23,7 milliards \$ au 31 janvier 2002, reflétant ainsi le ralentissement des commandes d'avions régionaux.

La gamme d'avions d'affaires offerte par Bombardier Aéronautique comprend les avions à fuselage étroit Bombardier Learjet 40, Bombardier Learjet 45, Bombardier Learjet 45 XR et Bombardier Learjet 60, les avions à large fuselage Bombardier Challenger 300, Bombardier Challenger 604, Bombardier Global 5000 et Bombardier Global Express ainsi que des versions d'affaires des appareils Bombardier de série CRJ.

Livraisons

Au cours de l'exercice 2003, Bombardier Aéronautique a livré au total 77 avions d'affaires, comparativement à 162 au cours de l'exercice précédent. La baisse des livraisons est principalement attribuable au cycle de lancement de nouveaux produits qui a favorisé certains concurrents de Bombardier Aéronautique au cours de l'exercice 2003 et aux conditions économiques qui demeurent difficiles. Le cycle de lancement de nouveaux produits avait privilégié Bombardier Aéronautique au cours de l'exercice 2002, grâce surtout au carnet de commandes initial des appareils Bombardier Learjet 45 et Bombardier Global Express. De plus, le ralentissement économique et la constatation reportée de 14 livraisons d'avions provenant du changement du moment de la constatation des revenus générés par la vente d'avions d'affaires à fuselage étroit ont aussi affecté les livraisons.

Après des années de solide croissance de l'industrie, Bombardier Aéronautique a répondu au ralentissement économique qui touche le marché des avions d'affaires en rajustant sa cadence de production et en s'adaptant aux conditions actuelles du marché. Le rajustement de la cadence de production est considéré comme une mesure prudente devant l'incertitude qui perdure dans le marché des avions d'affaires, et a été planifié de façon à soutenir l'objectif de maintenir ou de restaurer le carnet de commandes et les délais de production.

Les livraisons figurant au tableau qui suit comprennent les appareils vendus aux clients dans le cadre du programme Bombardier* Flexjet* en Amérique du Nord qui permet aux particuliers et aux sociétés d'acheter une part d'un avion d'affaires Bombardier.

| LIVRAISONS D'AVIONS D'AFFAIRES | 2003 | 2002 |
|--------------------------------|-------------------|------|
| Bombardier Learjet 31A | 4 ⁽¹⁾ | 16 |
| Bombardier Learjet 45 | 20 ⁽¹⁾ | 54 |
| Bombardier Learjet 60 | 14 ⁽¹⁾ | 26 |
| Bombardier Challenger 604 | 23 | 45 |
| Bombardier Global Express | 16 | 21 |
| Total | 77 | 162 |

⁽¹⁾ Une livraison d'avion à fuselage étroit Bombardier Learjet 45 et une livraison de Bombardier Learjet 60 ont été enregistrées au quatrième trimestre de l'exercice 2003. Deux annulations d'avions non aménagés comptabilisés précédemment comme ventes de Bombardier Learjet 45 ont été reçues au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2003. Si les revenus avaient été comptabilisés au moment de la livraison d'avions non aménagés pour les avions à fuselage étroit (série Learjet) au quatrième trimestre de 2003, 14 avions d'affaires additionnels auraient été considérés comme livrés et portés aux revenus, pour un total de 91 livraisons.

Parts de marché

L'évaluation de la part du marché des avions d'affaires se fait en fonction de données de la General Aviation Manufacturers Association sur les livraisons pour l'année civile et ne correspond donc pas au nombre de livraisons enregistrées durant l'exercice de Bombardier Aéronautique.

Pour l'année civile 2002, le marché global a diminué, passant de 777 avions à 683 avions. Le segment de marché dans lequel Bombardier Aéronautique est présent est passé de 520 avions en 2001 à 420 avions en 2002. Bombardier Aéronautique a recatégorisé certains de ses produits dans les segments d'avions d'affaires dans lesquels il livre concurrence, de sorte que certains pourcentages ne correspondront pas à ceux du rapport annuel de l'année dernière. La part de marché de Bombardier Aéronautique dans le segment des avions d'affaires dans lequel il livre concurrence, y compris les livraisons aux clients du programme Bombardier Flexjet en Amérique du Nord, a reculé, passant de 34 % à 26 % en 2002.

La baisse de la part de marché globale pour les gammes de produits de Bombardier Aéronautique résulte surtout du fait que le cycle de développement de produits a favorisé certains concurrents de Bombardier Aéronautique au cours de 2002. Le lancement et la livraison de nouveaux modèles d'avions ont normalement une incidence sur les commandes et les livraisons d'une année à l'autre. En conséquence, les parts de marché ont été redistribuées. Avec les nouveaux modèles d'avions, tels que Bombardier Challenger 300, Bombardier Learjet 40, Bombardier Learjet 45 XR et Bombardier Global 5000, Bombardier Aéronautique prévoit reprendre sa part de marché.

La part de marché de l'appareil Bombardier Learjet 31A dans le segment des avions d'affaires légers a fléchi à 9 % des 105 livraisons d'avions légers, par rapport à 13 % des 127 livraisons l'année précédente. Cette baisse s'explique en grande partie par le ralentissement de la production du Learjet 31A, en vue du début des livraisons du Bombardier Learjet 40 l'année prochaine. Dans le segment du marché des avions d'affaires légers supérieurs, les livraisons de Bombardier Learjet 45 ont représenté 29 % du marché de 114 avions, comparativement à une part de marché de 42 % des 146 avions livrés en 2001. Dans le segment des avions d'affaires intermédiaires, le Bombardier Learjet 60 a obtenu une part de 25 % du marché de 73 avions, contre 33 % du marché de 89 avions l'année précédente.

La part du Bombardier Challenger 604 dans le segment des avions d'affaires à large fuselage s'est établie à 47 % du marché de 66 avions, par rapport à 54 % d'un marché de 76 avions en 2001.

Le Bombardier Global Express s'est approprié une part de 27 % du marché des avions d'affaires très long-courrier de 62 avions, comparativement à 33 % d'un marché de 82 avions en 2001.

Marché et perspectives

Les livraisons pour l'exercice 2004 devraient être à un niveau similaire à celui de l'exercice 2003 en raison de l'entrée en service du Bombardier Challenger 300. L'entrée en service, vers la fin de l'exercice 2004, des modèles Bombardier Learjet 40 et Bombardier Learjet 45 XR ainsi que la certification du Bombardier Global 5000, au début de l'exercice 2005, devraient aussi influencer favorablement sur les résultats.

Développement de produits

Les investissements considérables de Bombardier Aéronautique dans le développement de produits lui ont permis de se doter de la plus large gamme d'avions d'affaires, ce qui lui procurera une bonne position pour l'avenir, au fur et à mesure que ces avions seront mis en service. Au cours de l'exercice 2003, Bombardier Aéronautique a investi 247,8 millions \$ dans le développement de nouveaux programmes d'avions d'affaires, contre 168,2 millions \$ au cours de l'exercice 2002.

La certification de type du Bombardier Challenger 300 devrait être obtenue au deuxième trimestre de l'exercice se terminant le 31 janvier 2004, et le premier appareil aménagé devrait être livré par la suite.

Le Bombardier Learjet 40 a été lancé en juillet 2002 et devrait entrer en service au cours du quatrième trimestre de l'exercice se terminant le 31 janvier 2004. Le prototype a fait son vol inaugural le 31 août 2002, et le premier modèle de production prenait son envol le 5 septembre 2002. Cet appareil devrait obtenir la certification de la FAA au troisième trimestre de l'exercice se terminant le 31 janvier 2004. Le Bombardier Learjet 45 XR, version améliorée du Bombardier Learjet 45, a également été lancé en juillet 2002 et devrait entrer en service au cours de l'exercice 2004.

Le Bombardier Global 5000 a fait son vol inaugural le 7 mars 2003. Les premières livraisons devraient débuter au cours du quatrième trimestre de l'exercice se terminant le 31 janvier 2005.

Le programme Bombardier Flexjet en Amérique du Nord permet aux propriétaires d'acheter une part d'avion d'affaires de Bombardier Aéronautique 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 en 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 en Asie en partenariat avec des exploitants de nolisement, des sociétés de maintenance et des propriétaires d'avion individuels.

Au 31 janvier 2003, le programme Bombardier Flexjet comptait 110 appareils en service en Amérique du Nord et aucun en Europe, contre, respectivement, 105 appareils et huit appareils au 31 janvier 2002. La réduction enregistrée en Europe est attribuable au réaménagement du programme Flexjet en Europe afin qu'il soit exploité d'une façon similaire au programme Flexjet en Asie, en établissant des partenariats avec des exploitants de nolisement. Au cours de l'exercice, le nombre de clients ayant droit à un certain nombre d'heures de vol par année s'est accru de 8 % pour atteindre 714 au 31 janvier 2003, en regard de 661 au 31 janvier 2002.

Le programme Bombardier Flexjet en Amérique du Nord a vendu des parts équivalant à 12 avions, dont 5,25 neufs et 6,75 d'occasion pour l'exercice 2003, par rapport à 22 avions, dont dix neufs et 12 d'occasion, au cours de l'exercice précédent. Le ralentissement généralisé de l'économie américaine explique la diminution du nombre de parts vendues.

Marché et perspectives

Après un repli de 14 % l'an dernier, le marché nord-américain de la multipropriété a connu une baisse de 11 % pour les livraisons d'avions au cours de l'exercice 2003, surtout attribuable au ralentissement généralisé de l'économie américaine. Le programme Bombardier Flexjet occupe le troisième rang parmi les programmes de multipropriété actuellement offerts sur le marché.

La gamme d'avions de transport régional de Bombardier Aéronautique comprend les appareils Bombardier* CRJ100/200* à 40, 44 et 50 places, l'appareil Bombardier* CRJ700* à 70 places, l'appareil Bombardier CRJ900 à 86 places et la gamme d'avions à turbopropulsion Bombardier de série Q, constituée des appareils Bombardier* Q100/200* à 37 places, de l'appareil Bombardier* Q300* à 50 places et de l'appareil Bombardier Q400 de 68 à 78 places.

| LIVRAISONS D'AVIONS DE TRANSPORT RÉGIONAL | 2003 | 2002 |
|---|------|------|
| Bombardier CRJ200 | 140 | 136 |
| Bombardier CRJ700 | 50 | 29 |
| Bombardier CRJ900 | 1 | 0 |
| Bombardier Q100/200 | 1 | 3 |
| Bombardier Q300 | 9 | 15 |
| Bombardier Q400 | 19 | 23 |
| Total | 220 | 206 |

Les livraisons d'avions de transport régional ont augmenté pendant l'exercice 2003, surtout grâce aux livraisons de l'appareil Bombardier CRJ700 et à une légère hausse des livraisons de l'appareil Bombardier CRJ200. Ces augmentations ont été contrebalancées par la réduction des livraisons des avions à turbopropulsion reflétant les perspectives générales du marché des turbopropulseurs.

| COMMANDES D'AVIONS DE TRANSPORT RÉGIONAL | 2003 | | | | 2002 |
|--|----------------|---------------|------------------|--------------------------|--------------------------|
| | Com- mandes | Échan- ges | Annulati- ons | Com- mandes nettes | Com- mandes nettes |
| Bombardier CRJ200 | 43 | 12 | (6) | 49 | 150 |
| Bombardier CRJ700 | 3 | (5) | (5) | (7) | 20 |
| Bombardier CRJ900 | - | - | (5) | (5) | 20 |
| Bombardier Q300 | 4 | (7) | - | (3) | 7 |
| Bombardier Q400 | 4 | - | - | 4 | 12 |
| Total | 54 | - | (16) | 38 | 209 |

Les commandes ont été moins élevées au cours de l'exercice 2003 qu'au cours de l'exercice 2002. Cette baisse découle des conditions économiques défavorables et de l'incertitude qui règne au sein de l'industrie du transport aérien. Certains clients ont choisi, pendant l'exercice, de modifier leur commande pour un modèle d'avion différent. En outre, 16 commandes ont été annulées durant l'exercice 2003. Dans le cadre de l'entente d'annulation de dix avions par un client, ce client a accepté de fournir un financement permanent à un autre client pour 20 avions Bombardier CRJ700 et Bombardier CRJ900 qui seront livrés au cours de l'exercice 2004.

Au 31 janvier 2003, le carnet de commandes de Bombardier Aéronautique pour des avions de transport régional comportait des commandes fermes, des options et des commandes conditionnelles comme suit :

| CARNET DE COMMANDES D'AVIONS DE TRANSPORT RÉGIONAL AU 31 JANVIER 2003 | Options et commandes conditionnelles ou lettres d'entente | | Total |
|---|---|-------|-------|
| | Carnet de commandes fermes | | |
| Bombardier CRJ200 | 249 | 796 | 1 045 |
| Bombardier CRJ700 | 107 | 305 | 412 |
| Bombardier CRJ900 | 24 | 62 | 86 |
| Bombardier Q100/200 | 0 | 1 | 1 |
| Bombardier Q300 | 8 | 27 | 35 |
| Bombardier Q400 | 7 | 49 | 56 |
| Total | 395 | 1 240 | 1 635 |

Parts de marché

Conformément à la méthode utilisée dans l'industrie, les parts de marché pour les avions de transport régional de Bombardier Aéronautique sont calculées d'après le nombre de nouvelles commandes et les livraisons d'appareils pendant l'année civile, ce qui ne correspond pas au nombre de nouvelles commandes et aux livraisons d'appareils de Bombardier Aéronautique au cours de l'exercice.

Au cours de l'année civile 2002, le nombre de nouvelles commandes de la gamme d'appareils Bombardier de série CRJ dans le segment des avions à réaction de transport régional de 20 à 90 places, représentait une part de marché de 54 %, avec 46 des 85 avions commandés. Cette part se compare à 76 % du marché, ou 230 des 301 avions commandés en 2001. La part de marché de 76 % de Bombardier Aéronautique au cours de l'année civile 2001 tenait compte de deux commandes d'envergure. D'après les livraisons d'avion, les avions Bombardier de série CRJ détenaient une part de marché de 59 % en 2002, avec 184 des 313 avions livrés, comparativement à une part de marché de 45 % en 2001, représentant 148 des 330 avions livrés.

Dans le segment des avions à turbopropulsion de 20 à 90 places, 26 appareils ont été commandés en 2002, comparativement à 43 en 2001. La part de marché des appareils Bombardier de série Q s'est établie à 38 % du segment des avions à turbopropulsion, avec dix commandes fermes passées au cours de l'année civile 2002, contre une part de marché de 42 % un an plus tôt, avec 18 commandes fermes. D'après les livraisons d'avion, les avions Bombardier de série Q détenaient une part de marché de 60 % en 2002 avec 29 des 48 avions livrés, comparativement à une part de marché de 71 % en 2001, avec 55 des 77 avions livrés.

Les commandes combinées pour les appareils Bombardier de série CRJ et Bombardier de série Q ont valu à Bombardier Aéronautique une part globale de 50 % du segment des avions de transport régional de 20 à 90 places au cours de l'année civile 2002, avec 56 des 111 avions commandés, comparativement à 72 % des 344 avions commandés en 2001. La part de marché globale de

Bombardier pour les livraisons d'avions Bombardier de série CRJ et Bombardier de série Q était de 59 % en 2002, avec 213 des 361 avions livrés, comparativement à une part de marché de 50 % l'année précédente, avec 203 des 407 avions livrés.

Développement de produits

Le programme de l'appareil Bombardier CRJ900 a progressé comme prévu. L'appareil a obtenu la certification de Transport Canada en septembre 2002 et de la FAA en octobre 2002. De plus, une lettre de recommandation de la JAA a été remise à Bombardier Aéronautique en décembre 2002. Le premier avion Bombardier CRJ900 a été livré au client de lancement Mesa Air Group Inc. le 30 janvier 2003. Au cours de l'exercice 2003, Bombardier Aéronautique a investi 135,5 millions\$ dans le développement d'avions régionaux, contre 177,0 millions\$ pendant l'exercice précédent.

Marché et perspectives

Bombardier Aéronautique croit que ses livraisons pour l'exercice 2004 devraient être à un niveau similaire à celui de l'exercice précédent, reflétant l'incidence de l'entrée en service de l'appareil Bombardier CRJ900. Les transporteurs aériens régionaux maintiennent leur bonne performance, comparativement aux grands transporteurs aériens. Historiquement, la part du trafic aérien régional s'améliore en situation de repli de l'industrie, les transporteurs régionaux ayant des structures de coûts moindres et exploitant des avions de capacité réduite. Même s'ils ont diminué leur capacité totale, les transporteurs ont ajouté un plus grand nombre de vols d'avions de transport régional à leurs réseaux. Le transport aérien régional a connu une croissance grâce à de nouveaux trajets et à des rôles de complément et de remplacement des lignes principales. On pense dans ce contexte aux transporteurs aériens dont les avions à réaction à fuselage étroit sont remplacés par des avions de transport régional, plus petits, pour faire face à une baisse du trafic-passagers.

Selon le *Airline Monitor*, la capacité du segment du transport aérien régional aux États-Unis, par exemple, exprimée en sièges-milles offerts, s'est accrue de 24 % d'octobre à décembre 2002, comparativement à la même période en 2001. En outre, les passagers-milles payants, mesure du trafic-passagers payants, a augmenté de 35 % au cours de la même période. La demande d'avions de transport régional devrait rester forte vu leur faible coût d'exploitation pour les transporteurs.

Même si le marché des avions de transport régional se porte bien, le contexte global des transporteurs aériens reste clairement difficile. Les deux dernières années ont vu les grands transporteurs aériens des États-Unis subir des pertes importantes. United Airlines et US Airways sont passées en 2002 sous la protection du chapitre 11 de la loi américaine sur la faillite. Les incertitudes entourant ces transporteurs aériens, ainsi que l'impact de la guerre en Irak, ont fragilisé les perspectives de certains clients de Bombardier Aéronautique pour des avions de transport régional. Ces deux transporteurs ont cependant

publiquement indiqué que l'ajout d'avions de transport régional à leurs réseaux est une composante importante de leur plan global de restructuration et de leur stratégie visant à se soustraire de la protection du chapitre 11 de la loi américaine sur la faillite.

Bombardier Aéronautique est bien placé sur le marché des avions de transport régional avec sa gamme d'avions Bombardier de série CRJ. En 2003, il a livré son 800^e avion Bombardier CRJ. Bombardier Aéronautique a été et demeure le premier avionneur à entrer sur le marché dans la catégorie des 70 à 90 places, ce qui lui donne, pour ces produits, un avantage concurrentiel en matière de délai de livraison.

Bombardier Aéronautique est également bien positionné grâce aux appareils Bombardier de série Q, une nouvelle génération silencieuse d'avions à turbopropulsion. Bien que dans l'industrie les commandes et les livraisons de ce type d'appareils aient baissé au cours des dernières années, la direction croit qu'il y aura toujours un besoin de nouveaux appareils à turbopropulsion en raison de leurs coûts d'exploitation peu élevés et de la nécessité pour les exploitants de turbopropulseurs de remplacer les appareils vieillissants de leur flotte.

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.

Bombardier Aéronautique a livré un appareil Bombardier 415 au cours de l'exercice 2003, comparativement à deux au cours de l'exercice 2002. Le marché des appareils de lutte contre les incendies est de nature cyclique et suit les cycles d'approvisionnement des gouvernements. En septembre 2001, la production a été suspendue jusqu'à ce que le carnet de commandes justifie la reprise des activités. Au 31 janvier 2003, aucun appareil n'était inscrit au carnet de commandes. Toutefois, le marché de remplacement du CL-215* représente une possibilité à moyen terme. Il existe actuellement 59 appareils CL-215 dans le monde, la plupart approchant de la fin de leur vie utile.

Bombardier Aéronautique fournit un large éventail de services à ses clients, y compris la formation au pilotage et à la maintenance, 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.

Bombardier Aéronautique est le seul fabricant d'avions d'affaires à offrir directement à sa clientèle la formation au pilotage et à la maintenance et d'autres types de formation. Les centres de formation se trouvent à Montréal au Canada et à l'aéroport international Dallas/Fort Worth à Dallas aux États-Unis.

En outre, 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 Canada, le Danemark, le Royaume-Uni, la République de Singapour, l'Italie et la Hongrie. La Hongrie s'est jointe au programme pendant l'exercice 2003.

Aménagement intérieur d'avions d'affaires

Au cours de l'exercice, 155 avions d'affaires ont été aménagés aux deux centres de finition de Bombardier Aéronautique situés à Montréal au Canada et à Tucson aux États-Unis, ainsi que dans des centres de finition autorisés. Par comparaison, 173 avions avaient été aménagés en 2002.

| AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR D'AVIONS D'AFFAIRES | 2003 | 2002 |
|--|-------------|-------------|
| Bombardier Learjet 31A | 12 | 15 |
| Bombardier Learjet 45 | 44 | 53 |
| Bombardier Learjet 60 | 24 | 31 |
| Bombardier Challenger 604 | 43 | 40 |
| Bombardier Global Express | 32 | 34 |
| Total | 155 | 173 |

Maintenance des appareils et services de pièces de rechange

Les centres de services de Bombardier Aéronautique aux États-Unis se trouvent à Fort Lauderdale en Floride, à Indianapolis en Indiana, à Hartford au Connecticut, à Wichita au Kansas, à Tucson en Arizona et à Dallas au Texas. Il existe également un centre de services à Berlin en Allemagne, dans le cadre d'une coentreprise avec Lufthansa. Bombardier Aéronautique offre des services semblables 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.

Bombardier Aéronautique offre des services de maintenance et de modification aux exploitants d'appareils Bombardier de série CRJ à Bridgeport en Virginie occidentale aux États-Unis. Des services de maintenance d'appareils militaires sont principalement fournis surtout aux installations de Mirabel au Canada.

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

Parmi les autres activités de Bombardier Aéronautique, mentionnons la fabrication de composants pour des tiers dans des installations sises à Montréal au Canada 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.

À la fin de l'exercice, Bombardier Aéronautique comptait des effectifs de quelque 29500 personnes. Au cours de l'exercice 2003, des conventions collectives portant sur 7870 employés membres de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale à Montréal au Canada ont été ratifiées. De plus, au début de l'exercice 2004, Bombardier Aéronautique a négocié de nouvelles conventions collectives avec des employés membres de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale de Wichita au Kansas, englobant 750 employés, et le Syndicat des travailleurs et travailleuses de l'automobile à Toronto au Canada, visant 1800 employés. Les employés de Wichita et de Toronto ont voté en faveur de leurs nouvelles conventions collectives respectivement le 3 mars 2003 et le 15 mars 2003.

* Marque(s) de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, les revenus sectoriels de Bombardier Transport se sont élevés à 9,4 milliards \$, comparativement à 7,0 milliards \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002. Le BAII a atteint, pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, 207,1 millions \$, ou 2,2 % des revenus, par rapport à un BAII avant éléments spéciaux de 101,0 millions \$, ou 1,4 % des revenus, pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002. Cette hausse des revenus et celle du BAII résultent principalement de la consolidation des comptes d'Adtranz pour la totalité des 12 mois de l'exercice 2003 comparativement à huit mois pour l'exercice précédent. Les autres facteurs comprennent le renforcement de la valeur de l'euro par rapport au dollar canadien et l'accroissement du niveau d'activités sur des contrats en Europe.

Les intérêts créditeurs nets ont diminué passant de 129,4 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002 à 102,7 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003. Cette diminution est attribuable à une baisse des taux d'intérêt et à une augmentation des actifs nets moyens. Le solde d'intérêts nets de Bombardier Transport est créditeur en raison de l'application de la méthode d'attribution des intérêts de la Société, décrite à la section Sommaire.

Par conséquent, le BAI a atteint 309,8 millions \$, ou 3,3 % des revenus, pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, contre un BAI avant éléments spéciaux de 230,4 millions \$, ou 3,3 % des revenus, pour l'exercice précédent.

Au cours de l'exercice 2002, un élément spécial de 74,2 millions \$ (63,0 millions \$ après impôts) a été comptabilisé au titre des charges de restructuration résultant de l'intégration des activités de fabrication de Bombardier Transport et d'Adtranz.

Au cours de l'exercice 2003, Bombardier Transport a continué de concentrer ses activités de développement sur la modularisation et la normalisation des systèmes par le développement de gammes de produits, qu'il s'agisse de tramways, de métros, de locomotives, de trains suburbains et régionaux, et de trains à grande vitesse et interurbains. Par ailleurs, Bombardier Transport a développé des processus communs liés à la mise en service afin d'améliorer la fiabilité des produits. Ces efforts de développement devraient réduire les coûts de matières et de

cycle de vie pour les différents véhicules fabriqués par Bombardier Transport en plus d'améliorer la fiabilité et la disponibilité des produits. Bombardier Transport s'est également concentré sur des technologies écologiques à bon rendement énergétique pour des applications de propulsion modernes ainsi que sur des nouveaux systèmes de contrôle ferroviaire le long des voies, comme l'European Rail Traffic Management System (« ERTMS »), en vue d'accroître la sécurité d'exploitation.

La locomotive Bombardier* JetTrain*, propulsée par un moteur à turbine et élaborée dans le cadre d'un partenariat avec la Federal Railroad Administration des États-Unis, a effectué avec succès un rigoureux programme d'essais et a été présentée au marché le 15 octobre 2002.

Au 31 janvier 2003, le carnet de commandes de Bombardier Transport totalisait 25,7 milliards \$, dont 19,8 milliards \$ pour les activités de fabrication et 5,9 milliards \$ pour les activités de service. Ces résultats se comparent à 16,3 milliards \$ pour les activités de fabrication et à 4,1 milliards \$ pour les activités de service, pour un total de 20,4 milliards \$ au 31 janvier 2002. L'augmentation de la valeur du carnet de commandes au 31 janvier 2003 reflète de nouvelles commandes totalisant 11,7 milliards \$ et un rajustement de 3,0 milliards \$ relatif à l'appréciation de l'euro par rapport au dollar canadien.

Le carnet de commandes de fin d'exercice représente une source stable de revenus pour les prochaines années. La direction prévoit que le marché du transport sur rail poursuivra son expansion dans les années à venir et que Bombardier Transport demeurera à la tête du marché. Cependant, Bombardier Transport œuvre dans un secteur caractérisé par des marges relativement faibles, compensées par des investissements peu élevés dans les actifs nets. La conception et la fabrication d'équipement complexe dans des temps et selon un budget limités et leur mise en service dans des circonstances souvent difficiles peuvent constituer des risques importants liés à l'exécution et aux prix. Bombardier Transport dépend de contrats, et l'envergure, la date d'échéance et la provenance des commandes varient grandement, ce qui influe sur l'utilisation d'installations et de ressources spécifiques.

Des efforts et des ressources considérables sont consacrés pour contrôler de près le processus d'appel d'offres, pour repérer et gérer rapidement les risques, pour

accélérer le déploiement de processus communs et de l'infrastructure des systèmes et pour renforcer la gestion de projets et la formation du personnel. Ces mesures visent à favoriser la stabilité des résultats et l'amélioration des marges.

Au cours de l'exercice 2003, le consortium Metronet, auquel Bombardier Transport participe à hauteur de 20 %, a remporté le contrat de la restauration, la modernisation et la maintenance de deux des projets liés à l'infrastructure du métro de Londres. La clôture financière devrait se réaliser en avril 2003, condition requise pour l'attribution du contrat. Bombardier Transport obtiendra alors des contrats fermes pour la fourniture de voitures de métro, de systèmes de contrôle ferroviaire et de services de maintenance et de gestion. La valeur des contrats attribués à Bombardier Transport est évaluée à 8,6 milliards \$ (3,4 milliards £) sur 15 ans, la livraison de nouveaux produits débutant au cours de l'année civile 2008. La participation de Bombardier Transport dans les contrats du métro de Londres n'est pas comprise dans le carnet de commandes.

Le marché mondial de l'équipement et des services ferroviaires englobe le matériel roulant, les systèmes de transport, les services et les systèmes de contrôle ferroviaire. La valeur des commandes reçues sur le marché mondial accessible à l'ensemble des producteurs (c'est-à-dire ouvert à la concurrence) a été d'environ 55,0 milliards \$ (37,0 milliards €) au cours de l'année civile 2002. La croissance du marché accessible dépend de la demande de matériel roulant, de l'impartition des services et de la participation du secteur privé dans les systèmes de transport public. L'an dernier, le marché a encore été dominé par l'Europe, qui représentait 50 % du marché total, tandis que l'Amérique du Nord représentait environ 28 % et l'Asie-Pacifique 11 %.

Le matériel roulant comprend des trains suburbains et régionaux, des trains interurbains et à grande vitesse, des métros, des tramways, des locomotives et des wagons de marchandises. Pendant l'exercice 2003, Bombardier Transport a reçu des commandes totalisant 7,9 milliards \$ pour toutes ses gammes de produits, contre 5,1 milliards \$ l'exercice précédent.

Trains suburbains et régionaux

Bombardier Transport offre un vaste éventail de véhicules-passagers ferroviaires pour les marchés suburbains et régionaux. La gamme de produits comprend des rames automotrices électriques, des rames automotrices diesels, des voitures-passagers et des trains à double niveau.

Livraisons et travaux en cours

En Allemagne, Bombardier Transport a livré 522 voitures de train régional et 79 voitures à double niveau à la Deutsche Bahn, ainsi que 124 voitures de train de banlieue à la ville de Berlin. Ailleurs en Europe, les travaux se sont poursuivis, avec la livraison de plus de 100 voitures à double niveau et voitures de train de banlieue en vertu de commandes de la Société nationale des chemins de fer belge, de la Société Nationale des Chemins de fer Français (« SNCF »), de NS Reizigers et d'exploitants européens privés.

En Amérique du Nord, 19 voitures de train de banlieue à double niveau ont été livrées, au cours de l'exercice 2003, pour la société GO-Transit en Ontario au Canada, et 21 voitures du même type ont été livrées à la Southern California Regional Rail Authority et au Central Puget Sound Regional Transit Authority. Les travaux se sont poursuivis pour la commande de 858 voitures de train de banlieue de la Metropolitan Transportation Authority/ Long Island Rail Road de New York, avec la livraison des 22 premières voitures.

Principales commandes

Les principales commandes reçues pendant l'exercice sont présentées dans le premier tableau de la page suivante.

Trains interurbains et à grande vitesse

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

Livraisons et travaux en cours

En Europe, le solde de la commande de Virgin Trains pour les services CrossCountry du Royaume-Uni, consistant en 224 rames automotrices diesels-électriques Voyager et des voitures de rames automotrices diesels et électriques à système pendulaire Super Voyager, a été livré pendant l'exercice. Un total de 231 rames automotrices électriques Bombardier* Electrostar* a été livré aux sociétés Connex South Eastern et GoVia, au Royaume-Uni. De plus, 100 rames automotrices électriques ont été livrées à des clients en Suède, et les travaux se sont poursuivis pour les commandes de la SNCF, de la Deutsche Bahn, des Chemins de fer fédéraux suisses (« CFF ») et d'autres clients européens.

En Amérique du Nord, le solde des voitures Acela Express** et des locomotives à grande vitesse pour le Maryland a été livré pendant l'exercice.

Principales commandes

Les principales commandes reçues pendant l'exercice sont présentées dans le second tableau ci-dessous.

TRAINS SUBURBAINS ET RÉGIONAUX

| CLIENT | PRODUIT | NOMBRE DE VOITURES | VALEUR (EN MILLIONS DE DOLLARS) |
|---|---|--------------------|---------------------------------|
| Long Island Rail Road | Voitures de train de banlieue | 352 | 941,0 |
| Metro-North Commuter Railroad | Voitures de train de banlieue | 180 | 500,0 |
| NJ Transit | Voitures à niveaux multiples | 100 | 378,0 |
| Deutsche Bahn | Voitures-passagers à double niveau | 65 | 138,0 |
| Gouvernement de l'Australie-Occidentale | Rames automotrices électriques de train de banlieue de trois voitures chacune | 93 | 102,0 |

TRAINS INTERURBAINS ET À GRANDE VITESSE

| CLIENT | PRODUIT | NOMBRE DE VOITURES | VALEUR (EN MILLIONS DE DOLLARS) |
|--|---|--------------------|---------------------------------|
| GoVia | Voitures électriques Electrostar | 460 | 848,0 |
| Connex South Eastern | Rames automotrices électriques Electrostar | 228 | 424,0 |
| HSBC Rail UK Limited (exploitées par Midland Mainline) | Voitures de rames diesels-électriques | 127 | 350,0 |
| Connex South Eastern | Voitures de train de banlieue Electrostar | 180 | 326,0 |
| Deutsche Bahn | Trains à grande vitesse ICE-T de sept voitures chacun | 28 | 144,0 |
| Porterbrook Leasing Company Ltd. | Rames automotrices diesels Turbostar | 45 | 121,0 |

Métros

Bombardier Transport offre une gamme complète de technologies destinées aux voitures et adaptées aux besoins des systèmes de transport urbains.

Livraisons et travaux en cours

En Europe, Bombardier Transport a livré 153 voitures à la Régie des transports publics de Stockholm en Suède, 48 voitures pour le métro de Berlin en Allemagne et 30 voitures pour le métro de Bucarest en Roumanie. Les travaux se sont poursuivis pour les commandes destinées aux métros de Hambourg et de Munich en Allemagne, et au métro de Prague en République tchèque.

En Amérique du Nord, 270 voitures de métro R-142 ont été livrées à la MTA New York City Transit, et 16 voitures de métro automatique de type (ART) Mark II au gouvernement de la Colombie-Britannique. Les travaux se sont poursuivis pour la commande de la MTA New York City Transit et pour le système de monorail de Las Vegas.

En Asie, dans le cadre d'une coentreprise, Bombardier Transport a livré six voitures de métro pour la ligne 2 du métro de Guangzhou. Les travaux se sont poursuivis pour cette commande et pour une commande pour le métro de Shenzhen, les deux étant en Chine.

Principales commandes

Bombardier Transport, en consortium avec CAF, a obtenu un contrat de la société des transports de Mexico, Sistema de Transporte Colectivo-Metro, portant sur 405 voitures de métro. La part de Bombardier Transport dans ce contrat s'élève

à 508,0 millions \$. Bombardier Transport, dans le cadre d'une coentreprise, a reçu de Shanghai Metro Operation Company une commande pour la fourniture de 60 voitures de métro (dix rames de six voitures). La part de Bombardier Transport est évaluée à 78,0 millions \$.

Tramways

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

Livraisons et travaux en cours

En Europe, Bombardier Transport a livré 39 city-trams à la ville de Rotterdam aux Pays-Bas, 14 tramways standard et 22 city-trams à des clients du Royaume-Uni, 40 city-trams à la ville de Cologne, 59 tramways standard à d'autres clients en Allemagne et 62 city-trams et tramways standard à d'autres clients en Europe. Les travaux se sont poursuivis pour ces commandes et ont commencé pour de nouveaux contrats.

En Amérique du Nord, les travaux se poursuivent pour le contrat du Metropolitan Council of Minneapolis.

Principales commandes

Pendant l'exercice, Bombardier Transport s'est vu octroyer une commande importante évaluée à 157,0 millions \$ par la Société des transports de Francfort en Allemagne, pour la fourniture de 60 tramways à plancher bas. Les Transports Publics Genevois, en Suisse, ont commandé 21 tramways à plancher bas de type Cityrunner, commande évaluée à 90,0 millions \$.

Locomotives et wagons de marchandises

Les locomotives servent au transport interurbain et régional, et au transport des marchandises. Bombardier Transport offre des locomotives électriques et diesels-électriques qui répondent aux besoins spécifiques des exploitants ferroviaires. Les wagons de marchandises sont conçus et fabriqués pour des exploitants privés et publics.

Livraisons et travaux en cours

Bombardier Transport a livré 66 locomotives électriques à la Deutsche Bahn, 13 à la CFF, 15 à des exploitants privés en Allemagne et en Suisse et 52 à Trenitalia en Italie. De plus, 23 locomotives électriques ont été livrées à NJ Transit aux États-Unis. En vertu d'une entente conclue avec la division électromotrice de General Motors aux États-Unis, Bombardier Transport a assemblé au Mexique 248 locomotives diesels-électriques.

Bombardier Transport a livré 139 wagons de marchandises à Transwaggon en Allemagne et 283 à des exploitants privés en Europe.

Principales commandes

Bombardier Transport a reçu une commande de Trenitalia en Italie, évaluée à 188,0 millions \$ pour la fourniture de 42 locomotives électriques de série EU11. De plus, la CFF a commandé 40 locomotives d'une valeur totale de 171,0 millions \$.

Marché et perspectives du matériel roulant

Bombardier Transport détermine sa part de marché annuelle selon une moyenne calculée en fonction de la valeur totale des commandes de l'industrie au cours des trois dernières années. Bombardier Transport est le plus grand fournisseur de matériel roulant pour le transport-passagers, s'étant assuré plus d'un tiers des commandes mondiales au cours des trois dernières années. Bombardier Transport a conservé sa position de leadership sur le marché européen extrêmement concurrentiel, avec une part de marché de 38 % pour les deux derniers exercices. En Amérique du Nord, Bombardier Transport a accru sa part du marché du matériel roulant pour le transport-passagers à 42 %, en regard de 37 % pour l'exercice précédent. Sur le marché Asie-Pacifique, la part de marché de Bombardier Transport représente plus de 20 %. Les principaux facteurs favorisant le marché du matériel roulant sont le remplacement de véhicules, les investissements en infrastructure, le contexte de politique publique, la régionalisation en Europe et les nouveaux joueurs comme les exploitants privés. Bombardier Transport s'attend à ce que les principaux exploitants européens et nord-américains poursuivent leurs programmes de remplacement de parcs de véhicules au cours de l'exercice 2004.

Les commandes mondiales liées au matériel roulant pour le transport-passagers ont été évaluées à 20,0 milliards \$ pour l'année civile 2002, contre 17,0 milliards \$ pour l'année précédente. L'Europe demeure le marché le plus important avec 54 % des commandes. Le marché ferroviaire libéralisé du Royaume-Uni a contribué de façon importante à cette

croissance. Vient ensuite l'Amérique du Nord avec 28 %, puis l'Asie-Pacifique avec 12 %.

Avec un programme législatif visant la libéralisation du secteur ferroviaire européen pour favoriser la croissance du marché, les objectifs de l'Union européenne sont de donner aux exploitants accès au transport de marchandises et de passagers et de séparer la propriété et la gestion des infrastructures et des activités ferroviaires. Ce processus est déjà entamé dans plusieurs pays européens. Le renouvellement et la modernisation de grands parcs de véhicules de transport-passagers sur rail et de locomotives, de même que la croissance modérée du transport-passagers et de marchandises, continuent de faire de ce marché le point de mire de Bombardier Transport. L'évolution des priorités de financement pourrait retarder la mise à niveau et l'expansion des infrastructures ferroviaires.

Le marché du transport-passagers sur rail nord-américain dépend des besoins futurs en matière de remplacement du parc de métros et de trains de banlieue. Des marchés additionnels découleront des nouveaux projets de train à grande vitesse. Bombardier Transport, avec la technologie Bombardier JetTrain, est en bonne position dans ce secteur.

L'Asie est un marché prometteur pour l'équipement et les services ferroviaires. La population, la prospérité et l'urbanisation croissantes devraient entraîner des investissements dans les infrastructures de transport, afin d'améliorer la qualité de vie et de rendre accessibles les villes asiatiques.

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

Livraisons et travaux en cours

Au cours de l'exercice, Bombardier Transport, dans le cadre du consortium avec Normetro, a livré 34 véhicules légers sur rail et a commencé les livraisons dans le cadre du projet du Metro do Porto au Portugal. La Société a également livré 19 véhicules CX-100* pour le système de transport automatisé de passagers de l'AENA, à l'aéroport de Barajas de Madrid, ainsi que dix véhicules CX-100 et un système de contrôle centralisé/contrôle ferroviaire automatique pour l'aéroport STS de Tacoma à Seattle. La conception et la fourniture de tous les systèmes électriques et mécaniques de la Ligne Millenium de 20 km pour le SkyTrain** de Vancouver ont été complétées en avance sur l'échéancier. Les travaux se poursuivent également pour le système de transport automatisé de passagers de l'aéroport international Dallas/Fort Worth, le système de monorail de Las Vegas et le système Express Transit de la ligne 1 de Nottingham. Le système entièrement automatique AirTrain

de l'aéroport international JFK de New York devrait être mis en service au cours de l'année civile 2003. La commande de 32 voitures, conçues avec des portes extra-larges pour permettre aux chariots à bagages de tenir à l'intérieur, a été livrée. Le JFK AirTrain sera relié à deux lignes du réseau de transport régional de New York.

Principales commandes

Bombardier Transport, en consortium avec un groupe d'ingénieurs turcs, s'est vu octroyer un contrat par la municipalité de Grand Eskisehir pour la fourniture d'un système de transport léger sur rail de 14,2 km, comprenant les services d'exploitation et de gestion pour une durée d'un an. La part de Bombardier Transport est évaluée à 117,0 millions \$.

Marché et perspectives

Bombardier Transport détermine sa part de marché annuelle selon une moyenne calculée en fonction de la valeur totale des commandes de l'industrie au cours des cinq dernières années, conformément aux pratiques sectorielles. La part de marché moyenne de Bombardier Transport pour les cinq dernières années est de 20 %.

L'urbanisation, la croissance de la population, la reprise du marché asiatique, l'accroissement du financement fédéral pour les réseaux de transport en commun aux États-Unis et l'engagement de nombreux pays européens envers l'amélioration des systèmes de transport ferroviaire devraient favoriser la croissance future. Le marché des systèmes de transport devrait passer d'environ 3,0 milliards \$ en 2002 à 6,0 milliards \$ dans cinq ans. Néanmoins, l'incertitude économique mondiale pourrait retarder de nouveaux projets de transport et rendre plus difficile l'obtention de nouvelles commandes.

Bombardier Transport offre des systèmes de propulsion électrique, des chaînes de traction, des systèmes de contrôle de train et des systèmes informatisés embarqués, ainsi que des convertisseurs/systèmes électriques auxiliaires, surtout pour les divisions manufacturières de la Société ainsi que pour des fabricants externes.

Livraisons et travaux en cours

Les livraisons aux divisions manufacturières de véhicules ferroviaires de la Société ont porté sur une grande sélection d'équipement de propulsion pour les rames automotrices électriques, les trains interurbains, les locomotives, les métros et les tramways destinés à des clients en Europe (Royaume-Uni, Allemagne, Scandinavie et Italie) et en Chine. Bombardier Transport a livré de l'équipement de propulsion complet à des fabricants dont les véhicules sont destinés à New York, Washington, D.C., Atlanta et Pittsburgh aux États-Unis, à Madrid en Espagne, à Merida au Venezuela, et à Guangzhou et Shenzhen en Chine.

Marché et perspectives

Les systèmes de propulsion électrique et de contrôle de train sont des systèmes stratégiques pour Bombardier Transport. La croissance de ce créneau suit celle des marchés de la construction de nouveau matériel roulant et des activités de remise à neuf. Les ventes à des tiers dans des marchés comme la Chine, l'Inde et la Russie continuent d'offrir des possibilités de croissance dans les secteurs de la propulsion électrique et des contrôles.

La tendance à l'utilisation d'équipement plus petit et plus puissant se maintiendra, soutenue par la recherche et le développement en matière de composants électriques et l'instauration de produits normalisés et modulaires. L'équipement de contrôle de train à haute performance offre de meilleures possibilités dans le domaine de la surveillance d'état, de la gestion de parcs et des communications avec les passagers. La capacité de gérer l'intégration de ces technologies jouera un rôle de premier plan en permettant à Bombardier Transport de tirer parti de ce potentiel de croissance.

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 et la réingénierie et la modernisation des composants. Au cours de l'exercice 2003, Bombardier Transport a reçu des commandes totalisant 2,9 milliards \$ en regard de 1,8 milliard \$ l'exercice précédent.

Travaux en cours

En Europe, conformément à un contrat de 12 ans au Royaume-Uni, Bombardier Transport fournit des services de maintenance pour les nouvelles rames construites par Bombardier pour Virgin Trains. Plusieurs autres contrats de maintenance sont en cours en Allemagne et au Royaume-Uni. Le secteur de la réingénierie et de la modernisation des véhicules continue de croître, d'importantes commandes ayant été obtenues en Suisse et au Royaume-Uni. De plus, comme membre de la coentreprise Tagia en Suède, Bombardier Transport est responsable de la maintenance des voitures du métro de Stockholm.

En Amérique du Nord des services de maintenance et d'exploitation seront fournis pour des tramways dans le sud du New Jersey en vertu d'un contrat de dix ans. La coentreprise entre Alstom et Bombardier Transport, créée afin de procurer des services de maintenance pour les trains à grande vitesse Acela** d'Amtrak en vertu d'un contrat de dix ans, se poursuit. Des services de maintenance ont également été assurés pour le parc de trains de banlieue de GO-Transit en Ontario au Canada, et pour les trains de banlieue de Los Angeles aux États-Unis.

En Australie, Bombardier Transport entretient un parc de 275 tramways en service dans les environs de Melbourne.

Principales commandes

Les principales commandes reçues au cours de l'exercice ont été les suivantes :

| CLIENT | PRODUIT | NOMBRE | |
|----------------------------|--|--------------------------------|---------------------------------------|
| | | D'ANNÉES OU DE VÉHICULES | VALEUR (EN MILLIONS DE DOLLARS) |
| GoVia | Fourniture de pièces et soutien technique pour 700 voitures de train de banlieue Electrostar | 20 ans | 638,0 |
| Connex South Eastern | Maintenance pour 228 voitures de train de banlieue Electrostar | 30 ans | 333,0 |
| Connex South Eastern | Maintenance pour 180 voitures de train de banlieue Electrostar | 30 ans | 235,0 |
| HSBC Rail UK Limited | Maintenance pour 127 voitures de rames diesels-Électriques | 4 ans | 162,0 |
| HSBC Rail UK Limited | Remise ^ neuf de voitures-passagers | 302 voitures | 143,0 |
| Exploitant de l'Éurotunnel | Modernisation de locomotives | 37 locomotives | 135,0 |

Marché et perspectives

Les perspectives de croissance du secteur des services sont bonnes du fait que la complexité technique de plus en plus grande des véhicules et des systèmes incite les exploitants à confier la maintenance en impartition aux fabricants de matériel roulant. L'entrée de nouveaux exploitants privés motivés par le marché, conjuguée à la libéralisation des marchés et à l'élargissement des activités des exploitants hors de leur pays, accentuent le besoin d'impartir la maintenance des parcs.

Il existe une tendance récente qui vise à impartir la maintenance à un grand fournisseur de services plutôt qu'à une multiplicité de petits fournisseurs. Bombardier Transport a redéfini ses activités de maintenance afin d'être en mesure de répondre à cette nouvelle tendance.

Le marché des services est évalué à environ 22,0 milliards \$ par année. Grâce à la libéralisation des marchés, un taux annuel de croissance de 11 % est prévu. Bombardier Transport figure parmi les principaux fournisseurs de ce marché, avec une part de 6 % en regard de 5 % pour l'exercice précédent. Bombardier Transport a redéfini le marché et, comme tel, le pourcentage de la part de marché pour l'exercice précédent ne correspond pas au pourcentage divulgué dans le rapport annuel de l'exercice précédent. Au Royaume-Uni, Bombardier Transport a consolidé sa position de chef de file en obtenant un certain nombre de contrats de maintenance pour de vastes parcs de véhicules en même temps que des commandes de matériel roulant. En Allemagne, le premier contrat de fourniture de pièces d'importance a été octroyé à Bombardier Transport par la Deutsche Bahn.

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

Livraisons et travaux en cours

Au cours de l'exercice, Bombardier Transport a mis en service sur la ligne pilote de la CFF en Suisse, le premier système mondial ERTMS de niveau 2. Sur le marché du Royaume-Uni, Bombardier Transport a poursuivi l'installation d'un nouveau système de contrôle ferroviaire pour la région d'Horsham, qui sera la première application de la technologie d'enclenchement EBILOCK de Bombardier, et a aussi mis en service le plus grand centre de contrôle intégré du Royaume-Uni, à Leeds. Les autres faits saillants ont été l'achèvement des essais du système de protection automatique des trains à Taïwan et la mise en service d'un système d'enclenchement électronique à Barcelone en Espagne.

Principales commandes

Bombardier Transport a reçu une commande de 138,0 millions \$ de Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. portant sur la fourniture d'un système ERTMS, conçu pour répondre aux besoins de contrôle du trafic ferroviaire international transfrontalier.

Marché et perspectives

Le marché des systèmes de contrôle ferroviaire devrait passer de 5,3 milliards\$ en 2002 à 7,5 milliards\$ d'ici cinq ans. La part de marché de Bombardier Transport est actuellement de 8 %.

Avec la mise à l'essai du premier système ERTMS de niveau 2 en Suisse, Bombardier Transport est bien placé pour saisir les occasions de ce nouveau segment de marché. Le secteur des ERTMS devrait passer de 700,0 millions\$ de nouvelles commandes en 2002 à plus de 1,5 milliard\$ d'ici cinq ans. L'ERTMS ouvrira de nouveaux marchés puisqu'il remplace les grands systèmes de contrôle ferroviaire propres à chaque pays et constituera une condition préalable aux services ferroviaires transfrontaliers en Europe. Le financement limité disponible pour cette nouvelle technologie d'infrastructure peut retarder l'instauration de cette nouvelle norme dans toute l'Europe.

En date du 1^{er} mai 2001, la Société a acquis de DaimlerChrysler AG (« DaimlerChrysler ») de Stuttgart en Allemagne, la totalité des actions ordinaires de sa filiale, Adtranz. En vertu des conditions du contrat de vente et d'achat, un prix d'achat de 725,0 millions\$ US (1,1 milliard\$) a été convenu. Le contrat prévoit également un rajustement du prix d'achat pour un montant maximal de 150,0 millions € d'après la valeur comptable des actifs nets rajustés acquis, établie selon les PCGR des États-Unis au 30 avril 2001 (« valeur des actifs nets »), pourvu que la valeur des actifs nets minimale ait été atteinte à la date de clôture de l'opération.

À compter de mai 2001, Adtranz, devenue propriété de la Société, a dressé son bilan de clôture au 30 avril 2001 en vertu des PCGR des États-Unis conformément aux dispositions du contrat de vente et d'achat en vue d'établir la valeur des actifs nets. La valeur établie ne respectait pas la valeur minimale prévue dans le contrat en raison des rajustements importants se rapportant à l'application des PCGR des États-Unis et de coûts non comptabilisés nécessaires au parachèvement des travaux prévus dans les contrats avec des tiers.

Le 14 février 2002, la Société a annoncé que les pourparlers avec DaimlerChrysler n'avaient pas donné lieu à une entente sur la valeur des actifs nets à la date de clôture. En juillet 2002, la Société a déposé une demande d'arbitrage auprès de la Chambre de commerce internationale, à Paris.

En vertu du contrat de vente et d'achat, DaimlerChrysler a fait des déclarations et donné des garanties contractuelles à la Société, y compris une confirmation écrite que la valeur des actifs nets minimale était respectée à la date de clôture de l'opération, soit le 30 avril 2001. La réclamation en dommages-intérêts de la Société est fondée, dans une large mesure, sur des manquements importants quant aux déclarations et garanties contractuelles, dont une insuffisance importante de la valeur des actifs nets. La réclamation de la Société en vertu de la demande d'arbitrage est de l'ordre de 960,0 millions € (1,6 milliard\$), plus les intérêts et les frais, et son règlement entraînera une diminution de l'écart d'acquisition, dont 205,6 millions\$ (150,0 millions €) ont été comptabilisés par Bombardier au cours de l'exercice 2002.

Le 8 novembre 2001, la Société a déposé une réclamation contre Amtrak auprès de la Cour de district des États-Unis pour le District de Columbia. La réclamation porte sur des dommages-intérêts compensatoires totalisant plus de 200,0 millions\$ US (305,8 millions\$) au titre des coûts additionnels engagés dans le cadre de l'exécution des contrats visant les trains et locomotives à haute vitesse Acela, y compris les coûts engagés par suite du manquement de la part d'Amtrak d'améliorer son infrastructure pour accueillir le nouvel équipement. Le 3 décembre 2001, Amtrak a déposé une requête en irrecevabilité alléguant que Bombardier n'avait pas suivi les processus de règlement de différends contractuels.

La requête en irrecevabilité a été refusée le 30 septembre 2002. Le 11 octobre 2002, Amtrak a donné avis de son intention d'en appeler du refus d'accepter sa requête en irrecevabilité. Le 20 novembre 2002, Amtrak a déposé une contre-réclamation contre la Société et une réclamation contre Alstom Transportation Inc., alléguant des dommages de plus de 200,0 millions\$ US (305,8 millions\$). Une suspension de l'instance à l'égard de toutes les procédures a été décrétée par la Cour d'appel.

Au cours de l'exercice 2004, dans toute l'Europe, 16 conventions collectives seront négociées pour les employés de bureau et de production visant 19 000 employés, dont 11 conventions collectives sont à l'échelle de l'industrie et visent 14 000 employés. En Europe, Bombardier Transport compte des effectifs d'environ 26 000 personnes.

Au cours de l'exercice 2004, sept conventions collectives pour des employés de bureau et de production devront être renouvelées en Amérique du Nord visant 2 000 employés. En Amérique du Nord, Bombardier Transport compte des effectifs d'environ 6 000 personnes.

* Marque(s) de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

** Acela Express et Acela sont des marques de commerce d'Amtrak.

** SkyTrain est une marque de commerce de BC Transit Corp.

BOMBARDIER PRODUITS RÉCRÉATIFS

Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, les revenus sectoriels de Bombardier Produits récréatifs ont atteint 2,5 milliards\$, en regard de 2,0 milliards\$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002. Cette hausse découle principalement de l'augmentation des ventes de moteurs hors-bord et de la hausse du nombre de livraisons de véhicules tout-terrains (« VTT ») Bombardier en raison de l'élargissement de la gamme de produits.

Le BAII s'est établi à 171,5 millions\$, ou 6,9 % des revenus, pour l'exercice 2003, comparativement à 175,0 millions\$, ou 9,0 % des revenus, pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002. La baisse de la marge du BAII résulte d'une combinaison de produits différente en raison des ventes plus élevées de moteurs hors-bord et de VTT, qui génèrent des marges plus faibles que celles des produits ayant atteint leur maturité. En outre, les faibles accumulations de neige qu'a connues l'Amérique du Nord, particulièrement le centre des États-Unis, ont donné lieu à davantage de mesures incitatives à la vente au détail de motoneiges.

Malgré la faiblesse des taux d'intérêt au cours de l'exercice 2003, la croissance de l'actif net moyen, dictée essentiellement par la relance des activités du segment des moteurs hors-bord, s'est traduite par une croissance des intérêts débiteurs, qui sont passés de 24,7 millions\$ pour l'exercice précédent à 33,1 millions\$ pour l'exercice 2003.

Ainsi, le BAI a atteint 138,4 millions\$, ou 5,6 % des revenus, pour l'exercice 2003, contre 150,3 millions\$, ou 7,7 % des revenus, pour l'exercice précédent.

Au cours de l'exercice, Bombardier Produits récréatifs a investi 105,9 millions\$ en design industriel et en développement de produits, par rapport à 97,2 millions\$ pour l'exercice 2002. Les principaux projets ont porté sur le développement en cours d'une nouvelle famille de moteurs Rotax*, qui fait appel à des technologies écologiques, sur le développement de la nouvelle technologie à injection directe E-TEC* pour les moteurs hors-bord, et sur des investissements pour l'élargissement des gammes de VTT et de moteurs hors-bord.

Pour les quelques prochaines années, Bombardier Produits récréatifs s'attend à une croissance modeste des marchés pour ses produits. Pour le prochain exercice, Bombardier Produits récréatifs prévoit des gains de parts de marché dans les segments des VTT et des moteurs hors-bord.

Les activités de Bombardier Produits récréatifs dans le segment de la motoneige portent sur le développement, la conception et la fabrication de produits de marque Ski-Doo* et de produits de marque Lynx* spécifiquement conçue pour le marché européen.

Développement de produits

Le châssis REV* révolutionne la conduite des motoneiges. Il a attiré l'attention des médias, a figuré dans le film de James Bond, *Meurs un autre jour*, et a été bien reçu par les consommateurs. Bombardier Produits récréatifs entend tirer profit du succès du châssis REV en le présentant dans de nouveaux segments de la motoneige.

Marché et perspectives

Les faibles accumulations de neige qu'ont connues le centre des États-Unis, l'Alaska et le centre du Canada, de même que le ralentissement de l'économie américaine, devraient entraîner un fléchissement des ventes au détail de l'industrie au Canada et aux États-Unis. Les ventes au détail de l'industrie devraient diminuer à quelque 160 000 unités pour la saison se terminant le 31 mars 2003, contre 184 300 unités pour la saison précédente.

Alors que l'industrie dans son ensemble enregistrait un recul des ventes, Bombardier Produits récréatifs a raffermi sa part du marché nord-américain, qui est passée de 30 % pour la saison dernière à une part estimée à 33 % pour la saison 2002-2003. Cette croissance est attribuable en grande partie au lancement du nouveau châssis REV, qui a reçu un accueil favorable dans le secteur de la motoneige. En raison du ralentissement du marché, les ventes au détail de Bombardier Produits récréatifs devraient s'établir à 52 000 unités pour la saison se terminant le 31 mars 2003, contre 55 550 unités lors de la saison dernière.

Les ventes de motoneiges en Europe devraient demeurer stables à un niveau estimatif de 21 000 unités pour la saison se terminant le 31 juillet 2003. Bombardier Produits récréatifs devrait conserver sa position de chef de file sur le marché européen et maintenir sa part de marché à 47 % pour les marques Lynx et Ski-Doo.

Il semble que les accumulations de neige demeureront le facteur clé des ventes au détail de l'industrie de la motoneige. En raison des faibles accumulations de neige des deux derniers hivers en Amérique du Nord, les stocks des concessionnaires à la fin de la saison 2003 seront probablement élevés. En outre, on s'attend que le taux de remplacement des motoneiges d'occasion diminue en raison d'une moins grande utilisation. Compte tenu des stocks élevés des concessionnaires, les niveaux de ventes de gros de l'industrie devraient être en baisse au prochain exercice. Les ventes au détail devraient donc demeurer relativement inchangées.

En Europe, les niveaux de ventes au détail et de gros resteront stables.

Les activités de Bombardier Produits récréatifs dans le segment de la motomarine portent sur le développement, la conception et la fabrication des motomarines de marque Sea-Doo*.

Développement de produits

Pour conserver et améliorer sa position de chef de file, Bombardier Produits récréatifs continuera de lancer des motomarines qui répondent aux attentes des consommateurs, tout en se conformant aux réglementations plus strictes en matière d'émissions. Au cours de la prochaine saison, Bombardier Produits récréatifs présentera la motomarine Sea-Doo GTX** 4-TEC* Supercharged 2003.

Marché et perspectives

Les ventes de l'industrie de la motomarine au Canada et aux États-Unis ont fléchi à 83 500 unités pour la saison terminée le 30 septembre 2002, en regard de 85 500 unités pour la saison précédente. Bombardier Produits récréatifs a néanmoins amélioré sa position de chef de file, sa part de marché étant passée de 43 % à 47 %.

Les ventes de l'industrie internationale de la motomarine ont diminué de 9 % et sont estimées à 21 000 unités pour la saison terminée le 30 septembre 2002, contre 23 000 unités pour la saison précédente.

Alors que les ventes enregistraient un recul de 4 % à l'échelle mondiale, Bombardier Produits récréatifs a été en mesure d'accroître sa part de marché mondiale à 46 %, par rapport à 45 % l'an dernier.

La stabilité de la popularité des activités liées à la motomarine et l'arrivée sur le marché de moteurs à quatre temps plus silencieux et plus écologiques devraient stimuler la demande. Toutefois, les mauvaises conditions météorologiques et l'incertitude économique qui perdure pourraient nuire au marché.

Bombardier Produits récréatifs est actif dans le segment des véhicules tout-terrains, grâce au développement, à la conception et à la fabrication d'une gamme de plus en plus large de Bombardier VTT.

Développement de produits

Bombardier Produits récréatifs a continué d'élargir sa gamme de produits en présentant deux nouveaux segments VTT : le segment du véhicule utilitaire récréatif intermédiaire avec le Bombardier* Outlander* et le segment des véhicules à prix abordable avec le Bombardier* Rally*. Bombardier Produits récréatifs a aussi lancé le tout premier VTT biplace, le Bombardier* Traxter* MAX, pour mieux répondre à la forte demande du marché familial des VTT.

Marché et perspectives

Les ventes au détail de l'industrie en Amérique du Nord ont augmenté de 6 % à 863 300 unités pour l'année terminée le 31 décembre 2002, contre 812 300 unités pour l'année précédente. Les ventes au détail de VTT de Bombardier Produits récréatifs ont augmenté de 57 % pour atteindre 21 800 unités en 2002, comparativement à 13 900 unités lors de la saison dernière.

Le marché international des VTT a progressé de 18 %, pour des ventes estimatives de 65 000 unités pour l'année terminée le 31 décembre 2002, en regard de 55 000 unités pour l'année précédente. Bombardier Produits récréatifs a vendu 4 300 unités contre 2 000 unités l'année précédente.

L'industrie des VTT continue à croître en Amérique du Nord, mais commence à montrer des signes de ralentissement, avec une croissance inférieure à 10 % en 2002. Outre ce ralentissement de la croissance, la concurrence s'intensifie. Les marchés internationaux devraient continuer d'afficher une croissance, principalement en Europe.

Bombardier Produits récréatifs est bien placé pour soutenir la croissance dans l'industrie des VTT. Avec le lancement des modèles Outlander et Traxter MAX, Bombardier Produits récréatifs poursuit l'élargissement de son rayonnement et de sa gamme de produits. De plus, Bombardier Produits récréatifs a conclu une alliance stratégique avec Deere & Company, leader mondial de la machinerie agricole, forestière et utilitaire, qui devrait permettre aux deux sociétés d'accroître leur gamme de produits pour leurs clients et concessionnaires autorisés respectifs.

Bombardier Produits récréatifs est très actif dans le développement, la conception et la fabrication des moteurs hors-bord Johnson* et Evinrude*, qui sont offerts en versions à deux ou à quatre temps et dont la puissance varie entre 3 et 250 ch.

Au cours de l'exercice 2003, Bombardier Produits récréatifs a accéléré la cadence de production de sa nouvelle installation de fabrication et d'assemblage située à Sturtevant, au Wisconsin.

Développement de produits

Bombardier Produits récréatifs concentre ses efforts de développement sur la revitalisation de ces marques, sur l'élargissement de sa gamme de produits et sur l'expansion en cours des gammes de moteurs écologiques. Bombardier Produits récréatifs lançait récemment la technologie E-TEC, qui permet de produire des moteurs plus respectueux de l'environnement, plus silencieux et à meilleur rendement énergétique que ceux qu'offre présentement l'industrie.

Marché et perspectives

Les ventes au détail de moteurs hors-bord sur le marché nord-américain ont atteint 316 000 unités pour la saison terminée le 30 septembre 2002, comparativement à 320 000 unités pour la saison précédente. Les ventes de gros sur le marché international des moteurs hors-bord ont été évaluées à 374 000 unités pour l'année civile 2002, soit une baisse de 6 % par rapport aux 397 000 unités vendues au cours de l'année précédente.

Pour redonner aux marques Johnson et Evinrude leur position sur le marché mondial, Bombardier Produits récréatifs a rétabli le réseau de concessionnaires Johnson et Evinrude et conclu des ententes stratégiques d'approvisionnement avec plusieurs fabricants de bateaux au cours de l'exercice 2003.

L'industrie du moteur hors-bord a atteint sa pleine maturité, et les volumes devraient rester stables. Dans un contexte très concurrentiel, Bombardier Produits récréatifs cherche à accroître sa part du marché grâce à l'élargissement de sa gamme de produits et à la présentation de nouvelles technologies comme E-TEC.

Les moteurs Rotax sont conçus, développés et fabriqués aux installations de Bombardier Produits récréatifs situées en Autriche. Ils sont utilisés pour les motoneiges Ski-Doo et Lynx, les motomarines Sea-Doo, les Bombardier VTT et pour des motocyclettes, scooters, karts, petits avions et avions ultralégers d'autres fabricants.

Développement de produits

Pour rehausser davantage ses objectifs visant à offrir des produits écologiques, respecter et aller au-delà des réglementations européenne et américaine encore plus sévères en matière d'émissions atmosphériques, et élargir davantage sa gamme de produits, Bombardier Produits récréatifs poursuit activement la conception et le développement d'une nouvelle génération de moteurs à quatre temps et de moteurs à deux temps plus respectueux de l'environnement. Neuf nouveaux moteurs ont été mis en production au cours de l'exercice 2003.

Marché et perspectives

Au cours de l'exercice 2003, les livraisons de moteurs Rotax ont totalisé 225 000 unités, par rapport à 231 000 unités l'exercice précédent. Pour les produits fabriqués par Bombardier, les ventes ont progressé de 9 % pour atteindre 150 000 moteurs, contre 137 000 l'exercice précédent, en raison des ventes plus élevées de Bombardier VTT. Pour les produits des autres fabricants, 75 000 moteurs Rotax ont été vendus au cours de l'exercice 2003, en regard de 94 000 l'exercice précédent. Cette baisse s'explique principalement par la diminution des ventes de motocyclettes et de scooters en Europe.

La demande de technologies plus écologiques à prix abordable s'avère un catalyseur pour l'industrie. Bombardier Produits récréatifs entend bien relever ce défi par l'utilisation accrue de ses moteurs 4-TEC dans les VTT, les motomarines et les motoneiges, et en équipant les motoneiges de moteurs à deux temps plus respectueux de l'environnement.

Bombardier Produits récréatifs prévoit que l'essor du marché des moteurs Rotax sera en grande partie dicté par son expansion sur le marché des VTT et par des contrats additionnels conclus avec des tiers.

* Marque(s) de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

** GTX est une marque de commerce de Castrol Limited.

BOMBARDIER CAPITAL

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

Le tableau suivant comprend le total des actifs sous gestion, incluant les débiteurs financiers au bilan et hors bilan et les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, avant la provision pour pertes sur créances, au 31 janvier :

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)

2002

| | AU BILAN | HORS BILAN | TOTAL | AU BILAN | HORS BILAN | TOTAL |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Portefeuilles d'activités poursuivies | | | | | | |
| Financement de stock | 2 953,6 \$ | – \$ | 2 953,6 \$ | 973,7 \$ | 1 890,7 \$ | 2 864,4 \$ |
| Avions commerciaux | | | | | | |
| Financement provisoire | 848,8 | – | 848,8 | 395,9 | Ð | 395,9 |
| Crédit-bail à long terme | 451,0 | – | 451,0 | 630,1 | Ð | 630,1 |
| | 1 299,8 | – | 1 299,8 | 1 026,0 | Ð | 1 026,0 |
| Matériel industriel | 115,2 | – | 115,2 | 124,8 | Ð | 124,8 |
| Total des portefeuilles d'activités poursuivies | 4 368,6 | – | 4 368,6 | 2 124,5 | 1 890,7 | 4 015,2 |
| Portefeuilles d'activités abandonnées | | | | | | |
| Avions d'affaires | 2 036,3 | – | 2 036,3 | 2 223,2 | Ð | 2 223,2 |
| Affacturage de débiteurs | 1 039,4 | – | 1 039,4 | 2 481,7 | Ð | 2 481,7 |
| Crédit-bail pour wagons | 61,1 | 1 017,8 | 1 078,9 | 65,8 | 1 067,9 | 1 133,7 |
| Maisons usinées | 434,1 | – | 434,1 | 630,7 | Ð | 630,7 |
| Financement de biens de consommation | 342,3 | 138,0 | 480,3 | 443,9 | 313,8 | 757,7 |
| Autres | 233,8 | 40,5 | 274,3 | 533,0 | 90,0 | 623,0 |
| Total des portefeuilles d'activités abandonnées | 4 147,0 | 1 196,3 | 5 343,3 | 6 378,3 | 1 471,7 | 7 850,0 |
| Total ⁽¹⁾ | 8 515,6 \$ | 1 196,3 \$ | 9 711,9 \$ | 8 502,8 \$ | 3 362,4 \$ | 11 865,2 \$ |

⁽¹⁾ Si le portefeuille titrisé de financement de stocks avait été comptabilisé hors bilan comme au cours de l'exercice précédent (voir description ci-dessous), les actifs au bilan auraient totalisé 6,4 milliards \$, une baisse de 24,4 % par rapport aux 8,5 milliards \$ comptabilisés pour l'exercice précédent.

Pour simplifier la présentation de l'information financière et pour rendre plus visibles les débiteurs liés au financement de stocks, les portefeuilles titrisés de débiteurs liés au financement de stocks sont comptabilisés comme des opérations de financement, et les actifs et les dettes connexes ont été inscrits au bilan en date du 1^{er} juin 2002 par suite de certaines modifications apportées aux conventions de titrisation. Ces modifications ont donné lieu, au 1^{er} juin 2002, à une augmentation de 2,0 milliards \$ des débiteurs financiers au bilan relatifs au portefeuille de financement de stocks et à une hausse d'un montant égal des emprunts à court terme et de la dette à long terme connexes. Elles n'ont pas changé le risque de crédit de la Société relatif aux portefeuilles titrisés et aux recours des prêteurs contre la Société. Cette dernière n'a constaté ni

gain ni perte par suite de ces modifications. Tous les débiteurs liés au financement de stocks gérés par BC figurent maintenant au bilan.

Le 27 septembre 2002, la Société annonçait sa décision de réduire sa dette, principalement au moyen de la vente et de la liquidation progressive des portefeuilles d'affacturage de débiteurs et de financement d'avions d'affaires. Le 2 avril 2003, le conseil d'administration de la Société a approuvé le plan d'abandon des activités de montage de crédit-bail pour wagons de BC. BC se concentrera sur le financement de stocks et le financement provisoire des avions de transport régional de Bombardier Aéronautique. Les produits de la vente et de la liquidation progressive des portefeuilles d'activités abandonnées serviront à la réduction de la dette de BC.

Les actifs sous gestion, avant la provision pour pertes sur créances, ont totalisé 9,7 milliards \$ au 31 janvier 2003, en regard de 11,9 milliards \$ au 31 janvier 2002. Cette baisse de 18,1 % découle principalement de la liquidation progressive des portefeuilles d'activités abandonnées, en particulier celui d'affacturage de débiteurs. En raison de la baisse importante de ses actifs sous gestion, la contribution de BC à la rentabilité globale de la Société pour le prochain exercice financier sera moindre.

Les débiteurs financiers et les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation au bilan, avant la provision pour pertes sur créances, ont totalisé 8,5 milliards \$ au 31 janvier 2003, en regard de 8,5 milliards \$ au 31 janvier 2002. La diminution qui découle principalement de la liquidation progressive des portefeuilles d'activités abandonnées, et tout particulièrement de celui d'affacturage de débiteurs pour un montant de 1,4 milliard \$, a été compensée par l'incidence de l'inscription au bilan des débiteurs titrisés liés au financement de stocks en date du 1^{er} juin 2002.

La moyenne des actifs générateurs de revenus, qui représente la moyenne des débiteurs financiers au bilan et des portefeuilles d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation au bilan et hors bilan sur lesquels BC tire des revenus d'intérêt et de location, s'est établie à 10,5 milliards \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, soit une augmentation de 7,1 % en regard de 9,8 milliards \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002. Cette augmentation résulte en grande partie de la constatation au bilan des débiteurs titrisés liés au financement de stocks en date du 1^{er} juin 2002, et d'un montant plus élevé de financement provisoire d'avions commerciaux, en partie contrebalancés par la réduction des portefeuilles d'activités abandonnées.

Pour l'exercice 2003, les revenus sectoriels de BC ont atteint 894,9 millions \$, soit 8,5 % de la moyenne des actifs générateurs de revenus, en regard de 966,8 millions \$, soit 9,9 % de la moyenne des actifs générateurs de revenus pour l'exercice 2002. La réduction de ces revenus s'explique essentiellement par la liquidation des portefeuilles d'activités abandonnées ainsi que par la baisse des taux d'intérêt, qui ont en partie été contrebalancés par des revenus additionnels tirés des portefeuilles de débiteurs titrisés liés au financement de stocks, inscrits au bilan en date du 1^{er} juin 2002.

Le BAI avant éléments spéciaux de BC a atteint 103,8 millions \$, ou 11,6 % des revenus de l'exercice 2003, une augmentation en regard des 41,4 millions \$, ou 4,3 % des revenus de l'exercice 2002. Cette augmentation de la rentabilité est attribuable à l'amélioration des marges par suite de l'abandon des activités liées aux maisons usinées et au financement de biens de consommation ainsi qu'à l'amélioration des marges dans le secteur du financement de stocks.

À la suite de la décision, le 26 septembre 2001, d'abandonner les activités de montage de prêts relatives aux maisons usinées et celles de financement de biens de consommation, et du ralentissement de l'économie aux États-Unis, qui a eu une incidence négative sur la qualité du crédit des portefeuilles liés à ces activités, BC a comptabilisé une charge spéciale de 540,4 millions \$ (330,4 millions \$ après impôts) au troisième trimestre terminé le 31 octobre 2001. BC a également enregistré au même trimestre des frais de 122,1 millions \$ (74,7 millions \$ après impôts) relatifs à la réduction de la valeur des autres actifs liés à ces portefeuilles d'activités abandonnées et à d'autres frais de restructuration connexes.

Financement de stocks

Les activités de financement de stocks de BC offrent du financement garanti aux détaillants achetant des stocks 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 ceux des produits récréatifs fabriqués par Bombardier.

Au 31 janvier 2003, les portefeuilles de financement de stocks représentaient 3,0 milliards \$, ou 34,7 % des débiteurs financiers et actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation au bilan de BC, en regard de 1,0 milliard \$, ou 11,5 %, à la fin de l'exercice précédent. L'augmentation résulte essentiellement de la constatation au bilan des débiteurs titrisés liés au financement de stocks en date du 1^{er} juin 2002. Les portefeuilles de financement de stocks représentaient 30,4 % des actifs sous gestion au 31 janvier 2003, contre 24,1 % à la fin de l'exercice précédent. Aucune nouvelle titrisation n'a eu lieu au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2003. Les produits récréatifs de Bombardier représentent 34,5 % du portefeuille de financement de stocks au 31 janvier 2003, comparativement à 28,1 % à la fin de l'exercice précédent.

Avions commerciaux

BC fournit un engagement de soutien financier provisoire aux clients achetant des avions de transport régional de Bombardier Aéronautique en attendant qu'un financement permanent soit mis en place par des tiers. BC offre aussi à des tiers du financement à long terme, lié aux ventes d'avions commerciaux neufs, sous forme de crédit-bail pour les avions commerciaux repris.

Au 31 janvier 2003, le portefeuille d'avions commerciaux totalisait 1,3 milliard \$, ou 15,3 % des débiteurs financiers et actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation inscrits au bilan, en regard de 1,0 milliard \$, ou 12,1 %, au 31 janvier 2002. Au 31 janvier 2003, ce portefeuille représentait 13,4 % des actifs sous

gestion, comparativement à 8,6 % à la fin de l'exercice précédent. Cette hausse du portefeuille de financement provisoire à des tiers a résulté du ralentissement de la mise en place de financements permanents en fin d'exercice en raison des conditions de crédit en vigueur dans l'industrie du transport aérien. La valeur comptable du portefeuille d'avions commerciaux reflète une dépréciation de 82,7 millions \$ découlant surtout de la baisse de la valeur marchande des turbopropulseurs d'occasion. En vertu de conventions de soutien avec Bombardier Aéronautique, les pertes résultant de la dépréciation de ce portefeuille ont été réimputées au secteur aéronautique.

BC continuera de fournir un soutien financier provisoire pour les ventes d'avions de transport régional en attente d'un financement permanent et anticipe des activités limitées en matière de financement à long terme sous forme de crédit-bail.

Avions d'affaires

Le portefeuille d'avions d'affaires de BC se compose essentiellement de prêts et de contrats de location-financement principalement accordés à des tiers acheteurs d'avions d'affaires neufs et d'occasion, classés comme débiteurs financiers. Le portefeuille comprend également les avions d'occasion, qui sont des avions d'affaires repris principalement de sociétés affiliées, et classés comme actifs en vertu de contrats de location-exploitation.

Ce portefeuille s'établissait à 2,0 milliards \$ et représentait 23,9 % des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation au bilan de BC au 31 janvier 2003, en regard de 2,2 milliards \$, ou 26,1 %, au 31 janvier 2002. Ce portefeuille comprenait des prêts et des contrats de location-financement à des tiers totalisant 1,2 milliard \$ au 31 janvier 2003, en regard de 1,1 milliard \$ au 31 janvier 2002. Le ratio prêt/valeur de ce portefeuille était de 92,3 % au 31 janvier 2003, en regard de 83,1 % au 31 janvier 2002. Ce portefeuille incluait aussi des contrats de location-exploitation d'avions d'affaires d'occasion repris totalisant 815,0 millions \$ au 31 janvier 2003, comparativement à 1,1 milliard \$ au 31 janvier 2002. La valeur comptable des avions d'affaires d'occasion repris reflète une dépréciation de 231,3 millions \$ découlant surtout de la baisse de la valeur marchande des avions d'affaires d'occasion. En vertu de conventions de soutien avec Bombardier Aéronautique, les pertes résultant de la dépréciation de ce portefeuille ont été réimputées au secteur aéronautique.

Ce portefeuille totalisait 21,0 % des actifs sous gestion au 31 janvier 2003, contre 18,7 % à la fin de l'exercice précédent.

Le 27 septembre 2002, la Société a décidé de se retirer des activités de financement d'avions d'affaires, dont les activités de crédit-bail d'avions d'affaires neufs et d'occasion. BC a l'intention de réduire considérablement ce portefeuille au cours des prochains mois, de manière ordonnée, en faisant appel à la fois à la vente et à la réduction progressive des activités.

Affacturation de débiteurs

Le portefeuille d'affacturation de débiteurs de BC regroupe les débiteurs de tiers découlant des secteurs manufacturiers de la Société.

Ce portefeuille totalisait au 31 janvier 2003, 1,0 milliard \$ ou 12,2 % des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation au bilan de BC, en regard de 2,5 milliards \$ ou 29,2 % à la fin de l'exercice précédent. Il représentait 10,7 % des actifs sous gestion au 31 janvier 2003 contre 20,9 % au 31 janvier 2002. Ces diminutions découlent principalement de la décision de la Société, annoncée le 27 septembre 2002, de liquider progressivement ce portefeuille. La liquidation totale du portefeuille est prévue pour l'exercice 2004 et est fondée sur une durée normale des débiteurs de 30 à 180 jours.

Crédit-bail pour les wagons

Le 2 avril 2003, le conseil d'administration de la Société a approuvé le plan visant l'arrêt des activités de montage de crédit-bail de BC pour les wagons. Ces activités consistent à louer à des tiers des wagons de marchandises et à offrir un service complet de maintenance ou des services de gestion à des propriétaires et à des utilisateurs de wagons de marchandises sur les marchés nord-américains. BC achète des wagons de marchandises, normalement auprès d'un tiers fabricant, et signe un contrat de cession-bail avec une institution financière. Celle-ci devient propriétaire de l'actif, BC étant le locataire. BC sous-loue ensuite l'actif à l'utilisateur de l'équipement, généralement pour une période allant de trois à sept ans. La moyenne d'âge du parc diversifié est de moins de cinq ans.

Les activités de crédit-bail pour les wagons au bilan s'établissaient au 31 janvier 2003 à 61,1 millions \$, ou 0,7 % des débiteurs financiers et actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation de BC, en regard de 65,8 millions \$, ou 0,8 %, à la fin de l'exercice précédent. Les actifs liés au crédit-bail pour les wagons représentaient 1,1 milliard \$, ou 11,1 % des actifs sous gestion, au 31 janvier 2003, comparativement à 1,1 milliard \$, ou 9,6 %, à la fin de l'exercice précédent.

En tout, 421 wagons ont été ajoutés au parc, qui compte maintenant 16 090 unités. Le taux d'utilisation moyen s'est établi à 88 % pour l'exercice 2003 en regard de 89 % pour l'exercice précédent.

Maisons usinées

Le 26 septembre 2001, BC s'est retiré du secteur du financement de maisons usinées en raison de tendances défavorables sur le marché et de la performance d'exploitation décevante. Les activités de financement de maisons usinées fournissaient aux détaillants des États-Unis des services de financement d'achats de maisons usinées par les consommateurs.

Ce portefeuille totalisait 434,1 millions \$, ou 5,1 % des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation au bilan de BC, au 31 janvier 2003, comparativement à 630,7 millions \$, ou 7,4 %, à la fin de l'exercice précédent. Il représentait 4,5 % des actifs sous gestion au 31 janvier 2003, contre 5,3 % à la fin de l'exercice précédent.

BC poursuit la liquidation contrôlée du portefeuille de maisons usinées et prévoit le réduire considérablement au cours des prochains exercices.

Les portefeuilles de maisons usinées faisant l'objet de titrisations publiques qui totalisaient 2,1 milliards \$ au 31 janvier 2003 (2,6 milliards \$ au 31 janvier 2002) sont également gérés par BC, mais ne sont pas considérés comme des actifs sous gestion à la suite de la décision de la Société, annoncée le 26 septembre 2001, de se retirer de ce secteur d'activités.

Financement de biens de consommation

Le 26 septembre 2001, BC s'est aussi retiré du financement de biens de consommation en raison du piètre rendement de ce secteur et d'une réorientation vers des activités plus étroitement liées à ses compétences principales. Les activités de financement de biens de consommation faisaient appel à des prêts garantis visant à permettre aux consommateurs d'acquérir des produits et services récréatifs.

Au 31 janvier 2003, les portefeuilles au bilan s'établissaient à 342,3 millions \$, ou 4,0 % des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation au bilan de BC, en regard de 443,9 millions \$, ou 5,2 %, au 31 janvier 2002. Ces portefeuilles totalisaient 480,3 millions \$, ou 4,9 % des actifs sous gestion, au 31 janvier 2003, par rapport à 757,7 millions \$, ou 6,4 %, au 31 janvier 2002.

BC s'attend à réduire considérablement les portefeuilles de financement de biens de consommation d'ici deux ans.

Autres

Les portefeuilles de financement et de gestion de technologies ainsi que de financement d'équipement commercial du marché intermédiaire et du marché de moindre valeur ont été abandonnés au cours de l'exercice 2000.

Au 31 janvier 2003, les portefeuilles au bilan totalisaient 233,8 millions \$, en regard de 533,0 millions \$ à la fin de l'exercice précédent. Les portefeuilles au bilan et hors bilan s'élevaient au total à 274,3 millions \$ au 31 janvier 2003 et à 623,0 millions \$ au 31 janvier 2002.

La liquidation de ces portefeuilles devrait être pratiquement terminée d'ici un an.

La provision pour pertes sur créances s'établissait à 151,4 millions \$ au 31 janvier 2003, comparativement à 273,3 millions \$ à la fin de l'exercice précédent. La réduction de la provision résulte de la radiation d'une partie des droits conservés liés aux portefeuilles d'activités abandonnées et de la provision connexe pour pertes sur créances liée aux portefeuilles d'activités abandonnées. La provision pour les portefeuilles d'activités poursuivies a été augmentée à 45,1 millions \$ au 31 janvier 2003, par rapport à 23,9 millions \$ à la fin de l'exercice précédent. La provision additionnelle pour les portefeuilles d'activités poursuivies résulte de la détérioration du contexte en matière de crédit. En comparaison des portefeuilles d'activités abandonnées, les portefeuilles d'activités poursuivies nécessitent un pourcentage moindre de provision pour financer les débiteurs, étant donné un profil de risque de crédit moins élevé rattaché aux améliorations des conditions de crédit, comme des ententes de rachat, des garanties d'emprunt et de meilleures positions relatives aux garanties et au ratio prêt/valeur.

Les principales activités de financement de BC sont présentées en détail dans la section Sources de financement.

L'efficacité en matière de gestion des risques est primordiale pour permettre à BC d'atteindre son objectif stratégique de rendement proportionnel aux risques liés à ses activités. Les risques qui pourraient nuire au rendement de BC sont recensés régulièrement, mesurés et surveillés, et portent entre autres sur le crédit, les taux d'intérêt, l'exploitation et les valeurs résiduelles.

Pour contrôler le risque de crédit de ses portefeuilles, BC établit des limites quant au total de l'encours, obtient des garanties, contrôle la taille, l'échéance et la structure des portefeuilles et respecte des normes appropriées en matière de crédit.

BC vise à réduire au minimum le coût global de sa dette, tout en s'assurant que les marges d'intérêt sont à l'abri des mouvements défavorables des taux d'intérêt. Pour y parvenir, BC cherche à faire concorder les caractéristiques de taux d'intérêt de ses actifs et de ses passifs.

BC utilise des instruments financiers dérivés dans le cadre de son programme de gestion actif-passif pour réduire l'ensemble de ses risques financiers. Ces instruments dérivés, essentiellement des swaps de taux d'intérêt, servent à modifier la sensibilité aux fluctuations de taux d'intérêt des actifs ou des passifs sous-jacents, afin de synchroniser les actifs et les passifs. En ayant recours aux instruments dérivés, BC ne cherche qu'à gérer les risques liés à ses activités normales. BC n'est ni un courtier en swaps de taux d'intérêt ni un négociateur d'instruments dérivés et n'a pas utilisé ces instruments à des fins de spéculation pour tirer des revenus grâce aux fluctuations du marché.

Le risque d'exploitation est le risque de perte découlant de contrôles internes, de gens ou de systèmes inadéquats ou défectueux ou d'événements externes imprévus. Afin d'atténuer ce risque, BC examine régulièrement ses processus, ses politiques et ses contrôles d'exploitation. BC continue de perfectionner de manière proactive ses processus de gestion des risques au sein de la structure de gouvernance de la Société afin de recenser, mesurer et réduire efficacement les divers risques.

Le risque de valeur résiduelle, en grande partie lié au financement à long terme sous forme de crédit-bail d'avions commerciaux et aux portefeuilles d'activités abandonnées « Autres », découle de l'écart possible entre la valeur résiduelle estimative des actifs au début du contrat de location et leur valeur réelle à la fin du contrat. BC évalue régulièrement le risque de valeur résiduelle et a mis en œuvre des systèmes et procédures visant à contrôler et à réduire un tel risque.

La provision pour pertes sur créances est maintenue à un niveau que BC considère comme étant adéquat pour absorber les pertes sur créances probables inhérentes à ses portefeuilles à la date des états financiers. BC évalue ses exigences en matière de provision pour pertes sur créances pour chaque portefeuille au moyen de la méthode du rendement du capital corrigé du risque (« RAROC »). Cette méthode permet d'estimer les pertes sur créances prévues pour chaque portefeuille en fonction de la probabilité d'un manquement ainsi que de la gravité prévue des pertes en cas de manquement. En plus du RAROC, BC tient aussi compte d'autres facteurs en évaluant le niveau de provision pour pertes sur créances tels les taux de pertes historiques et la qualité du crédit, l'industrie et les tendances économiques générales.

BC utilise différents outils de modélisation, dont RAROC, pour déterminer un niveau de capital approprié afin de couvrir des pertes imprévues résultant des risques de crédit, de taux d'intérêt, d'exploitation et de valeur résiduelle. BC mesure son levier financier compte tenu de la dette au bilan et hors bilan et considère la dette subordonnée de Bombardier à titre de capitaux propres.

Par l'entremise des Services immobiliers de Bombardier, BC tire des revenus de mise en valeur d'actifs immobiliers de Bombardier appelés à changer de vocation, ainsi que des activités qui visent à répondre aux besoins immobiliers d'autres activités 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 Canada.

SITUATION DE TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

Bombardier

Le total de l'actif consolidé des secteurs manufacturiers s'élevait à 20,8 milliards\$ au 31 janvier 2003, en regard de 19,3 milliards\$ au 31 janvier 2002, soit une hausse de 7%. Cette hausse découle d'une augmentation des débiteurs de 592,9 millions\$, principalement en raison de la baisse de l'affacturage de débiteurs à la suite de l'annonce par la Société, le 27 septembre 2002, d'abandonner ses activités d'affacturage de débiteurs par BC, et du raffermissement de la valeur de l'euro par rapport à celle du dollar canadien. De plus, l'écart d'acquisition libellé en euros a augmenté de 532,0 millions\$, principalement à cause de la conversion en dollars canadiens.

Les stocks sont présentés déduction faite des avances et des facturations progressives relatives aux contrats et aux programmes. Toutefois, les avances et les facturations progressives en excédent des coûts connexes déterminés pour chaque contrat sont présentées à titre de passifs.

Les stocks étaient de 5,8 milliards\$ au 31 janvier 2003, comparativement à 6,2 milliards\$ à la fin de l'exercice précédent. Cette diminution est attribuable au fléchissement des stocks du secteur aéronautique résultant principalement de la révision des estimations de programmes et des réductions de valeur qui en découlent. Elle a été contrebalancée entre autres par une hausse des stocks du secteur transport qui provient principalement de l'appréciation de l'euro par rapport au dollar canadien et d'une hausse des activités en Europe. Les stocks du secteur aéronautique, avant la déduction des avances et des facturations progressives, représentaient 5,1 milliards\$, ou 49% du total des stocks, au 31 janvier 2003, en comparaison de 6,3 milliards\$, ou 60%, à la fin de l'exercice précédent. Le total des stocks du secteur transport représentait quant à lui 4,8 milliards\$, ou 46% du total des stocks au 31 janvier 2003, en regard de 3,7 milliards\$, ou 35%, à la fin de l'exercice précédent.

Le total des avances et des facturations progressives s'établissait à 8,4 milliards\$ au 31 janvier 2003, comparativement à 7,6 milliards\$ à la fin de l'exercice précédent. Cette augmentation est imputable à la hausse des avances et des facturations progressives dans le secteur transport qui fait suite essentiellement au raffermissement de l'euro

par rapport au dollar canadien. Elle a été toutefois contrebalancée par une baisse des avances dans le secteur aéronautique dont les activités ont diminué. Des avances et facturations progressives de 4,6 milliards\$ étaient déduites des stocks au 31 janvier 2003, en regard de 4,3 milliards\$ au 31 janvier 2002. Quant aux avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes, présentées à titre de passifs, elles ont progressé pour s'établir à 3,8 milliards\$ à la fin de l'exercice 2003, comparativement à 3,3 milliards\$ à la fin de l'exercice précédent.

Les immobilisations corporelles ont totalisé 5,7 milliards\$ au 31 janvier 2003, en regard de 5,5 milliards\$ à la fin de l'exercice précédent. Cette hausse résulte principalement d'additions nettes au cours de l'exercice et du raffermissement de la valeur de l'euro face au dollar canadien, en partie contrebalancée par l'amortissement de l'exercice.

Au cours de l'exercice 2003, Bombardier a réduit son investissement dans les capitaux propres et la dette subordonnée de BC, le faisant passer de 1 343,0 millions\$ à 1 286,7 millions\$. Le levier financier de BC, défini comme le ratio d'emprunts, au bilan et hors bilan, aux capitaux propres et à la dette subordonnée envers Bombardier s'établissait, au 31 janvier 2003, à 6,5 pour un comparativement à 7,8 pour un au 31 janvier 2002.

Les crédettes et frais courus s'établissaient à 9,2 milliards\$ au 31 janvier 2003, en regard de 7,6 milliards\$ au 31 janvier 2002, soit une augmentation de 1,5 milliard\$. Avant l'incidence de la fluctuation des taux de change, cette augmentation était surtout attribuable à la hausse du nombre de mesures incitatives à la vente et des provisions connexes de 448,0 millions\$ et des frais courus de 209,4 millions\$. L'incidence nette des fluctuations des monnaies étrangères, principalement liées à l'euro, a été de 621,5 millions\$.

Au cours de l'exercice 2003, le total de l'encours de la dette à long terme a grimpé pour s'établir à 3,1 milliards\$ au 31 janvier 2003, contre 2,1 milliards\$ au 31 janvier 2002.

Le 8 mars 2002, la Société a émis 9 400 000 actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, qui donnent droit à un dividende en espèces privilégié, cumulatif et fixe de 6,25% par année, payable trimestriellement. Le produit net de l'émission s'est établi à 227,6 millions\$.

Le redressement de conversion reporté compris dans les capitaux propres s'élevait à un montant créditeur

de 157,1 millions\$ au 31 janvier 2003, contre un montant créditeur de 108,5 millions\$ à la fin de l'exercice précédent. Cette augmentation est dans une grande mesure attribuable à l'affaiblissement du dollar canadien par rapport à l'euro au cours de l'exercice 2003.

BC

Les portefeuilles de débiteurs financiers et d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, avant la provision pour pertes sur créances, s'établissaient à 8,5 milliards\$ au 31 janvier 2003, soit pratiquement le même montant qu'au 31 janvier 2002. La baisse découlant de la poursuite de la liquidation des portefeuilles d'activités abandonnées a été contrebalancée par l'incidence de l'inscription au bilan des débiteurs titrisés liés au financement de stocks au cours de l'exercice 2003. Le détail des portefeuilles de débiteurs financiers et d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation figure aux notes 4 et 5 afférentes aux états financiers consolidés.

Bombardier Inc.

Lors de sa réunion du 2 avril 2003, le conseil d'administration de la Société a réaffirmé sa politique consistant à verser des dividendes sur les actions classe A (droits de vote multiples) et les actions classe B (droits de vote limités). Cependant, le conseil d'administration a résolu que ces dividendes ne dépasseront pas 0,09\$ par action par année (plus, dans le cas des actions classe B (droits de vote limités), un dividende préférentiel annuel de 0,0015625\$ par action) pour l'exercice courant. Par conséquent, le dividende annuel par action, s'il est approuvé par le conseil d'administration, s'établira à près de la moitié du dividende versé pour l'exercice 2003. Le conseil d'administration de la Société a toute latitude pour modifier sa politique de versement de dividendes à tout moment.

Bombardier

Les flux de trésorerie provenant de l'exploitation se sont élevés à 1,5 milliard\$ pour l'exercice 2003, en comparaison de flux de trésorerie négatifs liés à l'exploitation de 537,2 millions\$ pour l'exercice précédent, soit une amélioration de 2,0 milliards\$ d'un exercice à l'autre. Les flux de trésorerie positifs de l'exercice 2003 découlent principalement des flux de trésorerie provenant de l'exploitation, avant les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation de l'exercice 2003, de 968,1 millions\$. L'augmentation des créditeurs et frais courus, de 1,4 milliard\$, et celle des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes, de 524,5 millions\$, ont également contribué aux flux de trésorerie provenant de l'exploitation de l'exercice 2003. Ces augmentations ont toutefois été contrebalancées en partie par une hausse des niveaux de stocks de 847,7 millions\$, et des débiteurs de 592,9 millions\$.

Les flux de trésorerie négatifs liés à l'exploitation pour l'exercice 2002 découlaient essentiellement des niveaux de stocks plus élevés, par suite de rajustements des cadences de production dans le secteur aéronautique, de la baisse des avances pour les avions d'affaires et de l'investissement dans le fonds de roulement d'Adtranz de 716,9 millions\$. Ces variations ont été en partie contrebalancées par des flux de trésorerie provenant de l'exploitation, avant les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation, de 1,6 milliard\$. De plus amples renseignements sur les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation sont présentés à la note 23 afférente aux états financiers consolidés.

Les investissements nets dans les immobilisations corporelles ont été de 685,9 millions\$ au cours de l'exercice 2003. Dans le secteur aéronautique, les investissements nets dans les immobilisations corporelles pour l'exercice 2003 se sont élevés à 485,5 millions\$, y compris des investissements dans l'outillage du programme Bombardier Challenger 300. Les investissements nets ont totalisé 151,3 millions\$ pour le secteur transport et 49,1 millions\$ pour le secteur produits récréatifs au cours de l'exercice 2003. Les investissements nets dans les immobilisations corporelles avaient été de 1,1 milliard\$ au cours de l'exercice 2002. Les investissements les plus importants avaient été effectués pour l'outillage de programmes, notamment pour le Bombardier Challenger 300, la construction d'une nouvelle installation de fabrication pour la production des Bombardier CRJ700 et Bombardier CRJ900, l'accroissement de la capacité de production des Bombardier CRJ200 et la construction d'un nouveau terminal à l'aéroport municipal de Belfast, de sorte que le total des acquisitions d'immobilisations corporelles dans le secteur aéronautique avait atteint 656,8 millions\$. Dans le secteur produits récréatifs, les acquisitions d'immobilisations corporelles s'étaient établies à 172,7 millions\$ en 2002, et avaient surtout trait aux nouvelles installations manufacturières et à l'outillage des moteurs Johnson et Evinrude. Le secteur transport avait investi 305,5 millions\$ dans la construction d'un centre de services au Royaume-Uni pour le contrat avec Virgin Trains et pour l'achat d'équipement relatif à d'autres nouveaux contrats. La répartition des immobilisations corporelles, des actifs incorporels et de l'écart d'acquisition par secteur géographique figure à la note 28 afférente aux états financiers consolidés.

Par conséquent, les flux de trésorerie disponibles, définis comme étant les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, déduction faite des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles, se sont élevés à 801,4 millions\$, contre une utilisation de 1,7 milliard\$ pour l'exercice précédent.

De plus, les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement pour l'exercice 2002 comprenaient un montant de 979,8 millions\$, déduction faite de l'encaisse acquise, relatif à l'acquisition des actions d'Adtranz et des actifs d'Outboard Marine Corporation. Aucune acquisition d'entreprise n'a été effectuée au cours de l'exercice 2003.

Les flux de trésorerie utilisés dans des activités de financement ont totalisé 252,8 millions\$ pour l'exercice 2003, en regard de flux de trésorerie provenant des activités de financement de 1,9 milliard\$ pour l'exercice 2002. Les flux de trésorerie utilisés au cours de l'exercice 2003 ont principalement servi au remboursement de 1,1 milliard\$ d'emprunts à court terme, en partie contrebalancé par l'émission de 866,4 millions\$ (550,0 millions\$ US) de billets venant à échéance le 1^{er} mai 2012 et d'autres dettes totalisant 26,4 millions\$. Les flux de trésorerie provenant des activités de financement avaient atteint 1,9 milliard\$ pour l'exercice 2002, en raison surtout de l'augmentation de 986,5 millions\$ des emprunts à court terme et de 1,2 milliard\$ de la dette à long terme.

Au cours de l'exercice 2003, les versements de dividendes se sont élevés à 278,0 millions\$, par rapport à 264,5 millions\$ pour l'exercice précédent. L'émission d'actions à des employés dans le cadre des régimes d'options sur actions au comptant a totalisé 20,2 millions\$ (6,9 millions d'actions) au cours de l'exercice 2003, comparativement à 26,2 millions\$ (4,7 millions d'actions) au cours de l'exercice précédent. De plus, le produit net de l'émission d'actions privilégiées a totalisé 227,6 millions\$ au cours de l'exercice 2003.

En raison des éléments ci-dessus, les espèces et quasi-espèces de Bombardier ont totalisé 741,8 millions\$ au 31 janvier 2003, contre 462,8 millions\$ à la fin de l'exercice précédent.

BC

Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation ont totalisé 490,4 millions\$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, en comparaison de flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation de 193,8 millions\$ pour l'exercice précédent. Les flux de trésorerie positifs provenant de l'exploitation pour les exercices 2003 et 2002 représentent surtout les flux de trésorerie provenant de l'exploitation, avant les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation.

Les flux de trésorerie provenant des activités d'investissement se sont élevés à 1,1 milliard\$ pour l'exercice 2003 contre des flux de trésorerie utilisés dans les activités d'investissement de 965,6 millions\$ pour l'exercice précédent. Les flux de trésorerie positifs pour l'exercice 2003 sont dans une grande mesure tributaires de la diminution nette des débiteurs financiers de 1,0 milliard\$ qui découle de la liquidation des portefeuilles d'activités abandonnées. La cession nette d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation de 249,9 millions\$ a également contribué aux flux de trésorerie positifs, mais elle a été quelque peu contrebalancée par le remboursement à Bombardier de 184,6 millions\$ d'avances et de dette subordonnée. Pour l'exercice 2002, les flux de trésorerie utilisés dans les activités d'investissement avaient principalement trait à un investissement net dans les débiteurs financiers de 868,2 millions\$.

Les flux de trésorerie utilisés dans les activités de financement ont totalisé 1,4 milliard\$ pour l'exercice 2003 par rapport à des flux de trésorerie provenant des activités de financement de 749,7 millions\$ pour l'exercice 2002. Le remboursement net de la dette à long terme de 733,8 millions\$ et des emprunts à court terme de 707,8 millions\$ a réduit les flux de trésorerie de l'exercice 2003. Pour l'exercice 2002, l'émission nette de dette à long terme de 1,7 milliard\$ avait été en partie compensée par la réduction des emprunts à court terme de 960,5 millions\$.

En raison des éléments ci-dessus, les espèces et quasi-espèces de BC ont totalisé 301,2 millions\$ au 31 janvier 2003 contre un montant nul d'espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice précédent.

Au 31 janvier 2003, les facilités de crédit confirmées s'élevaient à 7,9 milliards\$ pour Bombardier et à 3,5 milliards\$ pour BC, dont 62 % ont des échéances de deux ans ou plus. Du total des facilités de crédit confirmées à Bombardier et BC, les tranches non utilisées s'élevaient respectivement à 3,3 milliards\$ et 1,3 milliard\$. Compte tenu des espèces et quasi-espèces de 1,0 milliard\$ au 31 janvier 2003, la Société disposait de sources de financement à court terme totalisant 5,7 milliards\$ au 31 janvier 2003.

Les montants disponibles en vertu des lignes de crédit de Bombardier ont augmenté de 973,2 millions\$ au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2003, et les espèces et quasi-espèces ont progressé de 279,0 millions\$, ce qui correspond à une hausse des sources de financement à court terme de 1,3 milliard\$. Cette hausse s'explique principalement par la majoration nette, le 10 juillet 2002, des facilités de crédit européennes d'environ 575,0 millions €, par l'émission d'un montant de 1,1 milliard\$ de dette à long terme et d'actions privilégiées et par les flux de trésorerie générés au cours de l'exercice 2003. Elle a été partiellement réduite par le remboursement de 802,1 millions\$ de billets à taux variable et par une augmentation des lettres de crédit de soutien en cours en vertu des différentes lignes de crédit bancaires syndiquées, ce qui représente des nouvelles lettres de crédit et le remplacement de lettres de crédit existantes par suite de l'acquisition d'Adtranz.

Les montants disponibles en vertu des lignes de crédit de BC ont baissé de 655,5 millions\$ au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2003, et les espèces et quasi-espèces ont augmenté de 301,2 millions\$, ce qui correspond à une diminution nette des sources de financement à court terme de 354,3 millions\$. Cette diminution nette est surtout attribuable aux réductions des deux principales facilités de crédit syndiquées de 305,8 millions\$ et 230,0 millions\$ pour Bombardier Capital Inc. et Bombardier Capital Ltée, respectivement, ainsi qu'au remboursement d'une tranche de la dette à long terme arrivée à échéance de 2,1 milliards\$. Ces montants ont été en partie réduits par l'émission de 1,4 milliard\$ de billets sur le marché européen et par les flux de trésorerie générés au cours de l'exercice 2003. La diminution des

lignes de crédit renouvelables à court terme confirmées, des emprunts bancaires et d'autres facilités de crédit correspond à la baisse des actifs sous gestion de BC.

Bombardier

Le 10 juillet 2002, la Société a contracté une nouvelle facilité de crédit syndiquée de 3,75 milliards € afin de refinancer sa facilité de crédit européenne existante de 1,7 milliard € et diverses facilités bilatérales découlant de l'acquisition d'Adtranz. Cette nouvelle facilité de crédit comporte une tranche confirmée de 364 jours d'un montant de 600,0 millions € et une tranche confirmée de cinq ans d'un montant de 3,15 milliards €. La Société prévoit renouveler cette facilité à l'échéance. La facilité peut être utilisée pour l'émission de lettres de crédit et à titre de liquidités de substitution pour le programme de papier commercial européen de la Société de 1,0 milliard €.

Le 10 septembre 2002, Bombardier a renouvelé la tranche confirmée de 364 jours d'un montant de 750,0 millions \$ de sa facilité de crédit syndiquée nord-américaine jusqu'en septembre 2003. La société prévoit renouveler cette facilité à l'échéance. La tranche confirmée de cinq ans de 1,0 milliard \$ vient à échéance en septembre 2005.

En avril 2002, la Société a émis, sur le marché des emprunts à terme, 550,0 millions \$ US (866,4 millions \$) de billets venant à échéance le 1^{er} mai 2012. Ces billets portent intérêt à 6,75 % par année. De plus, le 8 mars 2002, 9400000 actions privilégiées série 4 (comportant un taux de dividende annuel de 6,25 %) ont été émises pour un produit net de 227,6 millions \$.

Au 31 janvier 2003, Bombardier était tenue de respecter un seul ratio financier en vertu de ses deux principales facilités de crédit syndiquées : le ratio de la dette totale défini essentiellement comme les emprunts à court terme et la dette à long terme moins la dette subordonnée et les espèces et quasi-espèces sur la capitalisation totale (la dette totale telle qu'elle est définie plus les capitaux propres et la dette subordonnée) ne doit pas dépasser 60 %. Au 31 janvier 2003, ce ratio était respecté. En mars 2003, la Société a conclu des ententes d'amendement avec ses prêteurs, relatives à ses deux principales facilités de crédit syndiquées, stipulant que le ratio ne peut dépasser 70 % au 30 avril 2003, 60 % au 31 juillet et 31 octobre 2003 et 50 % au 31 janvier 2004 et par la suite, à la fin de chaque trimestre.

En février 2001, Bombardier Inc. avait émis des billets à taux fixe de 500,0 millions € échéant en février 2008 et des billets à taux fixe de 175,0 millions £ échéant en février 2006. En août 2001, Bombardier Inc. avait émis 250,0 millions \$ de billets à taux variable, d'une échéance de 13 mois sur les marchés canadiens, et Bombardier Corporation, filiale en propriété exclusive de Bombardier Inc., avait émis des billets à taux variable de 200,0 millions € et de 20,0 milliards ¥, d'une échéance de 13 mois sur les marchés européens. Ces billets ont été remboursés en octobre 2002.

BC

Le 11 septembre 2002, Bombardier Capital Inc. a renouvelé sa facilité de crédit syndiquée de 364 jours à un niveau confirmé de 400,0 millions \$ US, soit une baisse par rapport au niveau existant de 600,0 millions \$ US. En outre, Bombardier Capital Ltée a renouvelé sa facilité de crédit syndiquée de 364 jours à un niveau de 470,0 millions \$, soit une diminution par rapport au niveau existant de 700,0 millions \$. Ces réductions découlent des besoins réduits de BC en matière de fonds de roulement, de la liquidation continue des portefeuilles d'activités abandonnées et de la croissance modeste anticipée des portefeuilles d'activités poursuivies au cours du prochain exercice. Ces facilités arrivent à échéance le 10 septembre 2003 et ne devraient pas être renouvelées. BC a également réduit en septembre 2002 une facilité bilatérale auprès d'une banque de 95,0 millions \$ US à 50,0 millions \$ US et a mis fin à une ligne de crédit non-confirmée de 30,0 millions \$ US en juin 2002.

Au 31 janvier 2003, les facilités de crédit confirmées liées au financement de stocks titrisés totalisaient 1 328,2 millions \$, et le montant prélevé s'élevait à 1 317,0 millions \$. Ces facilités visent la titrisation de débiteurs liés au financement de stocks, qui ont été inscrits au bilan en date du 1^{er} juin 2002. (Voir la note 10 afférente aux états financiers consolidés.)

Les facilités de papier commercial, pour lesquelles les facilités de crédit bancaires servent de liquidités de substitution en cas de dérèglement des marchés du papier commercial, ont été réduites de 1,2 à 1,0 milliard \$ US pour Bombardier Capital Inc. et de 700 à 470 millions \$ pour Bombardier Capital Ltée.

BC a été moins actif sur les marchés d'emprunts à terme au cours de l'exercice 2003 par rapport à l'exercice précédent. Le 14 mai 2002, BC, par l'entremise d'une filiale en propriété indirecte de la Société, a émis des billets totalisant 500,0 millions € (703,1 millions \$) et 300,0 millions £ (677,0 millions \$) sur les marchés européens, arrivant à échéance respectivement en mai 2007 et mai 2009. Les billets en euros portent intérêt à 6,125 %, et les billets en livres sterling à 6,75 %. Les produits nets de ces émissions ont fait l'objet de swaps en dollars US et ont servi, en partie, à rembourser la dette à long terme arrivant à échéance de Bombardier Capital Inc., soit 1 225,0 millions \$ US (1 873,0 millions \$) et 6,0 milliards ¥ (73,4 millions \$). Une obligation de 150,0 millions \$ arrivant à échéance le 7 juin 2002 de Bombardier Capital Ltée a été remboursée. Les autres dettes arrivant à échéance ont été remboursées à même les flux de trésorerie générés par l'exploitation et les produits tirés de la liquidation des portefeuilles d'activités abandonnées. BC devrait demeurer relativement inactive sur les marchés d'emprunts à terme au cours de l'exercice 2004.

Au cours de l'exercice 2003, BC a remboursé à Bombardier des avances et une dette subordonnée totalisant 184,6 millions \$.

Au cours de l'exercice 2002, Bombardier Capital Ltée avait émis la dernière tranche de 100,0 millions \$ de billets à taux fixe en vertu de son programme initial de billets à moyen terme, et avait renouvelé ce programme pour une somme additionnelle de 1 250,0 millions \$. Un total de 200,0 millions \$ de billets à taux fixe avait été émis dans le cadre du programme renouvelé au cours de l'exercice. Bombardier Capital Inc. avait achevé son programme initial de billets à moyen terme en émettant 750,0 millions \$ US de billets à taux fixe et à taux variable et avait renouvelé son programme pour un montant additionnel de 4,0 milliards \$ US. En vertu du nouveau programme, des billets à taux variable de 510,0 millions \$ US et de 6,0 milliards ¥ avaient été émis au 31 janvier 2002. Bombardier Capital Inc. avait complété son programme de financement avec un placement privé de cinq ans de 220,0 millions \$ US en décembre 2001.

De plus amples renseignements sur les sommes disponibles et les encours en vertu des facilités de crédit bancaires et les encours des emprunts aux 31 janvier 2003 et 2002 figurent aux notes 10 et 12 afférentes aux états financiers consolidés.

Situation de trésorerie

Les emprunts à terme de la Société arrivant à échéance au cours de l'exercice 2004 se présentent comme suit :

| BOMBARDIER | | BC ⁽¹⁾ | |
|------------|--------------------------------|-------------------|----------------------------|
| MONTANT | fCHfANCE | MONTANT | fCHfANCE |
| 150,0 \$ | 28 juillet 2003 | 250,0 \$ | 20 février 2003 |
| 13,2 | 1 ^{er} septembre 2003 | 458,7 | 30 mai 2003 ⁽²⁾ |
| 40,6 | Autres dates | 100,0 | 28 juillet 2003 |
| | | 359,3 | 21 novembre 2003 |
| | | 8,8 | Autres dates |
| 203,8 \$ | | 1 176,8 \$ | |

⁽¹⁾ Outre la dette à terme échéant au cours de l'exercice 2004, 611,6 millions \$ (400,0 millions \$ US) de dette à long terme afférente aux portefeuilles titrisés d'activités de financement de stocks de BC viennent à échéance au cours de l'exercice 2004.

⁽²⁾ Billets encaissables/remboursables par anticipation totalisant 300,0 millions \$ US (458,7 millions \$) échéant en 2013. Ces billets sont sujets à des options d'achat qui donnent au porteur le droit d'acheter les billets qui sont par la suite revendus avec leur taux d'intérêt ajustés le 30 mai de chaque année, à partir de mai 2003. Si l'option d'achat n'est pas exercée à chaque date d'ajustement, ou si l'option d'achat est exercée à une telle date, mais que la revente des billets ne peut se faire, BC est tenu de racheter les billets à 100 % de leur valeur nominale. Compte tenu du contexte actuel des taux d'intérêts, la Société s'attend à ce que l'option d'achat soit exercée en mai 2003 et que, selon la cote de solvabilité détaillée plus bas, les billets soient revendus avec succès.

La Société prévoit rembourser les emprunts à terme arrivant à échéance au cours de l'exercice 2004 à partir de ses liquidités. Du total des emprunts à court terme de la Société, 600,0 millions € (985,3 millions \$) de la facilité de crédit confirmée européenne de Bombardier et 750,0 millions \$ de sa facilité de crédit confirmée nord-américaine viennent à échéance pendant l'exercice 2004. Dans le cas de BC, 400,0 millions \$ US (611,6 millions \$) et 470,0 millions \$ des lignes renouvelables confirmées, 1,3 milliard \$ des emprunts à court terme confirmés liés aux portefeuilles titrisés d'activités de financement de stocks (voir la section Opérations de titrisation) et 198,5 millions \$ des emprunts bancaires et d'autres facilités de crédit viennent à échéance pendant l'exercice 2004.

Les besoins réduits en fonds de roulement de BC, qui résultent de la baisse des activités d'exploitation, se traduiront par une baisse des exigences en matière de lignes de crédit bancaires au cours de l'exercice 2004. Les exigences courantes en matière de financement devraient être comblées par les lignes de crédit bancaires existantes ainsi que par les rentrées de fonds découlant de la liquidation des portefeuilles d'activités abandonnées.

La Société est d'avis que ses facilités de crédit actuelles ainsi que ses sources de financement prévues lui permettront de mettre en œuvre des programmes d'investissement, de développer de nouveaux produits,

de soutenir la croissance de ses activités, de verser des dividendes et de respecter tous ses autres engagements financiers prévus.

Soutien au crédit

Toutes les lignes de crédit bancaire et la dette à long terme de Bombardier Capital Inc. et de Bombardier Capital Ltée comportent des clauses restrictives identiques et des ententes de soutien de la Société connues sous le nom de « Keepwell ». Ces ententes sont conformes à celles des facilités de crédit bancaires. Les ententes « Keepwell » exigent une participation de Bombardier d'au moins 51 % dans Bombardier Capital Ltée et Bombardier Capital Inc. En outre, elles prévoient une injection de capitaux propres si certains niveaux minimums de valeur nette n'étaient pas respectés ou si le ratio de couverture des charges fixes devenait inférieur à 1,2. Enfin, elles contiennent l'engagement de Bombardier Inc. de maintenir, dans toutes ses émissions futures de titres d'emprunt publics, certaines clauses de manquement réciproques existantes.

Arrangements hors bilan

Dans le cours normal de ses affaires, la Société finance certaines de ses activités hors bilan, au moyen de contrats de location, d'opérations de titrisation et d'autres arrangements.

a) Contrats de location

La Société loue certains de ses bâtiments et de l'équipement et prend en charge des obligations au titre de contrats de location-exploitation pour les avions vendus avec option de reprise. BC et Bombardier financent des wagons de marchandises, des avions d'occasion et du matériel de transport par des opérations de cession-bail. Au 31 janvier 2003, les loyers minimums non actualisés de la Société, en vertu de ces contrats, s'élevaient à 2,2 milliards \$ pour les opérations de cession-bail et à 1,6 milliard \$ pour les contrats de location-exploitation. Pour plus de détails, voir la note 26 afférente aux états financiers consolidés.

b) Opérations de titrisation

Bombardier

En janvier 2003, Bombardier a contracté une facilité de 200,0 millions \$ US (la « facilité américaine ») et une facilité de 50,0 millions £ (la « facilité britannique ») auprès de deux institutions financières aux fins de la titrisation de comptes clients générés dans le cours normal des affaires. La facilité américaine de 200,0 millions \$ US prévoit un engagement d'acquisition de 364 jours pour les comptes clients attribuables aux activités de fabrication en Amérique du Nord. La facilité britannique de 50,0 millions £ prévoit quant à elle une facilité non confirmée visant l'acquisition de comptes clients attribuables aux activités de Bombardier Transport qui se déroulent au Royaume-Uni. Ces opérations de titrisation, conclues avec des tiers, faisaient partie d'un plan annoncé qui visait à remplacer l'affacturage de débiteurs autrefois effectué par BC. La Société est en pourparlers pour conclure avec des tiers d'autres opérations de financement à l'égard de ses comptes clients qui ne proviennent pas de l'Amérique du Nord ou du Royaume-Uni. En outre, la Société entend augmenter la facilité britannique pour intégrer les débiteurs générés par Bombardier Aéronautique au Royaume-Uni. La Société a reçu des produits respectifs de 217,2 millions \$ et 15,4 millions \$ pour la vente de comptes clients pour ses facilités américaine et britannique au cours de l'exercice 2003.

BC

Au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2003, les activités de Bombardier Capital Inc. sur le marché de la titrisation se sont limitées au renouvellement de trois facilités auprès d'entités privées (c.-à-d. des sociétés ad hoc qui acquièrent des actifs financés au moyen de l'émission de papier commercial) visant la titrisation des débiteurs liés au financement de stocks. Deux facilités de 150,0 millions \$ US ont été renouvelées pour une année en octobre 2002. L'une des deux facilités a été temporairement augmentée le 31 janvier 2003 à 200,0 millions \$ US jusqu'au 29 avril 2003 en vue de la hausse saisonnière

des débiteurs liés au financement de stocks. De plus, une facilité de 427,0 millions \$ US a été renouvelée en novembre 2002 jusqu'en juin 2003. La Société prévoit remplacer la facilité de 427,0 millions \$ US auprès d'une entité privée par une opération publique de titrisation au cours du premier semestre de l'exercice 2004. En plus du refinancement de la facilité de 427,0 millions \$ US, Bombardier Capital Inc. devrait procéder au refinancement d'une opération publique de titrisation de 400,0 millions \$ US, adossée à des créances, qui arrive à échéance le 15 septembre 2003. Au cours de l'exercice 2003, Bombardier Capital Ltée a renouvelé sa facilité de titrisation des débiteurs liés au financement de stocks de 140,0 millions \$ d'octobre 2002 au 31 août 2003.

Au cours de l'exercice 2002, les activités de Bombardier Capital Inc. s'étaient limitées au renouvellement de deux facilités auprès d'entités privées visant la titrisation de prêts à la consommation, soit une facilité de 147,0 millions \$ US en décembre 2001 et une autre de 250,0 millions \$ US en janvier 2002. En ce qui a trait au portefeuille de financement de stocks, Bombardier Capital Inc. avait réalisé, en novembre 2001, le financement d'une facilité de 427,0 millions \$ US. Pendant la même période, en octobre 2001, Bombardier Capital Ltée avait renouvelé ses facilités de titrisation de créances liées au financement de stocks de 140,0 millions \$ auprès d'une banque à charte canadienne.

c) Autres arrangements

Le secteur aéronautique de la Société a conclu diverses ententes avec des tiers en vertu desquelles il vend des droits rattachés à certains contrats de fabrication, de façon continue. Au 31 janvier 2003, les droits vendus totalisaient 369,0 millions \$ (424,0 millions \$ au 31 janvier 2002). Ils sont comptabilisés à titre d'avances reçues et sont déduits des stocks ou présentés à titre d'avances en excédent des coûts connexes. Relativement à ces ventes, la Société a fourni un recours à un acheteur qui s'élevait à 32,8 millions \$ au 31 janvier 2003 (27,9 millions \$ au 31 janvier 2002).

La note 26 afférente aux états financiers consolidés tient compte du risque maximum auquel s'expose la Société en vertu de ce recours. Les revenus et les profits connexes provenant des ventes d'avions sont constatés au moment de la livraison, et la vente des droits n'accélère pas la comptabilisation des revenus et des profits.

La Société offre des services de gestion à une entité ad hoc, conçue pour financer certaines ventes d'avions de la Société, en contrepartie d'honoraires. Au 31 janvier 2003, la Société n'avait aucun soutien financier en cours avec cette entité.

BC gère un portefeuille de prêts liés à ses activités abandonnées de maisons usinées. L'encours de ce portefeuille au 31 janvier 2003 s'élevait à 2,1 milliards \$ (2,6 milliards \$ au 31 janvier 2002).

Cote de solvabilité

Certains engagements financiers de la Société comprennent des dispositions qui pourraient entrer en vigueur dans l'éventualité d'une révision à la baisse de sa cote de solvabilité.

En raison de certaines révisions à la baisse de la cote de solvabilité de la Société relativement à la dette non garantie en mars 2003, la Société peut être tenue de fournir à certains de ses clients des lettres de crédit, des cautionnements ou d'autres formes de sûreté afin de garantir l'exécution de ses obligations de fabrication en vertu de conventions d'achat d'avions ou d'équipement de transport. Par conséquent, les montants à la disposition de la Société en vertu de ses facilités de crédit pourraient être réduits. Afin de limiter l'incidence de ces événements sur ses sources de financement, la Société est actuellement en pourparlers avec ses clients afin d'établir le montant des garanties requises. La valeur maximale des instruments de garantie que la Société pourrait être tenue de fournir est de 738,6 millions \$.

Une cote de solvabilité inférieure à une cote de premier ordre pourrait aussi entraîner le remboursement d'avances totalisant 327,5 millions \$ dans le secteur aéronautique. De plus, la Société pourrait devoir racheter à sa juste valeur (29,5 millions \$ au 31 janvier 2003) l'option d'achat rattachée aux billets encaissables/remboursables par anticipation de 458,7 millions \$ (300,0 millions \$ US) échéant en 2013, si le porteur de l'option d'achat devait décider de mettre fin à l'arrangement par anticipation. Le remboursement des billets encaissables/remboursables par anticipation deviendrait exigible à la première date d'ajustement du taux qui suivrait une telle révision à la baisse de la cote de solvabilité.

Certaines ententes de titrisation comprennent des clauses qui, en cas de révision à la baisse de la cote de solvabilité, pourraient nécessiter la liquidation progressive des facilités de titrisation dans le cours normal des activités de recouvrement. La Société pourrait devoir trouver des sources de financement de remplacement. Étant donné les révisions à la baisse de la cote de solvabilité en mars 2003, 200,0 millions \$ de facilités de titrisation de BC (160,0 millions \$ d'encours au 31 janvier 2003) pourraient devoir être liquidés dans le cours normal des activités de recouvrement. Également, une cote de solvabilité inférieure à une cote de premier ordre pourrait entraîner la liquidation de facilités de titrisation de Bombardier de 305,8 millions \$ (153,6 millions \$ d'encours au 31 janvier 2003).

BC a signé une entente qui encadre certains contrats d'instruments financiers dérivés hors bilan. Les conditions de l'entente exigent que, pour les deux parties, la valeur

marchande de ces contrats respecte certains plafonds, selon la cote de crédit respective des parties. S'il arrivait que, pour l'une ou l'autre partie, la valeur marchande des contrats dépasse les plafonds, le risque doit être ramené à la limite applicable. La Société dépasse actuellement d'environ 17,3 millions \$ les plafonds applicables.

La Société offre plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés et non capitalisés, au Canada comme à l'étranger. La situation financière des régimes de retraite à prestations déterminées de la Société est présentée à la note 25 afférente aux états financiers consolidés.

Les régimes *capitalisés* sont les régimes pour lesquels les actifs du régime sont investis séparément dans des fiducies. Ces régimes peuvent être en position de surcapitalisation ou de sous-capitalisation, selon différents facteurs, comme le rendement des placements. Les régimes capitalisés se trouvent principalement en Amérique du Nord, au Royaume-Uni et en Suisse. Dans le cas de ces régimes, les cotisations à être versées par l'employeur sont déterminées conformément aux exigences réglementaires de chaque administration locale.

Les régimes *non capitalisés* sont les régimes qui ne comportent pas d'actifs de régime distincts. Ces régimes, pour lesquels la Société n'a aucune obligation de capitalisation préalable, se trouvent principalement dans des pays situés sur le territoire continental européen. Dans ces pays, la constitution d'actifs de régime distincts est interdite ou ne respecte pas les pratiques locales. Les cotisations à être versées par l'employeur pour ces régimes correspondent aux versements de prestations devant être faits par les régimes.

Bombardier utilise, à des fins comptables, le 31 décembre précédant la fin de l'exercice comme date d'évaluation anticipée. Par exemple, les résultats des régimes de retraite au 31 janvier 2003 ont été évalués au 31 décembre 2002.

Au 31 décembre 2002, le déficit au titre des régimes de retraite capitalisés s'élevait à 2,0 milliards \$ (1,1 milliard \$ au 31 décembre 2001). L'augmentation du déficit est principalement attribuable au fait que le rendement des actifs des régimes a été négatif d'environ 14 % (rendement moyen pondéré mondial). Les rendements réels des actifs des régimes pendant l'exercice ont été inférieurs aux prévisions d'un montant de 823,1 millions \$. Les fluctuations des taux de change et la baisse des taux d'escompte du marché dans bon nombre de pays ont aussi contribué à l'augmentation du déficit. Une variation de 25 points de base des taux d'escompte moyens pondérés entraîne une variation des obligations au titre des prestations constituées d'environ 250,0 millions \$. À cette même date, l'obligation au titre des régimes non capitalisés atteignait 640,8 millions \$ (504,6 millions \$ au 31 décembre 2001) et, de par leur nature, ces régimes accusaient un déficit du même montant. La Société prévoit que ces événements, ajoutés aux prévisions

de rendement inférieur des placements, accroîtront la charge de retraite d'environ 75,0 millions \$, à environ 330,0 millions \$ pour l'exercice 2004.

La Société respecte les exigences réglementaires de chaque administration locale en matière de cotisations à verser, exigences conçues pour protéger les droits des participants. Comme la base de mesure utilisée pour déterminer la charge de retraite est, en général, plus prudente que les exigences réglementaires de la plupart des administrations, le déficit calculé pour établir les cotisations à verser est moins élevé que le déficit aux fins comptables pour la plupart des régimes de retraite (le « déficit de capitalisation »). Afin de réduire le déficit de capitalisation, la Société prévoit augmenter ses cotisations à un montant estimatif de 260,0 millions \$ au cours de l'exercice 2004, soit environ 50,0 millions \$ de plus que les cotisations versées au cours de l'exercice 2003. Les cotisations futures varieront selon le rendement réel des placements au cours des prochaines années. Une variation de 8 % du rendement réel pour l'exercice 2003 aurait entraîné une variation des cotisations à verser d'environ 25,0 millions \$ au cours de l'exercice 2004.

Aux fins comptables, la Société choisit des hypothèses médianes propres à chaque pays après un examen périodique de facteurs, comme des prévisions de rendement à long terme préparées par des conseillers ou des économistes, le rendement historique des placements, des hypothèses d'inflation à long terme et de l'information provenant des actuaires. Afin de réduire la volatilité de la charge de retraite d'un exercice à l'autre, la Société a recours à une évaluation des actifs à la valeur marchande selon laquelle les gains ou pertes de placement sont constatés sur une période de trois années à compter de l'année où ils se produisent. En outre, la méthode utilisée par la Société consiste à refléter à l'avance le coût d'événements futurs, comme l'indexation future lorsque les régimes ne prévoient pas actuellement de telles améliorations, et les prévisions d'améliorations futures de l'espérance de vie.

En raison du faible rendement des placements au cours des deux dernières années et compte tenu des prévisions de la Société quant à la conjoncture du marché, les comités de retraite de la Société révisent actuellement la politique de placements. En outre, les prévisions de rendement à long terme des actifs des régimes ont été abaissées au Canada, aux États-Unis, au Royaume-Uni et en Suisse. Dans le calcul de la charge de retraite, le rendement à long terme historique prévu de 8 % (moyenne pondérée) sera ramené à un taux moyen pondéré de 7,4 % pour l'exercice 2004. La Société s'attend également à ce que les prévisions de rendement révisées pour chaque pays correspondent à la médiane pour le pays en question. Sur l'augmentation prévue de 75,0 millions \$ de la charge de retraite pour l'exercice 2004, environ 25,0 millions \$ sont attribuables à ce changement.

Les fabricants d'avions commerciaux fournissent généralement des engagements de financement pour faciliter l'accès de leurs clients au capital. Ce soutien peut prendre diverses formes, y compris aider un client à obtenir et à structurer un prêt et à obtenir les capitaux nécessaires pour l'acquisition d'avions ou encore fournir l'assurance que les prêts et les capitaux sont disponibles pour financer ces acquisitions. Bombardier peut fournir aux clients le financement provisoire en attendant que les modalités permanentes de financement soient mises en place.

Au 31 janvier 2003, Bombardier avait des engagements de financement totalisant 5,2 milliards \$ liés à neuf clients, déduction faite des financements déjà confirmés par des tiers. Les avions concernés par ces engagements devraient être livrés au cours des trois prochains exercices. Des financements d'un montant total de 5,5 milliards \$ ont été mis en place par la Société durant l'exercice 2003.

Bombardier est d'avis qu'elle pourra satisfaire à ses engagements de financement envers ses clients au cours de l'exercice 2004 au moyen de financement de tiers. Toutefois, la capacité de Bombardier de satisfaire à ses engagements de financement peut être entravée par les difficultés financières qui gênent l'industrie de l'aviation commerciale en général, et certains clients en particulier, le ralentissement économique aux États-Unis et la cote de solvabilité actuelle et future de la Société.

Dans le cadre de la vente de certains de ses produits, principalement des avions, la Société fournit un soutien financier au nom de certains clients sous forme de garanties de crédit et de garanties portant sur la valeur résiduelle qui sont destinées à accroître la capacité des clients à obtenir d'un tiers un financement leur permettant de faire l'acquisition de produits.

Les garanties de crédit sont exercées si, au cours de la période de financement (d'au plus 16,5 années en général) un client manque à ses obligations en vertu des arrangements de financement pertinents. Les garanties de crédit fournissent un soutien qui se concrétise par des paiements limités au tiers afin de réduire les pertes découlant du manquement. Ces garanties sont assorties d'un nantissement des actifs sous-jacents. La valeur des actifs sous-jacents peut fléchir en période de ralentissement économique. Dans le cas d'un manquement, la Société procède habituellement, au nom de la personne bénéficiant de la garantie, à la reprise, remise à neuf et revente sur le marché des actifs sous-jacents. La Société est habituellement rémunérée pour ces services. Il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie que si les actifs sous-jacents sont vendus à un tiers.

Les garanties portant sur la valeur résiduelle sont des garanties non renouvelables fournies à la fin d'un arrangement de financement dont la durée est habituellement de 12 à 19 ans. Ces garanties procurent à un tiers une protection au cas où la valeur marchande des actifs sous-jacents baissait sous la valeur garantie. Afin de limiter le risque pour la Société, les biens donnés en nantissement doivent respecter certaines conditions contractuelles de reprise à la date d'expiration de la garantie. Si elle est exercée, une garantie portant sur la valeur résiduelle prévoit un paiement limité à la personne bénéficiant de la garantie. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie que si les actifs sous-jacents sont vendus à un tiers dans le cadre d'une opération sans lien de dépendance. La valeur des actifs sous-jacents peut fléchir en période de ralentissement économique.

Lorsqu'une garantie de crédit et une garantie portant sur la valeur résiduelle sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement qui vise les mêmes actifs sous-jacents, la garantie sur la valeur résiduelle ne peut être invoquée que si la garantie de crédit expire sans avoir été invoquée.

Le tableau suivant présente le risque auquel est exposée la Société au 31 janvier 2003 en relation avec le soutien financier fourni pour les livraisons d'avions existantes :

| (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS) | |
|--|------------|
| Risque de crédit maximal | 1 049,4 \$ |
| Garanties maximales portant sur la valeur résiduelle | 2 871,1 |
| Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾ | (818,2) |
| Provisions et obligations | (918,7) |
| Risque hors bilan | 2 183,6 \$ |
| Avantage net relatif à la valeur de revente estimative des actifs sous-jacents en nantissement | 2 163,5 \$ |

⁽¹⁾ Certaines des garanties portant sur la valeur résiduelle ne peuvent être exercées que lorsque les garanties de crédit sont venues à échéance sans être exercées et, par conséquent, ne doivent pas être additionnées pour calculer le risque combiné maximal.

Pour gérer son risque relatif aux garanties de crédit et aux garanties portant sur la valeur résiduelle, la Société procède comme suit : contrôle des risques, mesure des risques, surveillance des risques et transfert des risques. La Société contrôle les risques de façon active en intégrant des clauses de protection et des sûretés dans les contrats commerciaux, de manière à limiter ses risques liés à de telles garanties. Des évaluations quantitatives des risques liés à de telles garanties sont effectuées, et, le cas échéant, des provisions comptables adéquates sont établies dans les états financiers consolidés, d'après un modèle d'évaluation des risques. La surveillance des risques consiste notamment pour la direction à faire rapport régulièrement des risques, à surveiller activement le niveau de crédit, à effectuer des vérifications de crédit diligentes et à intervenir de manière

active. De plus, les tendances de la valeur d'actif des produits de la Société sont suivies de près. La Société procède en outre de temps à autre à un transfert de risques auprès d'assureurs indépendants dans le but de minimiser son risque relatif aux garanties de crédit et aux garanties portant sur la valeur résiduelle.

La Société fait occasionnellement l'objet de litiges, de réclamations, d'enquêtes et d'autres procédés juridiques. La Société est d'avis que ces éventualités n'ont pas eu et n'auront pas d'incidence importante sur sa situation financière, à l'exception de l'incidence possible de ses réclamations contre DaimlerChrysler et Amtrak qui sont décrites à la note 26 afférente aux états financiers consolidés.

La Société est présente dans des secteurs d'activité comportant des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et incertitudes décrits ci-après ne sont pas les seuls auxquels la Société est exposée. D'autres risques et incertitudes dont la Société n'a pas connaissance à l'heure actuelle, ou qu'elle estime négligeables pour le moment, peuvent également avoir un effet défavorable sur les activités de la Société.

Tout risque ou incertitude décrit ci-après pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société.

Risque d'exploitation

Les activités des secteurs de la Société sont assujetties à des risques d'exploitation, tels que la concurrence exercée par d'autres entreprises, la performance des principaux fournisseurs, la garantie de performance des produits, les risques liés à la réglementation, l'intégration réussie de nouvelles acquisitions, la dépendance à l'égard du personnel clé et la fiabilité des systèmes informatiques, qui peuvent tous influencer sur la capacité de la Société à respecter ses obligations.

Développement de nouveaux produits et services

Les principaux marchés dans lesquels la Société mène ses activités subissent des changements en raison de l'apparition de nouvelles technologies. Afin de répondre aux besoins des clients de ces activités, la Société doit constamment concevoir de nouveaux produits et services et mettre à niveau des produits et services existants, en plus d'investir dans de nouvelles technologies et leur développement. Le lancement de nouveaux produits exige un engagement considérable envers la recherche et le développement, qui n'est pas toujours couronné de succès. Les ventes de la Société peuvent souffrir si cette dernière investit dans des produits qui ne remportent pas la faveur populaire, qui ne sont pas approuvés par les organismes de réglementation, qui ne sont pas mis en marché en temps opportun ou qui deviennent désuets.

Engagements à durée déterminée

La Société a toujours offert et continuera d'offrir une partie de ses produits en vertu de contrats à durée déterminée plutôt que de contrats dont le paiement est déterminé en fonction uniquement du temps et des matériaux, plus particulièrement dans le secteur du transport. En général, la Société ne peut résilier unilatéralement ces contrats. Bien que la Société se repose souvent sur des outils et sur des méthodes ainsi que sur son expérience antérieure pour réduire les risques liés à l'estimation, à la planification et à la réalisation de ces projets, la Société assume, dans certains cas, le risque lié au dépassement des coûts et peut être assujettie à des pénalités pour livraison tardive.

Conjoncture économique générale

Des conditions économiques défavorables peuvent nuire aux activités de la Société. Par exemple, l'affaiblissement ou la détérioration encore plus marquée de la situation financière de certains principaux transporteurs aériens américains qui sont clients de la Société ainsi que le déclenchement d'une guerre ou d'hostilités dans certaines régions du monde (dont une intensification des hostilités ou un prolongement important de la guerre en Iraq) peuvent donner lieu à une baisse des commandes ou à l'annulation d'une partie des commandes déjà en carnet pour certains produits de la Société, et avoir une incidence négative sur la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société. De plus, la réduction d'activités de production du fait de conditions économiques défavorables pourrait faire en sorte que la Société subisse des coûts importants liés aux mises à pied temporaires ou aux départs d'employés.

Fluctuations des taux de change

La Société fait face à des risques découlant des fluctuations des taux de change provenant 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.

Liquidités et accès aux sources de financement

La Société doit avoir continuellement accès aux marchés financiers pour soutenir ses activités, y compris la vente de titres adossés à des créances. Pour satisfaire ses besoins financiers, la Société fait appel à des emprunts à court et à long terme ainsi qu'aux flux de trésorerie provenant de l'exploitation. Toute entrave à la capacité de la Société d'accéder aux marchés financiers, y compris toute baisse des cotes de solvabilité, toute réduction de la capacité du marché mondial de cautionnement, toute variation importante des taux d'intérêt, la conjoncture économique générale ou la perception sur les marchés financiers de la situation ou des perspectives financières de la Société,

pourraient avoir un effet néfaste important sur la situation financière de la Société et sur ses résultats d'exploitation. Les cotes de solvabilité peuvent être affectées par de nombreux facteurs externes sur lesquels la Société n'a aucun contrôle et, par conséquent, aucune assurance ne peut être donnée que la cote de solvabilité de la Société ne sera pas réduite à l'avenir.

Clauses restrictives de contrats de prêt

Les actes régissant certaines des facilités d'emprunt et de crédit syndiquées de la Société contiennent des clauses restrictives qui, entre autres, interdisent à la Société :

- de vendre la totalité ou la quasi-totalité de ses actifs;
- de contracter un emprunt garanti;
- d'entreprendre des fusions ou des regroupements;
- de participer à des opérations avec des sociétés affiliées.

Ces clauses restrictives pourraient nuire à la capacité de financement des activités futures de la Société ou à ses besoins en capitaux, ou pourraient l'empêcher de s'engager dans d'autres activités commerciales qui pourraient lui être bénéfiques. De plus, Bombardier doit respecter une unique clause restrictive financière en vertu de ses deux principales facilités de crédit syndiquées. Le ratio de la dette totale, qui correspond essentiellement aux emprunts à court terme et à la dette à long terme, moins la dette subordonnée et les espèces et quasi-espèces, sur la capitalisation totale (total de la dette tel que définie plus les capitaux propres et la dette subordonnée), ne doit pas excéder certains plafonds à la fin de chaque trimestre. Des événements sur lesquels la Société n'a pas de contrôle peuvent nuire à sa capacité de respecter ces ratios. La violation de l'une de ces ententes ou l'incapacité de la Société de respecter le ratio financier prescrit pourraient également entraîner un manquement en vertu de ses lignes de crédit bancaires, lequel permettrait aux prêteurs de la Société de déclarer les montants qui leurs sont dus comme payables sur-le-champ.

Défaillances et pertes liées au portefeuille de BC

Comme toute autre société de financement, BC est exposé au risque de ne pouvoir recouvrer ses débiteurs financiers, qui consistent essentiellement en instruments financiers garantis par des actifs sous forme de débiteurs, de loyers à recevoir et de prêts surtout liés au financement garanti de stocks pour les détaillants achetant des produits, au financement provisoire d'avions commerciaux à des tiers et aux opérations de crédit-bail d'avions d'affaires ou commerciaux, neufs ou d'occasion, ainsi que le financement d'avions d'affaires et de produits connexes à des tiers.

Fluctuation des taux d'intérêt

Le niveau et les fluctuations des taux d'intérêt peuvent avoir une incidence directe sur la rentabilité de BC. Ce dernier a recours à des instruments financiers dérivés qui font partie intégrante de son programme de gestion des actifs et des passifs pour réduire son risque financier global.

Ces instruments financiers dérivés, notamment des swaps de taux d'intérêt, sont utilisés pour modifier le risque de taux d'intérêt lorsque se produit un asynchronisme des actifs et des passifs.

Contexte commercial externe

La Société est exposée à certains facteurs de risques externes, notamment la conjoncture économique générale, les politiques gouvernementales relatives aux restrictions à l'importation et à l'exportation, la modification des priorités gouvernementales et les réductions éventuelles des dépenses de certains organismes publics, le soutien de gouvernements étrangers aux ventes à l'exportation, la volatilité des prix du carburant ainsi que l'instabilité politique. Le secteur des produits récréatifs est aussi aux prises avec les risques associés à la nature volatile de la demande de produits de consommation, aux conditions climatiques ainsi qu'aux lois et règlements en matière de sécurité et d'environnement.

Pertes relatives aux réclamations en garantie et en dommages

Les produits que fabrique la Société sont très complexes et hautement techniques et peuvent comporter des défauts difficiles à détecter ou à corriger. Les défauts des produits de la Société peuvent être décelés par le client après leur livraison. Dans de tels cas, la Société peut ne pas être en mesure de les corriger en temps opportun, voire même de seulement les corriger. L'occurrence de défauts et de défaillances dans les produits de la Société peut donner lieu à des réclamations en garantie et à la perte de clientèle. La correction de telles défauts peut nécessiter d'importants investissements. Toute réclamation, erreur ou défaut pourrait avoir une incidence néfaste sur les activités et les résultats d'exploitation de la Société. De plus, en raison de la nature des activités de la Société, elle peut faire l'objet de réclamations en responsabilité découlant d'accidents ou de désastres impliquant les produits de la Société ou les produits pour lesquels la Société fournit des services, y compris des réclamations relatives à des lésions corporelles graves ou à des décès. La Société ne peut être certaine que ses assurances suffiront à couvrir une ou plusieurs réclamations importantes. En outre, rien ne garantit que la Société sera en mesure d'obtenir une protection d'assurance suffisante et à un coût acceptable à l'avenir.

Conventions collectives

La Société a conclu plusieurs conventions collectives avec les employés de ses différents secteurs d'activité qui viennent à échéance à différentes dates. Si la Société n'est pas en mesure de renouveler ces conventions collectives, ou d'autres ententes, lorsque celles-ci doivent être renégociées, de temps à autre, les arrêts ou conflits de travail en découlant pourraient nuire aux activités de la Société.

Dépréciation d'actifs à long terme

En décembre 2002, le Conseil des normes comptables (« CNC ») a publié de nouvelles recommandations comptables relatives au calcul de la dépréciation d'actifs à long terme ainsi qu'aux normes de constatation, de mesure et d'information applicables à la dépréciation. Ces recommandations entrent en vigueur pour l'exercice de la Société ouvert le 1^{er} février 2004. La Société adoptera par anticipation ces nouvelles recommandations en date du 1^{er} février 2003. L'adoption des nouvelles recommandations ne devrait pas avoir d'incidence importante sur les états financiers consolidés de la Société.

Disposition d'actifs à long terme et abandon d'activités

Également en décembre 2002, le CNC a publié de nouvelles recommandations comptables à l'égard de la comptabilisation des actifs à long terme destinés à être cédés autrement que par vente, des actifs à long terme destinés à être cédés par vente et de la présentation et de l'information à fournir quant aux activités abandonnées. Ces recommandations entrent en vigueur pour les activités abandonnées par la Société à compter du 1^{er} mai 2003. La Société adoptera par anticipation ces nouvelles recommandations en date du 1^{er} février 2003. L'adoption des nouvelles recommandations ne devrait pas avoir d'incidence importante sur les états financiers consolidés de la Société.

Informations à fournir sur les garanties

En février 2003, le CNC a publié la NOC-14 « Informations à fournir sur les garanties ». La NOC-14 traite des informations à fournir par un garant sur les obligations auxquelles il est tenu en raison des garanties qu'il a données. Bien que la note d'orientation ne soit en vigueur que pour l'exercice commencé le 1^{er} février 2003 de la Société, cette dernière a décidé d'en adopter les exigences de présentation dans les notes afférentes aux états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003.

Relations de couverture

En décembre 2001, le CNC a publié la NOC-13, « Relations de couverture », comme modifiée. Le Comité sur les problèmes nouveaux de l'Institut Canadien des Comptables Agréés a aussi publié en juin 2002 le CPN-128, « Comptabilisation des instruments financiers dérivés détenus à des fins de transaction (négociation) ou de spéculation à des fins autres que de couverture ». La NOC-13 établit les critères pour l'identification, la désignation, la documentation et l'efficacité des relations de couverture, aux fins de l'application de la comptabilité de couverture. Le CPN établit qu'un instrument financier dérivé autonome qui donne lieu à un actif financier ou à un passif financier et qui est détenu à des fins de transaction ou de spéculation ou ne répond pas aux conditions de la comptabilité de couverture

exposées dans la NOC-13, devrait être constaté dans le bilan et évalué à la juste valeur, et les variations de la juste valeur devraient être constatées dans les résultats de l'exercice. Tant la NOC-13, que le CPN-128 entreront en vigueur pour l'exercice 2005 de la Société. La Société n'a pas encore déterminé l'incidence, le cas échéant, que ces nouveaux traitements comptables auront sur ses états financiers consolidés une fois qu'ils seront applicables.

Consolidation des entités ad hoc

Le 17 janvier 2003, le Financial Accounting Standards Board a publié l'interprétation No. 46, « Consolidation of Variable Interest Entities ». L'interprétation établit les critères pour la consolidation de ces entités à participation variable d'après un modèle fondé sur les risques et avantages, plutôt que d'après un modèle fondé sur le contrôle. Le CNC a confirmé son intention d'harmoniser les pratiques comptables canadiennes avec la norme américaine. Une nouvelle norme canadienne devrait paraître en avril 2003 et entrer en vigueur pendant l'exercice 2004.

L'incidence de la norme attendue, si elle correspond à la norme américaine, n'a pas encore été établie mais elle pourrait être importante. Cependant, à moins que certaines ententes actuelles ne soient modifiées avant l'entrée en vigueur de la norme, il est à prévoir que la Société devra

consolider certains actifs déjà vendus à des entités ad hoc et les passifs et participations connexes des actionnaires sans contrôle. La consolidation des entités à participation variable n'aurait aucune incidence sur le risque financier que représentent pour la Société les actifs et passifs des entités à participation variable.

Composantes multiples

En novembre 2002, l'Emerging Issues Task Force du Financial Accounting Standards Board des États-Unis est arrivé à un consensus quant à l'abrégié 00-21 « Accounting for Revenue Arrangements with Multiple Deliverables » qui porte sur la manière de comptabiliser les arrangements qui prévoient la livraison de composantes multiples et qui expose les situations où un tel arrangement doit être divisé en plusieurs composantes génératrices de revenu ou « unités de comptabilisation », et, quand cette division est considérée comme nécessaire, sur la méthode de répartition de la contrepartie de l'arrangement entre les diverses livraisons de composantes ou unités de comptabilisation. Le consensus sera applicable aux conventions signées au cours des périodes commencées après le 15 juin 2003, avec possibilité d'adoption anticipée. La Société n'a pas déterminé si le consensus obtenu quant à l'abrégié 00-21 aux États-Unis amènera une modification de ses pratiques actuelles de constatation des revenus selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)
(redressées – non vérifiées)

| POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 JANVIER 2003 | TOTAL | PREMIER TRIMESTRE | DEUXIÈME TRIMESTRE | TROISIÈME TRIMESTRE | QUATRIÈME TRIMESTRE |
|--|-------------|-------------------|--------------------|---------------------|---------------------|
| Revenus | 23 664,9 \$ | 5 508,1 \$ | 5 767,5 \$ | 5 645,9 \$ | 6 743,4 \$ |
| Bénéfice net (perte nette) | (615,2) \$ | 197,2 \$ | 68,0 \$ | 168,2 \$ | (1 048,6) \$ |
| Bénéfice (perte) par action | | | | | |
| De base | (0,47) \$ | 0,14 \$ | 0,04 \$ | 0,12 \$ | (0,77) \$ |
| Diluée | (0,47) \$ | 0,14 \$ | 0,04 \$ | 0,12 \$ | (0,77) \$ |

| POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 JANVIER 2002 | TOTAL | PREMIER TRIMESTRE | DEUXIÈME TRIMESTRE | TROISIÈME TRIMESTRE | QUATRIÈME TRIMESTRE |
|--|-------------|-------------------|--------------------|---------------------|---------------------|
| Revenus | 21 815,6 \$ | 4 024,6 \$ | 4 948,4 \$ | 4 998,0 \$ | 7 844,6 \$ |
| Bénéfice net (perte nette) | 36,0 \$ | 183,6 \$ | 217,7 \$ | (442,9) \$ | 77,6 \$ |
| Bénéfice (perte) par action | | | | | |
| De base | 0,01 \$ | 0,13 \$ | 0,16 \$ | (0,33) \$ | 0,05 \$ |
| Diluée | 0,01 \$ | 0,13 \$ | 0,15 \$ | (0,33) \$ | 0,05 \$ |

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE LA PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers consolidés ci-joints de **Bombardier Inc.** et toute l'information contenue dans le présent rapport annuel sont la responsabilité de la direction et ont été approuvés par le conseil d'administration.

Les états financiers consolidés ont été dressés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les états financiers renferment certains montants fondés sur l'utilisation d'estimations et de jugements. La direction a établi ces montants de manière raisonnable, afin d'assurer que les états financiers sont présentés fidèlement, à tous égards importants. L'information financière présentée ailleurs dans le rapport annuel est concordante avec les états financiers consolidés.

Bombardier Inc. maintient des systèmes de contrôles internes comptables et administratifs de grande qualité, moyennant un coût raisonnable. Ces systèmes ont pour objet de fournir un degré raisonnable de certitude que l'information financière est pertinente, exacte et fiable et que l'actif de la Société est correctement comptabilisé et bien protégé.

Le conseil d'administration est chargé de s'assurer que la direction assume ses responsabilités à l'égard de la présentation de l'information financière et il est l'ultime responsable de l'examen et de l'approbation des états financiers consolidés. Le conseil s'acquitte de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité de vérification.

Le comité de vérification est nommé par le conseil, et la majorité de ses membres sont des administrateurs externes. Le comité rencontre périodiquement la direction, ainsi que les vérificateurs internes et externes, afin de discuter des contrôles internes exercés sur le processus de présentation de l'information financière, des questions de vérification et des questions de présentation de l'information financière, de s'assurer que chaque partie remplit correctement ses fonctions et d'examiner les états financiers consolidés et le rapport des vérificateurs externes. Le comité fait part de ses constatations au conseil lorsque ce dernier approuve la publication des états financiers consolidés à l'intention des actionnaires.

Les états financiers ont été vérifiés, au nom des actionnaires, par les vérificateurs externes, Ernst & Young s.r.l., conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Les vérificateurs externes ont librement et pleinement accès au comité de vérification.

Signé

par

PIERRE ALARY, CA

VICE-PRÉSIDENT PRINCIPAL ET CHEF DE LA DIRECTION FINANCIÈRE PAR INTERIM

Le 2 avril 2003

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux actionnaires de Bombardier Inc.

Nous avons vérifié les bilans consolidés de **Bombardier Inc.** aux 31 janvier 2003 et 2002 et les états consolidés des résultats, des capitaux propres et des flux de trésorerie des exercices terminés à ces dates. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

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

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société aux 31 janvier 2003 et 2002 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour les exercices terminés à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Signé

par

COMPTABLES AGRÉÉS

Montréal, Canada – Le 5 mars 2003

(Le 2 avril 2003 pour la note 29)

BILANS CONSOLIDÉS

AUX 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)

| | | Bombardier Inc. consolidé | | Bombardier | | BC | |
|--|--------------|--------------------------------------|--------------------|---------------------|--------------------|-------------------|-------------------|
| | <i>Notes</i> | <i>2003</i> | <i>2002</i> | <i>2003</i> | <i>2002</i> | <i>2003</i> | <i>2002</i> |
| | | (redressé – note 1) | | (redressé – note 1) | | | |
| Actif | | | | | | | |
| Espèces et quasi-espèces | | 1 043,0 \$ | 462,8 \$ | 741,8 \$ | 462,8 \$ | 301,2 \$ | – \$ |
| Débiteurs | 3 | 2 349,2 | 1 902,1 | 2 183,6 | 1 590,7 | 165,6 | 311,4 |
| Débiteurs financiers | 4 | 7 013,3 | 6 398,3 | – | – | 7 013,3 | 6 398,3 |
| Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation | 5 | 1 350,9 | 1 831,2 | – | – | 1 350,9 | 1 831,2 |
| Stocks | 6 | 5 821,6 | 6 176,7 | 5 821,6 | 6 176,7 | – | – |
| Immobilisations corporelles | 7 | 5 871,0 | 5 618,3 | 5 723,6 | 5 455,2 | 147,4 | 163,1 |
| Écart d'acquisition | 8 | 3 244,9 | 2 712,9 | 3 244,9 | 2 712,9 | – | – |
| Investissement dans et avances à/de BC | | – | – | 1 286,7 | 1 363,0 | 69,1 | – |
| Autres actifs | 9 | 2 315,5 | 2 140,4 | 1 760,3 | 1 579,8 | 555,2 | 560,6 |
| | | 29 009,4 \$ | 27 242,7 \$ | 20 762,5 \$ | 19 341,1 \$ | 9 602,7 \$ | 9 264,6 \$ |
| Passif | | | | | | | |
| Emprunts à court terme | 10 | 2 563,6 \$ | 3 037,0 \$ | 380,8 \$ | 1 341,7 \$ | 2 182,8 \$ | 1 695,3 \$ |
| Avances à/de Bombardier | | – | – | 69,1 | – | – | 20,0 |
| Créditeurs et frais courus | 11 | 9 575,0 | 8 057,4 | 9 167,2 | 7 638,9 | 407,8 | 418,5 |
| Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes | 6 | 3 816,0 | 3 291,5 | 3 816,0 | 3 291,5 | – | – |
| Dette à long terme | 12 | 8 815,1 | 7 857,7 | 3 102,5 | 2 080,7 | 5 712,6 | 5 777,0 |
| Autres passifs | 13 | 1 498,7 | 1 663,0 | 1 485,9 | 1 652,2 | 12,8 | 10,8 |
| | | 26 268,4 | 23 906,6 | 18 021,5 | 16 005,0 | 8 316,0 | 7 921,6 |
| Capitaux propres (Investissement dans BC) | | 2 741,0 | 3 336,1 | 2 741,0 | 3 336,1 | 1 286,7 | 1 343,0 |
| | | 29 009,4 \$ | 27 242,7 \$ | 20 762,5 \$ | 19 341,1 \$ | 9 602,7 \$ | 9 264,6 \$ |

Engagements et éventualités

26

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés et apportent des précisions sur la présentation des états financiers.

Au nom du conseil d'administration,

Signé

par

PAUL M. TELLIER

ADMINISTRATEUR

Signé

par

JAMES E. PERRELLA

ADMINISTRATEUR

ÉTATS CONSOLIDÉS DES CAPITAUX PROPRES

POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)

| | Notes | 2003 | | 2002 | |
|---|-----------|-------------------------|-------------------|-------------------------|---------------------|
| | | NOMBRE (en milliers) | MONTANT | NOMBRE (en milliers) | MONTANT |
| | | | | | (redressé – note 1) |
| CAPITAL SOCIAL | 14 | | | | |
| Actions privilégiées | | | | | |
| Série 2 | | 2 598 | 65,0 \$ | 12 000 | 300,0 \$ |
| Série 3 | | 9 402 | 235,0 | – | – |
| Série 4 | | 9 400 | 235,0 | – | – |
| Solde à la fin de l'exercice – actions privilégiées | | 21 400 | 535,0 | 12 000 | 300,0 |
| Actions ordinaires | | | | | |
| Actions classe A (droits de vote multiples) | | | | | |
| Solde au début de l'exercice | | 342 367 | 47,4 | 347 426 | 48,1 |
| Conversion en actions classe B | | (347) | (0,1) | (5 059) | (0,7) |
| Solde à la fin de l'exercice | | 342 020 | 47,3 | 342 367 | 47,4 |
| Actions classe B (droits de vote limités) | | | | | |
| Solde au début de l'exercice | | 1 028 404 | 848,8 | 1 018 625 | 821,9 |
| Émission en vertu des régimes d'options d'achat d'actions | 15 | 6 916 | 20,2 | 4 720 | 26,2 |
| Conversion d'actions classe A | | 347 | 0,1 | 5 059 | 0,7 |
| Solde à la fin de l'exercice | | 1 035 667 | 869,1 | 1 028 404 | 848,8 |
| Solde à la fin de l'exercice – actions ordinaires | | 1 377 687 | 916,4 | 1 370 771 | 896,2 |
| Total du capital social | | | 1 451,4 | | 1 196,2 |
| BÉNÉFICES NON RÉPARTIS | | | | | |
| Solde au début de l'exercice – tel que présenté antérieurement | | | 2 785,3 | | 2 660,0 |
| Incidence des modifications de conventions comptables pour les programmes d'aéronautique | 1 | | (753,9) | | (399,0) |
| Solde au début de l'exercice – redressé | | | 2 031,4 | | 2 261,0 |
| Bénéfice net (perte nette) | | | (615,2) | | 36,0 |
| Dividendes | | | | | |
| Actions privilégiées | | | (29,1) | | (16,5) |
| Actions ordinaires | | | (248,9) | | (248,0) |
| Frais d'émission d'actions, après impôts | | | (5,7) | | – |
| Autres | | | – | | (1,1) |
| Solde à la fin de l'exercice | | | 1 132,5 | | 2 031,4 |
| Redressement de conversion reporté | | | 157,1 | | 108,5 |
| Total des capitaux propres | | | 2 741,0 \$ | | 3 336,1 \$ |

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés et apportent des précisions sur la présentation des états financiers.

ÉTATS CONSOLIDÉS DES RÉSULTATS

POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS,
SAUF LES MONTANTS PAR ACTION)

| | | Bombardier Inc. consolidé | | Bombardier | | BC | |
|--|---------------------|--------------------------------------|--------------------|------------------------------------|--------------------|-----------------|-----------------|
| | <i>Notes</i> | <i>2003</i> | <i>2002</i> | <i>2003</i> | <i>2002</i> | <i>2003</i> | <i>2002</i> |
| | | <small>(redressé – note 1)</small> | | <small>(redressé – note 1)</small> | | | |
| Revenus | <i>27</i> | 23 664,9 \$ | 21 815,6 \$ | 23 172,6 \$ | 21 238,2 \$ | 894,9 \$ | 966,8 \$ |
| Coût des ventes et frais d'exploitation | <i>18, 19 et 27</i> | 22 192,1 | 19 892,1 | 21 870,6 | 19 365,6 | 724,1 | 915,9 |
| Amortissement | | 863,8 | 791,6 | 683,8 | 646,6 | 180,0 | 145,0 |
| Intérêts débiteurs | <i>19</i> | 223,4 | 158,9 | 223,4 | 158,9 | – | – |
| Autres revenus | <i>20</i> | (134,0) | (170,6) | (21,0) | (35,1) | (113,0) | (135,5) |
| Éléments spéciaux | <i>21</i> | 1 310,8 | 1 093,5 | 1 310,8 | 431,0 | – | 662,5 |
| (Bénéfice net) perte nette de BC | | – | – | (62,9) | 380,5 | – | – |
| | | 24 456,1 | 21 765,5 | 24 004,7 | 20 947,5 | 791,1 | 1 587,9 |
| Bénéfice (perte) avant impôts sur les bénéfices | | (791,2) | 50,1 | (832,1) | 290,7 | 103,8 | (621,1) |
| Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices | <i>22</i> | (176,0) | 14,1 | (216,9) | 254,7 | 40,9 | (240,6) |
| Bénéfice net (perte nette) | | (615,2) \$ | 36,0 \$ | (615,2) \$ | 36,0 \$ | 62,9 \$ | (380,5) \$ |
| Bénéfice (perte) par action : | <i>16</i> | | | | | | |
| De base | | (0,47) \$ | 0,01 \$ | | | | |
| Dilué(e) | | (0,47) \$ | 0,01 \$ | | | | |

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés et apportent des précisions sur la présentation des états financiers.

ÉTATS CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE

POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)

| | Bombardier Inc. consolidé | | Bombardier | | BC | | |
|--|--------------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|------------------|----------------|
| | <i>Notes</i> | <i>2003</i> | <i>2002</i> | <i>2003</i> | <i>2002</i> | <i>2003</i> | <i>2002</i> |
| | | (redressé – note 1) | | |
| Activités d'exploitation | | | | | | | |
| Bénéfice net (perte nette) | | (615,2) \$ | 36,0 \$ | (615,2) \$ | 36,0 \$ | 62,9 \$ | (380,5) \$ |
| Éléments hors caisse : | | | | | | | |
| Amortissement | | 863,8 | 791,6 | 683,8 | 646,6 | 180,0 | 145,0 |
| (Bénéfice net) perte nette de BC | | – | – | (62,9) | 380,5 | – | – |
| Pertes sur créances | 4 | 119,7 | 117,5 | – | – | 119,7 | 117,5 |
| Impôts sur les bénéfices reportés | 22 | (314,0) | (118,8) | (348,4) | 120,6 | 34,4 | (239,4) |
| Éléments spéciaux | 21 | 1 310,8 | 1 093,5 | 1 310,8 | 431,0 | – | 662,5 |
| Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation | 23 | 612,6 | (2 263,2) | 519,2 | (2 151,9) | 93,4 | (111,3) |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation | | 1 977,7 | (343,4) | 1 487,3 | (537,2) | 490,4 | 193,8 |
| Activités d'investissement | | | | | | | |
| Acquisitions d'immobilisations corporelles, montant net | | (683,1) | (1 184,0) | (685,9) | (1 135,0) | 2,8 | (49,0) |
| Investissement net dans les débiteurs financiers | | 1 047,9 | (868,2) | – | – | 1 047,9 | (868,2) |
| Acquisitions d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation | | (1 596,9) | (1 021,1) | – | – | (1 596,9) | (1 021,1) |
| Cessions d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation | | 1 846,8 | 924,2 | – | – | 1 846,8 | 924,2 |
| Acquisitions d'entreprises, montant net de l'encaisse acquise | 2 | – | (979,8) | – | (979,8) | – | – |
| Investissement dans et avances à/de BC | | – | – | 184,6 | (90,4) | (184,6) | 90,4 |
| Autres | | (16,8) | (124,0) | (23,9) | (82,1) | 7,1 | (41,9) |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement | | 597,9 | (3 252,9) | (525,2) | (2 287,3) | 1 123,1 | (965,6) |
| Activités de financement | | | | | | | |
| Variation nette des emprunts à court terme | | (1 786,9) | 26,0 | (1 079,1) | 986,5 | (707,8) | (960,5) |
| Produit de l'émission de la dette à long terme | | 2 299,2 | 3 881,9 | 892,8 | 1 210,4 | 1 406,4 | 2 671,5 |
| Remboursement de la dette à long terme | | (2 178,2) | (1 009,7) | (38,0) | (48,4) | (2 140,2) | (961,3) |
| Émission d'actions, montant net des frais connexes | 14 | 249,5 | 26,2 | 249,5 | 26,2 | – | – |
| Dividendes versés | | (278,0) | (264,5) | (278,0) | (264,5) | – | – |
| Flux de trésorerie liés aux activités de financement | | (1 694,4) | 2 659,9 | (252,8) | 1 910,2 | (1 441,6) | 749,7 |
| Effets de change sur les espèces et quasi-espèces | | (301,0) | 25,3 | (430,3) | 18,3 | 129,3 | 7,0 |
| Augmentation (diminution) nette | | | | | | | |
| des espèces et quasi-espèces | | 580,2 | (911,1) | 279,0 | (896,0) | 301,2 | (15,1) |
| Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice | | 462,8 | 1 373,9 | 462,8 | 1 358,8 | – | 15,1 |
| Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice | | 1 043,0 \$ | 462,8 \$ | 741,8 \$ | 462,8 \$ | 301,2 \$ | – \$ |
| Information supplémentaire | | | | | | | |
| Espèces payées pour : | | | | | | | |
| – Intérêts | | 446,8 \$ | 477,3 \$ | | | | |
| – Impôts sur les bénéfices | | 62,8 \$ | 79,8 \$ | | | | |

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés et apportent des précisions sur la présentation des états financiers.

SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Pour les exercices terminés les 31 janvier 2003 et 2002

Présentation des états financiers consolidés

Bombardier Inc. est constituée en vertu des lois du Canada. Les bilans consolidés ne sont pas classifiés, car Bombardier Inc. et ses filiales (la « Société ») exercent leurs activités dans quatre secteurs distincts, chacun se caractérisant par un cycle d'exploitation particulier. Les services financiers et immobiliers, de nature différente des autres activités de Bombardier, sont présentés sous une colonne distincte, Bombardier Capital (« BC »), aux états financiers consolidés.

Voici une description des colonnes figurant dans les présents états financiers :

Bombardier Inc. consolidé

Cette colonne regroupe toutes les activités de la Société de manière consolidée, après élimination des opérations et soldes entre Bombardier et BC.

Bombardier

Cette colonne représente les activités des trois secteurs manufacturiers de la Société (aéronautique, transport et produits récréatifs). Ces secteurs sont regroupés et désignés sous le nom de « Bombardier ». Les opérations et les soldes intersociétés dans cette colonne ont été éliminés, tandis que les opérations et les soldes intersociétés entre Bombardier et BC n'ont pas été éliminés. L'investissement de Bombardier dans BC est comptabilisé, dans cette colonne, à la valeur de consolidation et comprend les capitaux propres de BC ainsi que la dette subordonnée de Bombardier dans BC.

BC

La colonne BC représente les services financiers et immobiliers de la Société. Les opérations et les soldes intersociétés au sein de BC ont été éliminés, tandis que les opérations et les soldes intersociétés entre Bombardier et BC n'ont pas été éliminés.

Bombardier Inc. consolidé – Principales conventions comptables

Principes de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de Bombardier Inc. et de ses filiales, presque toutes détenues en propriété exclusive. Ils comprennent aussi la quote-part de la Société dans ses coentreprises. La date de fin d'exercice de la plupart des sociétés du secteur transport est le 31 décembre. Par conséquent, la Société consolide ces activités avec le reste de ses activités avec un écart d'un mois.

Utilisation d'estimations

La préparation d'états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada exige que la direction ait recours à des estimations et à des hypothèses, particulièrement en ce qui a trait à la comptabilisation des contrats à long terme et des programmes d'aéronautique, qui ont une incidence sur les montants de l'actif et du passif comptabilisés, sur la présentation des actifs et des passifs éventuels ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses comptabilisés. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations, et ces écarts pourraient être substantiels.

Conversion de devises

Les établissements étrangers se répartissent en deux catégories : les établissements intégrés et les établissements autonomes. Toutes les sociétés émettrices étrangères importantes sont classées comme des entités autonomes.

a) Établissements étrangers autonomes

Tous les actifs et les passifs sont convertis aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les revenus et les dépenses sont convertis aux taux de change moyens de la période. Les gains nets ou pertes nettes en résultant sont présentés sous la rubrique « Redressement de conversion reporté » à l'état des capitaux propres.

b) Comptes en devises

Les comptes en devises, y compris les sociétés émettrices étrangères intégrées, sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan sont convertis aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice, tandis que les éléments non monétaires sont convertis aux taux de change d'origine. Les revenus et les dépenses (autres que l'amortissement, qui est converti aux mêmes taux de change s'appliquant aux actifs correspondants) sont convertis aux taux de change en vigueur à la date des opérations ou aux taux de change moyens de la période. Les gains ou pertes résultant de la conversion sont compris dans l'état des résultats, sauf ceux découlant de la dette désignée à titre de couverture de l'investissement net de la Société dans les établissements étrangers autonomes qui sont présentés sous la rubrique « Redressement de conversion reporté » à l'état des capitaux propres.

Espèces et quasi-espèces

Les espèces et quasi-espèces consistent en des espèces et des placements très liquides qui, à la date de leur acquisition, ont des échéances de moins de trois mois. Ces titres proviennent uniquement d'institutions financières de premier ordre.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Dans le secteur aéronautique, les coûts non récurrents engagés une fois établie la faisabilité technique et effectué le lancement des programmes, y compris la conception, la mise au point et la mise à l'essai de prototypes, sont comptabilisés à titre d'outillage des programmes. L'outillage des programmes d'aéronautique construit par la Société comprend les intérêts débiteurs engagés au cours de la construction. L'amortissement est calculé d'après la méthode linéaire selon les durées d'utilisation prévues suivantes :

| | |
|---|-------------|
| Bâtiments | 10 à 40 ans |
| Équipement | 2 à 15 ans |
| Outillage des programmes d'aéronautique | 10 ans |
| Autres | 3 à 20 ans |

L'amortissement des actifs en construction débute lorsqu'ils sont prêts à être utilisés.

La Société soumet les immobilisations corporelles à un test de dépréciation annuellement, ou lorsque des événements ou des circonstances indiquent une baisse de valeur possible. La valeur comptable des actifs dépréciés est ramenée à la valeur recouvrable nette au moyen d'une dépréciation additionnelle pour l'exercice en cours.

Impôts sur les bénéfices

Les impôts sur les bénéfices sont comptabilisés d'après la méthode du passif fiscal. Selon cette méthode, les actifs et les passifs d'impôts sur les bénéfices reportés sont établis d'après les écarts importants entre la valeur comptable des actifs et des passifs et leur valeur fiscale et d'après les taux d'imposition et les lois pratiquement en vigueur pour les périodes où l'on prévoit que les écarts se résorberont.

Bénéfice par action

Le bénéfice de base par action est calculé en fonction du bénéfice net moins les dividendes sur les actions privilégiées, divisé par le nombre moyen pondéré d'actions classe A (droits de vote multiples) et d'actions classe B (droits de vote limités) en circulation au cours de l'exercice. Le bénéfice dilué par action est calculé selon la méthode du rachat d'actions et tient compte de l'exercice de tous les éléments dilutifs.

Avantages sociaux futurs

Le coût des prestations de retraite et des avantages complémentaires de retraite des employés est établi d'après des calculs actuariels qui font appel à la méthode de répartition au prorata des services et aux meilleures hypothèses de la

direction à l'égard du rendement prévu des placements des régimes, de la croissance des salaires, de l'âge de retraite des employés et des coûts des soins de santé. Les obligations au titre des régimes sont actualisées d'après les taux d'intérêt courants du marché, et les actifs des régimes sont présentés à leur juste valeur. Les gains et pertes actuariels nets en excédent de 10 % du montant le plus élevé entre l'obligation au titre des prestations et la juste valeur des actifs des régimes sont portés aux résultats sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants d'environ 16 ans.

Ventes de prêts et de débiteurs

Depuis le 1^{er} avril 2001, la cession de prêts et de débiteurs dans le cadre d'opérations de titrisation est comptabilisée à titre de vente lorsque le contrôle de ces actifs est réputé avoir été cédé et qu'une contrepartie autre que le droit de bénéficiaire à l'égard des actifs cédés a été reçue. Les actifs conservés peuvent inclure des droits résiduels relatifs aux coupons d'intérêt, des tranches subordonnées de titres, des droits de gestion, des montants de surdimensionnement, des comptes de fonds de réserve et de droits dans des débiteurs financiers vendus qui sont tous inclus dans les débiteurs des secteurs manufacturiers de Bombardier et les débiteurs financiers de BC. Lorsque la cession est considérée comme une vente, tous les actifs vendus sont enlevés, les actifs reçus et les passifs pris en charge sont comptabilisés à la juste valeur et le gain ou la perte découlant de la vente est inscrit dans les autres revenus. Pareil gain ou perte dépend en partie de la valeur comptable des actifs financiers visés par la cession. La valeur comptable est répartie entre les actifs vendus et les droits conservés, d'après leur juste valeur relative à la date de cession. La juste valeur provient des cours boursiers lorsqu'ils sont disponibles. Toutefois, les cours ne sont généralement pas disponibles pour les droits conservés. Ainsi, la Société estime généralement la juste valeur d'après la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs prévus, selon les meilleures estimations de la direction des principales hypothèses suivantes : pertes sur créances, taux de remboursement anticipé, courbes des taux de rendement à terme et taux d'actualisation en fonction des risques sous-jacents.

Avant le 1^{er} avril 2001, les prêts et débiteurs cédés avaient été constatés à titre de ventes lorsque les risques et avantages importants inhérents à la propriété étaient cédés à l'acheteur. Les opérations conclues avant le 1^{er} avril 2001 ou terminées après cette date en vertu d'un engagement signé avant le 1^{er} avril 2001 ont été comptabilisées selon l'ancienne norme comptable.

Provision pour pertes sur créances

Les débiteurs financiers et les débiteurs sont classés comme douteux lorsque la direction est d'avis qu'il y a un doute raisonnable de recouvrer ultimement une partie du capital et des intérêts. Les intérêts cessent de courir lorsque le compte est en souffrance depuis 90 jours, ou plus tôt si le recouvrement d'un compte devient douteux.

La Société établit une provision pour pertes sur créances selon un montant jugé suffisant pour fournir une protection adéquate contre les pertes. Le niveau de la provision est fondé sur l'estimation de la direction des risques associés à chacun des portefeuilles de la Société, en fonction des pertes subies par le passé et de l'expérience de recouvrement, du rendement de l'industrie et de l'incidence de la conjoncture économique actuelle et prévue.

Instruments financiers dérivés

La Société a recours à des instruments financiers dérivés, surtout des contrats de change, des swaps de taux d'intérêt et des swaps combinés d'intérêts et de devises conclus pour gérer les risques de change et de taux d'intérêt. Les gains et les pertes sur les contrats de change conclus pour couvrir des opérations futures sont reportés et inclus dans la mesure des opérations en devises connexes. Les paiements et les encaissements en vertu des swaps de taux d'intérêt et des swaps combinés d'intérêts et de devises sont inscrits à titre d'ajustements des intérêts débiteurs.

Obligations environnementales

Un passif est comptabilisé lorsque des réclamations à l'égard de l'environnement ou des mesures correctives sont probables et que les coûts peuvent être estimés de façon raisonnable. Les dépenses environnementales qui ont trait aux activités courantes sont passées en charges ou capitalisées, selon le cas. Les dépenses qui ont trait à une situation existante résultant d'activités antérieures, et qui ne serviront pas à dégager des revenus futurs, sont passées en charges.

Rémunérations et autres paiements à base d'actions

La Société comptabilise ses régimes d'options d'achat d'actions destinés aux employés clés et aux administrateurs comme des opérations portant sur les capitaux propres. Par conséquent, l'émission d'options à l'intention d'employés et d'administrateurs n'entraîne pas de charges de rémunération dans les états consolidés des résultats. La Société présente le bénéfice net pro forma et le bénéfice par action pro forma au moyen de la méthode de la juste valeur (voir la note 15).

Les contributions de la Société au régime d'achat d'actions des employés sont comptabilisées de la même façon que les charges salariales connexes.

Bombardier – Principales conventions comptables

Constatation des revenus

Les revenus provenant de la vente d'avions commerciaux et d'avions d'affaires à fuselage étroit (Bombardier* Learjet*), de participations fractionnaires dans des avions d'affaires et d'autres produits et services sont comptabilisés lorsque les produits sont livrés ou les services sont rendus.

Les contrats d'avions d'affaires à large fuselage (Bombardier* Challenger* et Bombardier* Global Express*) sont divisés entre les avions non aménagés (avant l'aménagement intérieur et avant que les appareils électroniques de bord facultatifs soient installés) et les aménagements intérieurs. Les revenus sont constatés lors de la livraison d'avions non aménagés et lors de l'acceptation définitive par le client de l'aménagement intérieur et des appareils électroniques de bord facultatifs.

Les revenus tirés des contrats à long terme sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux, conformément au Statement of Position 81-1, intitulé *Accounting for Performance of Construction-Type and Certain Production-Type Contracts*, publié par l'American Institute of Certified Public Accountants (« AICPA »). Le degré d'avancement est habituellement établi en fonction des coûts engagés par rapport au total des coûts prévus pour l'ensemble du contrat, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement.

Les revenus estimatifs provenant des contrats à long terme incluent les revenus futurs liés aux réclamations résultant des travaux effectués pour des clients en plus des travaux prévus dans les contrats initiaux, lorsqu'il est probable que des revenus additionnels découleront de ces réclamations et qu'ils peuvent être estimés de manière fiable.

Coût des ventes

a) Programmes d'aéronautique

Le coût des ventes des avions commerciaux et des avions d'affaires est établi selon le coût unitaire moyen calculé en fonction du coût de production total estimatif pour une quantité d'avions prédéterminée relative à un programme. Les quantités d'avions des programmes sont fondées sur l'évaluation par la direction des conditions du marché et de la demande prévisible au début de l'étape de production de chacun des programmes, en tenant compte notamment des commandes fermes et des options. Le coût unitaire moyen est comptabilisé au coût des ventes pour chaque avion livré. Selon le concept de la courbe d'apprentissage, qui prévoit une diminution prévisible des coûts unitaires au fur et à mesure que les tâches et les techniques de production deviennent plus efficaces grâce à l'expérience acquise et aux mesures de gestion, l'excédent sur les coûts de production moyens engagés au cours des phases initiales d'un programme est reporté et recouvré sur les ventes d'avions qui doivent être produits ultérieurement à des coûts inférieurs à la moyenne.

Les estimations des coûts de production unitaires moyens et des quantités d'avions produits dans le cadre des programmes font partie intégrante de la méthode du coût moyen. La direction procède à des examens trimestriels ainsi qu'à un examen annuel détaillé de ses estimations de coûts. Les incidences de tout examen sont comptabilisées par rajustement cumulatif aux résultats dans la période au cours de laquelle l'examen a lieu.

b) Contrats à long terme

Le coût des ventes relatif aux contrats à long terme est établi d'après le total des coûts estimatifs des contrats, y compris les matières, la main-d'œuvre directe et les coûts indirects de fabrication par rapport au degré d'avancement des travaux. L'effet des changements apportés au profit global estimé pour chaque contrat est constaté dans la période où il est déterminé, et les pertes, le cas échéant, sont comptabilisées intégralement lorsqu'elles sont prévues.

Évaluation des stocks

a) Programmes d'aéronautique

Les coûts des stocks, établis selon la méthode du coût moyen, comprennent les matières premières, la main-d'œuvre directe et les coûts indirects de fabrication connexes, ainsi que l'excédent sur les coûts de production moyens.

Lorsqu'il est prévu que les prix de revient des stocks dépasseront le prix de vente estimatif total, des charges sont imputées aux résultats de la période en cours afin de réduire les coûts capitalisés à leur valeur de réalisation nette estimative.

b) Contrats à long terme

Les stocks se rapportant aux contrats à long terme sont calculés selon la méthode de l'avancement des travaux et comprennent les matières, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication connexes engagés et les marges estimatives connexes.

Bombardier – Principales conventions comptables (suite)

c) Autres stocks

Les stocks de matières premières, de produits en cours et de produits finis, autres que ceux compris dans les contrats à long terme et les programmes d'aéronautique, sont évalués au moindre du coût (méthodes du coût d'achat réel, du coût moyen ou de l'épuisement successif selon les secteurs) et du coût de remplacement (matières premières) ou de la valeur de réalisation nette. Le coût des produits en cours et des produits finis comprend le coût des matières premières et de la main-d'œuvre directe et les coûts indirects de fabrication connexes.

d) Avances et facturations progressives

Les avances reçues et les facturations progressives à l'égard des contrats à long terme et des programmes d'aéronautique sont déduites des coûts relatifs aux stocks. Les avances et les facturations progressives en excédent des coûts des contrats connexes sont présentées à titre de passif.

Écart d'acquisition

L'écart d'acquisition représente la différence entre le prix d'achat, y compris les coûts d'acquisition des entreprises acquises, et la juste valeur des actifs nets identifiables acquis. L'écart d'acquisition n'est plus amorti, mais fait plutôt l'objet d'un test de dépréciation annuel, ou plus souvent si des événements ou des circonstances indiquent que l'actif pourrait avoir subi une perte de valeur. Le test de dépréciation consiste à comparer la juste valeur de l'écart d'acquisition à sa valeur comptable. Tout excédent de la valeur comptable sur la juste valeur est passé dans les résultats de la période au cours de laquelle cette perte de valeur est établie.

Actifs incorporels

Les actifs incorporels correspondent au coût des licences, des brevets et des marques de commerce acquis et sont amortis sur leur durée d'utilisation estimative, qui ne dépasse pas 20 ans. La valeur comptable des actifs incorporels fait périodiquement l'objet d'un test de dépréciation qui repose sur une estimation des flux de trésorerie non actualisés sur la période d'amortissement restante. La valeur comptable des actifs incorporels ayant subi une dépréciation est ramenée à sa valeur recouvrable nette au moyen d'un amortissement additionnel pour l'exercice en cours.

BC – Principales conventions comptables

Intérêts créditeurs

Les intérêts créditeurs relatifs aux débiteurs financiers sont constatés selon la méthode de la comptabilité d'exercice, calculés en fonction de la moyenne quotidienne du solde des débiteurs financiers impayés et comptabilisés comme des revenus.

Frais de montage reportés

BC reporte les frais de montage directs des débiteurs financiers. Ces coûts sont amortis en fonction du rendement, sur la durée prévue des débiteurs financiers.

Créances liées à des contrats de location

Les actifs loués en vertu de conditions qui prévoient le transfert de la presque totalité des avantages et risques inhérents à la propriété aux clients sont comptabilisés à titre de contrats de location-financement. Les revenus de location sont constatés sur la durée des contrats de location applicables d'une manière qui permet de produire un taux de rendement constant et sont comptabilisés dans les revenus.

Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation

Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation sont comptabilisés au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur des périodes représentant leur durée d'utilisation prévue. Le revenu de location de BC provenant des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation est comptabilisé sur la durée du contrat selon la méthode linéaire. BC soumet les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation à un test de dépréciation annuellement, ou lorsque des événements ou des circonstances indiquent une baisse de valeur possible. La valeur comptable des actifs ayant subi une dépréciation est ramenée à sa valeur recouvrable nette au moyen d'un amortissement additionnel pour l'exercice en cours.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices terminés les 31 janvier 2003 et 2002
(les montants des tableaux sont en millions de dollars canadiens, à l'exception
du capital social, des options d'achat d'actions et des montants par action)

1 Modifications de conventions comptables

Programmes d'aéronautique

Au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2003, la Société a changé de convention comptable pour la constatation du coût des ventes des avions commerciaux et des avions d'affaires, passant de la méthode de comptabilisation par programme à la méthode du coût moyen. Selon la méthode du coût moyen, les quantités d'avions d'un programme sont fondées sur l'évaluation de la conjoncture qui prévaut sur le marché et de la demande prévue de l'avion en question, compte tenu, entre autres, du carnet de commandes fermes et des options. Le total des coûts de production d'un programme est ensuite évalué afin de déterminer le coût moyen de production par avion. La direction procède à des examens trimestriels ainsi qu'à un examen annuel détaillé de ses estimations de coût et des quantités d'avions des programmes. Les incidences de tout examen sont comptabilisées par rajustement cumulatif aux résultats dans la période au cours de laquelle l'examen a lieu. Auparavant, en vertu de la méthode de comptabilisation par programme, tout changement d'estimation était inscrit de manière prospective sur les quantités résiduelles d'avions des programmes.

Dans le cadre de la méthode du coût moyen, les coûts de production unitaires moyens estimatifs sont imputés au coût des ventes, ce qui fait varier la marge de chaque avion livré en fonction du prix de vente de l'avion. Selon la méthode de comptabilisation par programme, le coût de vente de chaque avion livré était calculé en pourcentage du prix de vente réel, afin d'atteindre un pourcentage de marge constante par programme, laquelle était révisée sur une base régulière.

Les coûts non récurrents, dont ceux de la conception et de la mise au point de prototypes, qui auparavant étaient reportés à titre de coûts des stocks et amortis en fonction du nombre initial d'avions dans le cadre du programme ou d'une quantité inférieure, sont désormais enregistrés aux immobilisations corporelles comme outillage des programmes. L'outillage des programmes, qui, en vertu de la nouvelle convention, comprend les intérêts débiteurs engagés durant la construction, est amorti sur sa durée de vie utile estimative, soit habituellement dix ans.

Ces changements ont été adoptés de façon rétroactive avec redressement des données des exercices antérieurs, ce qui a réduit les bénéfices non répartis de la Société au 1^{er} février 2001 de 399,0 millions \$, qui correspond à l'incidence cumulative, déduction faite des impôts, de cette nouvelle convention comptable sur toutes les périodes antérieures.

L'incidence des modifications de conventions comptables et des révisions connexes d'estimations de programmes ainsi que du reclassement des concessions de ventes et des débiteurs financiers sur les états financiers consolidés de la Société se présentent comme suit :

État consolidé des résultats

2003

| | CHANGEMENTS DE CONVENTIONS COMPTABLES ET RÉVISIONS CONNEXES D'ESTIMATIONS DE PROGRAMMES | RECLASSEMENT (NOTE 27) |
|--|---|---------------------------|
| Revenus | – \$ | 201,4 \$ |
| Coût des ventes et frais d'exploitation | 189,8 | 201,4 |
| Amortissement | 264,3 | – |
| Intérêts débiteurs | (35,2) | – |
| Éléments spéciaux (note 21) | 614,7 ⁽¹⁾ | – |
| | 1 033,6 | 201,4 |
| Incidence nette avant recouvrement d'impôts sur les bénéfices | (1 033,6) | – |
| Recouvrement d'impôts sur les bénéfices | (317,6) | – |
| Incidence nette | (716,0) \$ | – \$ |
| Incidence nette sur la perte par action : | | |
| De base | (0,52) \$ | |
| Diluée | (0,52) \$ | |

⁽¹⁾ Représente le montant résultant des révisions d'estimations de programmes.

État consolidé des résultats

2002

| | TEL QUE PRÉSENTÉ AUPARAVANT | CHANGEMENTS DE CONVENTIONS COMPTABLES ET RÉVISIONS CONNEXES D'ESTIMATIONS DE PROGRAMMES | RECLASSEMENT (NOTE 27) | REDRESSÉ |
|---|-----------------------------------|---|---------------------------|-------------|
| Revenus | 21 633,8 \$ | – \$ | 181,8 \$ | 21 815,6 \$ |
| Coût des ventes et frais d'exploitation | 19 480,6 | 229,7 | 181,8 | 19 892,1 |
| Amortissement | 513,7 | 277,9 | – | 791,6 |
| Intérêts débiteurs | 182,0 | (23,1) | – | 158,9 |
| Autres revenus | (170,6) | – | – | (170,6) |
| Éléments spéciaux (note 21) | 1 070,2 | 23,3 ⁽¹⁾ | – | 1 093,5 |
| | 21 075,9 | 507,8 | 181,8 | 21 765,5 |
| Bénéfice avant impôts sur les bénéfices | 557,9 | (507,8) | – | 50,1 |
| Charge d'impôts sur les bénéfices | 167,0 | (152,9) | – | 14,1 |
| Bénéfice net | 390,9 \$ | (354,9) \$ | – \$ | 36,0 \$ |
| Bénéfice par action : | | | | |
| De base | 0,27 \$ | (0,26) \$ | – \$ | 0,01 \$ |
| Dilué | 0,27 \$ | (0,26) \$ | – \$ | 0,01 \$ |

⁽¹⁾ Représente le montant résultant des révisions d'estimations de programmes.

Bilan consolidé

| | 2003 |
|---|---|
| | CHANGEMENTS DE CONVENTIONS COMPTABLES ET RÉVISIONS CONNEXES D'ESTIMATIONS DE PROGRAMMES |
| Actif | |
| Stocks | (3 870,2) \$ |
| Immobilisations corporelles | 2 316,3 |
| | (1 553,9) \$ |
| Passif | |
| Créditeurs et frais courus | 294,0 \$ |
| Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes | 306,1 |
| Autres passifs | (684,1) |
| | (84,0) |
| Capitaux propres | (1 469,9) |
| | (1 553,9) \$ |

Bilan consolidé

| | 2002 | | | |
|--|-----------------------------------|---|---------------------------|-------------|
| | TEL QUE PRÉSENTÉ AUPARAVANT | CHANGEMENTS DE CONVENTIONS COMPTABLES ET RÉVISIONS CONNEXES D'ESTIMATIONS DE PROGRAMMES | RECLASSEMENT (NOTE 27) | REDRESSÉ |
| Actif | | | | |
| Espèces et quasi-espèces | 462,8 \$ | – \$ | – \$ | 462,8 \$ |
| Débiteurs | 1 902,1 | – | – | 1 902,1 |
| Débiteurs financiers | 6 461,7 | – | (63,4) | 6 398,3 |
| Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation | 1 831,2 | – | – | 1 831,2 |
| Stocks | 8 956,5 | (2 779,8) | – | 6 176,7 |
| Immobilisations corporelles | 3 408,4 | 2 209,9 | – | 5 618,3 |
| Écart d'acquisition | 2 712,9 | – | – | 2 712,9 |
| Autres actifs | 2 017,0 | 60,0 | 63,4 | 2 140,4 |
| | 27 752,6 \$ | (509,9) \$ | – \$ | 27 242,7 \$ |
| Passif | | | | |
| Emprunts à court terme | 3 037,0 \$ | – \$ | – \$ | 3 037,0 \$ |
| Créditeurs et frais courus | 7 779,4 | 278,0 | – | 8 057,4 |
| Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes | 3 019,0 | 272,5 | – | 3 291,5 |
| Dette à long terme | 7 857,7 | – | – | 7 857,7 |
| Autres passifs | 1 969,5 | (306,5) | – | 1 663,0 |
| | 23 662,6 | 244,0 | – | 23 906,6 |
| Capitaux propres | 4 090,0 | (753,9) | – | 3 336,1 |
| | 27 752,6 \$ | (509,9) \$ | – \$ | 27 242,7 \$ |

Rémunérations et autres paiements à base d'actions

En date du 1^{er} février 2002, la Société a prospectivement adopté les nouvelles recommandations comptables publiées par le Conseil des normes comptables (« CNC ») relatives aux rémunérations et autres paiements à base d'actions faits en contrepartie de biens et de services. En vertu des PCGR, certains arrangements de rémunérations à base d'actions peuvent être comptabilisés au moyen de la méthode de la juste valeur ou traités comme des opérations portant sur les capitaux propres, sans charge de rémunération imputée aux résultats.

La Société a choisi de comptabiliser ses régimes d'options d'achat d'actions destinés aux employés clés et aux administrateurs comme des opérations portant sur les capitaux propres et de présenter le bénéfice net (la perte nette) pro forma et le bénéfice (la perte) par action pro forma au moyen de la méthode de la juste valeur (voir la note 15). Par conséquent, l'adoption des nouvelles recommandations n'a pas eu d'incidence sur les résultats, la situation financière et les flux de trésorerie consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003.

Écart d'acquisition et actifs incorporels

En date du 1^{er} février 2002, la Société a prospectivement adopté les nouvelles recommandations du CNC relatives aux écarts d'acquisition et autres actifs incorporels. Par conséquent, la Société a cessé d'amortir l'écart d'acquisition le 1^{er} février 2002 et a adopté le modèle de dépréciation de l'écart d'acquisition introduit par les nouvelles règles comptables. Auparavant, l'écart d'acquisition était amorti selon la méthode linéaire sur sa durée de vie utile de 40 ans. Selon les anciennes conventions comptables, l'amortissement de l'écart d'acquisition aurait été d'environ 75,0 millions\$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003.

Conversion de devises étrangères

En date du 1^{er} février 2002, la Société a rétroactivement adopté les nouvelles recommandations comptables du CNC relatives à la conversion des devises étrangères selon lesquelles les gains ou les pertes de change à la conversion d'une dette à long terme libellée en devises étrangères, auparavant reportés et amortis sur la durée restante de la dette, sont inclus dans les résultats de la période considérée. L'adoption de ces nouvelles recommandations n'a pas eu d'incidence significative sur les résultats, la situation financière et les flux de trésorerie consolidés de la Société pour les exercices antérieurs et l'exercice terminé le 31 janvier 2003.

2

Acquisitions d'entreprises

Adtranz

En date du 1^{er} mai 2001, la Société a acquis de DaimlerChrysler AG (« DaimlerChrysler ») de Stuttgart, en Allemagne, la totalité des actions ordinaires de sa filiale DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz ») établie à Berlin, un fabricant intégré d'équipement de transport, pour une contrepartie au comptant de 725,0 millions\$ US (1,1 milliard\$). La Société a comptabilisé un rajustement initial de 205,6 millions\$ (150,0 millions €) à titre de réduction de l'écart d'acquisition relativement à la clause d'ajustement du prix d'achat prévu au contrat de vente et d'achat (voir la note 26). Le règlement de la réclamation en excédent de 150,0 millions € sera comptabilisé à titre de réduction additionnelle de l'écart d'acquisition.

Note 2 – Acquisitions d'entreprises (suite)

Cette transaction a été comptabilisée selon la méthode de l'acquisition. Les résultats financiers de l'exploitation d'Adtranz ont été consolidés avec ceux de la Société en date du 1^{er} mai 2001. La ventilation du prix d'achat, y compris les coûts d'acquisition estimatifs de 40,0 millions \$, entre les actifs nets acquis à la juste valeur est comme suit :

| | |
|---|------------|
| Espèces et quasi-espèces | 279,5 \$ |
| Débiteurs | 1 195,3 |
| Stocks (nets d'avances de 1 145,2 \$) | 618,0 |
| Immobilisations corporelles | 742,8 |
| Impôts sur les bénéfices reportés | 809,8 |
| Autres actifs | 396,2 |
| | 4 041,6 |
| Solde intersociétés avec DaimlerChrysler | (374,3) |
| Créditeurs et frais courus | (3 224,8) |
| Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes | (1 571,0) |
| Dette à long terme | (29,1) |
| Autres passifs | (438,5) |
| | (5 637,7) |
| Actifs nets identifiables, à la juste valeur | (1 596,1) |
| Écart d'acquisition | 2 768,3 |
| Contrepartie de l'achat | 1 172,2 \$ |

Une provision pour les coûts de restructuration s'élevant à 165,9 millions \$, dont 64,4 millions \$ se rapportent à la réduction de la valeur des immobilisations corporelles acquises, a été comptabilisée dans la ventilation du prix d'achat. Le solde de la provision inclut les coûts relatifs aux indemnités de départ prévus et aux cessations d'emploi pour départ involontaire ainsi que les coûts de retrait d'activités.

Outboard Marine Corporation

Le 9 mars 2001, la Société a fait l'acquisition de la majorité des actifs nets des activités manufacturières liées aux moteurs de Outboard Marine Corporation pour une contrepartie au comptant de 53,8 millions \$ US (83,3 millions \$), avant les coûts d'acquisition de 3,8 millions \$. Ces actifs incluaient les marques de moteurs hors-bord Johnson* et Evinrude* ainsi que la technologie d'injection d'essence Ficht.

Actifs nets acquis à la juste valeur

| | |
|-----------------------------|---------|
| Débiteurs | 8,3 \$ |
| Stocks | 76,3 |
| Immobilisations corporelles | 73,8 |
| | 158,4 |
| Créditeurs et frais courus | (71,3) |
| Contrepartie de l'achat | 87,1 \$ |

3 Débiteurs

Au 31 janvier 2003, les débiteurs de Bombardier se composent des comptes clients de 1 966,0 millions \$ (1 590,7 millions \$ au 31 janvier 2002) et de droits conservés totalisant 217,6 millions \$ liés à des activités de titrisation qui ont démarré en janvier 2003. Les droits conservés fournissent des améliorations des termes de crédit pour 386,8 millions \$ de débiteurs titrisés dont la gestion est pleinement effectuée par la Société. Ces débiteurs ne sont pas disponibles pour payer les créanciers de la Société.

Les débiteurs étaient concentrés dans les secteurs transport et aéronautique, respectivement à 77 % et à 19 % au 31 janvier 2003 (respectivement à 86 % et à 9 % au 31 janvier 2002). Ils étaient en majeure partie situés en Europe et en Amérique du Nord, respectivement à 56 % et à 34 % au 31 janvier 2003 (respectivement à 72 % et à 19 % au 31 janvier 2002).

4 Débiteurs financiers

Les débiteurs financiers de BC sont comme suit :

| | 2003 | | | 2002 | | |
|--|-------------------|--|---------------------------------|-------------------|--|---------------------------------|
| | TOTAL | ECHÉANCE MOYENNE PONDÉRÉE (EN MOIS) | TAUX MOYEN PONDÉRÉ (%) | TOTAL | ECHÉANCE MOYENNE PONDÉRÉE (EN MOIS) | TAUX MOYEN PONDÉRÉ (%) |
| Portefeuilles d'activités poursuivies | | | | | | |
| Financement de stocks | | | | | | |
| Titrisés à des tiers | 2 088,6 \$ | | | - \$ | | |
| Autres | 865,0 | | | 973,7 | | |
| | 2 953,6 | 5 | 8,8 | 973,7 | 6 | 9,6 |
| Avions commerciaux | | | | | | |
| Financement provisoire | 785,9 | 6 | 4,5 | 289,6 | 4 | 4,4 |
| Crédit-bail à long terme | 135,7 | 73 | 5,6 | 140,9 | 90 | 6,1 |
| | 921,6 | | | 430,5 | | |
| Matériel industriel | 58,9 | 42 | 8,8 | 68,8 | 44 | 8,8 |
| Total ⁽¹⁾ | 3 934,1 | | | 1 473,0 | | |
| Provision pour pertes sur créances | (45,1) | | | (23,9) | | |
| Total – Portefeuilles d'activités poursuivies | 3 889,0 | | | 1 449,1 | | |
| Portefeuilles d'activités abandonnées | | | | | | |
| Avions d'affaires ⁽²⁾ | 1 221,3 | 55 | 6,2 | 1 169,7 | 61 | 7,2 |
| Affacturation de débiteurs ⁽²⁾ | 1 039,4 | 3 | 4,3 | 2 481,7 | 12 | 4,6 |
| Maisons usinées ^{(2) (3)} | 434,1 | 258 | 11,6 | 630,7 | 267 | 11,7 |
| Financement de biens de consommation ⁽²⁾ | 342,3 | 89 | 11,4 | 443,9 | 98 | 11,5 |
| Autres ⁽⁴⁾ | 193,5 | 21 | 9,0 | 472,6 | 28 | 8,6 |
| Total ⁽⁵⁾ | 3 230,6 | | | 5 198,6 | | |
| Provision pour pertes sur créances | (106,3) | | | (249,4) | | |
| Total – Portefeuilles d'activités abandonnées | 3 124,3 | | | 4 949,2 | | |
| | 7 013,3 \$ | | | 6 398,3 \$ | | |

⁽¹⁾ Comprend des prêts de 795,6 millions\$, des débiteurs de 2 953,6 millions\$ et des créances liées à des contrats de location de 184,9 millions\$ au 31 janvier 2003 (respectivement 147,8 millions\$, 973,7 millions\$ et 351,5 millions\$ au 31 janvier 2002).

⁽²⁾ La direction a décidé de se retirer du secteur du financement des avions d'affaires et des activités d'affacturation de débiteurs au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2003 et des activités de financement des maisons usinées et des biens de consommation au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2002. Ainsi, les portefeuilles connexes ont été reclassés à titre de portefeuilles d'activités abandonnées.

⁽³⁾ En outre, des portefeuilles de prêts visant des maisons usinées dans des instruments de titrisation publics s'élevant à 2 096,1 millions\$ au 31 janvier 2003 (2 635,3 millions\$ au 31 janvier 2002) étaient gérés par BC.

⁽⁴⁾ Comprend les portefeuilles de financement et gestion de technologies, de financement d'équipement commercial du marché intermédiaire et de financement du marché de moindre valeur.

⁽⁵⁾ Comprend des prêts de 1 828,1 millions\$, des débiteurs de 1 038,5 millions\$ et des créances liées à des contrats de location de 364,0 millions\$ au 31 janvier 2003 (respectivement 2 222,7 millions\$, 2 481,7 millions\$ et 494,2 millions\$ au 31 janvier 2002).

Description de produits

a) Portefeuilles d'activités poursuivies

Le portefeuille de financement de stocks est principalement composé de débiteurs liés au financement de stocks découlant en grande partie du financement de produits Bombardier et de produits de tiers détenus par des détaillants. Ces débiteurs sont généralement garantis par les stocks connexes et par des contrats de rachat conclus avec des distributeurs ou des fabricants. En cas de manquement, BC peut reprendre possession des produits détenus par un détaillant pendant une période précisée dans le contrat et peut exiger que les distributeurs ou fabricants rachètent ces produits pour une contrepartie au comptant équivalente au solde impayé.

En date du 1^{er} juin 2002, certaines modifications ont été apportées aux conventions de titrisation relativement aux portefeuilles de débiteurs liés au financement de stocks. Par conséquent, la Société a repris le contrôle à des fins comptables de ces portefeuilles et il en résulte qu'un montant de 1 982,6 millions\$ de débiteurs titrisés et les emprunts à court terme ainsi que la dette à long terme correspondants ont été comptabilisés au bilan à cette date. Ces opérations n'ont donné lieu à aucun gain ni à aucune perte.

Note 4 – Débiteurs financiers (suite)

Les débiteurs financiers comprennent aussi les prêts et créances liées à des contrats de location relatifs au financement provisoire et à long terme d'avions commerciaux ainsi qu'au matériel industriel. Les prêts et créances liées à des contrats de location sont généralement garantis par les actifs connexes.

b) Portefeuilles d'activités abandonnées

Le portefeuille d'avions d'affaires se compose de prêts et de débiteurs liés à des contrats de crédit-bail financiers, accordés principalement à des tiers acheteurs d'avions d'affaires nouveaux ou d'occasion.

L'affacturage de débiteurs se compose de comptes clients de tiers provenant des secteurs manufacturiers de Bombardier. Ils sont généralement garantis par les actifs connexes.

Les prêts pour les maisons usinées consistent en des promesses contractuelles, de la part des acheteurs de maisons usinées aux États-Unis, de payer les montants dus en vertu de contrats de vente à tempérament. BC obtient une garantie sur les maisons achetées.

Les prêts relatifs au financement de biens de consommation se rapportent principalement au financement auprès de tiers de produits récréatifs sous forme de crédit renouvelable et de prêts remboursables par versements, garantis par les produits récréatifs connexes, offerts aux consommateurs aux États-Unis.

Créances liées à des contrats de location

Les créances liées à des contrats de location se rapportent principalement aux portefeuilles de crédit-bail à long terme des avions commerciaux et des avions d'affaires ainsi qu'aux portefeuilles « Autres » d'activités abandonnées. Elles comprennent ce qui suit, avant la provision pour pertes sur créances :

| | 2003 | | 2002 | |
|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | ACTIVITÉS POURSUIVIES | ACTIVITÉS ABANDONNÉES | ACTIVITÉS POURSUIVIES | ACTIVITÉS ABANDONNÉES |
| Total des loyers minimums | 216,2 \$ | 461,5 \$ | 392,0 \$ | 563,2 \$ |
| Revenu non gagné | (31,3) | (108,7) | (40,5) | (103,8) |
| Valeur résiduelle non garantie | – | 11,2 | – | 34,8 |
| | 184,9 \$ | 364,0 \$ | 351,5 \$ | 494,2 \$ |

Les loyers minimums pour les cinq prochains exercices et par la suite sont comme suit : 2004 – 284,4 millions \$; 2005 – 95,5 millions \$; 2006 – 73,5 millions \$; 2007 – 45,9 millions \$; 2008 – 43,6 millions \$, et 134,8 millions \$ par la suite.

Facilités de crédit

BC a consenti à certains clients des lignes de crédit totalisant 670,7 millions \$ et 2 518,9 millions \$ US au 31 janvier 2003 (703,0 millions \$ et 2 582,0 millions \$ US au 31 janvier 2002). La tranche inutilisée de ces facilités s'élevait à 168,1 millions \$ et 907,4 millions \$ US au 31 janvier 2003 (268,9 millions \$ et 1 055,7 millions \$ US au 31 janvier 2002). Ces facilités de crédit sont généralement confirmées pour des périodes n'excédant pas un an.

Provision pour pertes sur créances

Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissent comme suit :

| | 2003 | 2002 |
|---|----------|----------|
| Solde au début de l'exercice | 273,3 \$ | 133,0 \$ |
| Provision pour pertes sur créances | 119,7 | 657,9 |
| Montants radiés, nets des recouvrements | (241,6) | (517,6) |
| Solde à la fin de l'exercice | 151,4 \$ | 273,3 \$ |

Note 4 – Débiteurs financiers (suite)

La provision pour pertes sur créances comprend une charge spéciale de 540,4 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002 (voir la note 21).

Les débiteurs financiers douteux totalisaient 39,8 millions \$ et 217,5 millions \$ au 31 janvier 2003 respectivement pour les portefeuilles d'activités poursuivies et les portefeuilles d'activités abandonnées (respectivement 23,7 millions \$ et 269,9 millions \$ au 31 janvier 2002). Les actifs repris s'élevaient à 30,5 millions \$ et à 41,3 millions \$ respectivement au 31 janvier 2003 et 2002. La provision pour pertes sur créances a été établie compte tenu des recouvrements prévus du capital et des intérêts des débiteurs financiers douteux et de la réalisation des garanties.

Répartition géographique

La répartition géographique des débiteurs financiers, avant la provision pour pertes sur créances, s'est établie comme suit :

| | 2003 | | | | |
|---|----------|------------|----------------------|----------|------------|
| | CANADA | ÉTATS-UNIS | EUROPE DE L'OUEST | AUTRES | TOTAL |
| Prêts | 127,8 \$ | 2 231,4 \$ | 207,1 \$ | 57,4 \$ | 2 623,7 \$ |
| Débiteurs | 774,6 | 2 896,8 | 310,2 | 10,5 | 3 992,1 |
| Créances liées à des contrats de location | 62,1 | 247,1 | 106,0 | 133,7 | 548,9 |
| | 964,5 \$ | 5 375,3 \$ | 623,3 \$ | 201,6 \$ | 7 164,7 \$ |

| | 2002 | | | | |
|---|------------|------------|----------------------|----------|------------|
| | CANADA | ÉTATS-UNIS | EUROPE DE L'OUEST | AUTRES | TOTAL |
| Prêts | 149,6 \$ | 1 792,5 \$ | 288,3 \$ | 140,1 \$ | 2 370,5 \$ |
| Débiteurs | 1 145,0 | 2 090,6 | 219,8 | – | 3 455,4 |
| Créances liées à des contrats de location | 105,8 | 470,1 | 145,7 | 124,1 | 845,7 |
| | 1 400,4 \$ | 4 353,2 \$ | 653,8 \$ | 264,2 \$ | 6 671,6 \$ |

Aucun client ne représentait plus de 10 % des débiteurs financiers de BC au 31 janvier 2003 et 2002.

Opérations de titrisation et autres cessions de créances

BC cède périodiquement des débiteurs liés au financement de stocks à des tierces entités ad hoc (« EAH »). Les EAH émettent divers titres adossés à des créances représentant des droits sur les actifs cédés. En date du 1^{er} juin 2002, BC a repris le contrôle à des fins comptables de ces actifs cédés. En conséquence, ils ont été inscrits au bilan consolidé à cette date et toute cession ultérieure de créances à des EAH n'a pas été inscrite à titre de ventes à des fins comptables. Au cours des exercices terminés les 31 janvier 2003 et 2002, BC a vendu 1 193,2 millions \$ et 3 860,0 millions \$ de débiteurs liés au financement de stocks à des EAH de titrisation de créances renouvelables. Outre les débiteurs financiers figurant à son bilan consolidé au 31 janvier 2002, BC gérait 1 890,7 millions \$ de débiteurs titrisés liés au financement de stocks à cette date. BC gérait aussi des débiteurs financiers vendus à des tiers relativement aux portefeuilles d'activités abandonnées s'élevant à 178,5 millions \$ au 31 janvier 2003 (403,8 millions \$ au 31 janvier 2002).

BC conserve des droits sur les débiteurs financiers vendus aux EAH, y compris des droits résiduels relatifs aux coupons d'intérêts (représentant la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs excédentaires prévus des EAH), des tranches subordonnées de titres, des droits de gestion, des montants de surdimensionnement, des comptes de fonds de réserve et des droits dans des débiteurs financiers vendus. Au 31 janvier 2003, BC conservait des droits totalisant 113,7 millions \$ (827,5 millions \$ au 31 janvier 2002) sur les débiteurs financiers vendus aux EAH. BC comptabilise des honoraires relativement aux droits de gestion conservés. Les droits conservés par BC sont présentés avec les portefeuilles de débiteurs financiers connexes. Les améliorations de crédit apportées afin d'atteindre certaines cotes de crédit pour les titres adossés à des créances émis par les EAH comptabilisés hors bilan n'étaient pas importantes au 31 janvier 2003.

5 Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation

Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation de BC étaient comme suit :

| | 2003 | | 2002 | |
|--|-------------------|------------------------------|------------|------------------------------|
| | COÛT | VALEUR COMPTABLE NETTE | COÛT | VALEUR COMPTABLE NETTE |
| Portefeuilles d'activités poursuivies | | | | |
| Avions commerciaux | 453,4 \$ | 378,2 \$ | 645,2 \$ | 595,5 \$ |
| Équipement industriel | 73,0 | 56,3 | 61,7 | 56,0 |
| | 526,4 | 434,5 | 706,9 | 651,5 |
| Portefeuilles d'activités abandonnées | | | | |
| Avions d'affaires ⁽¹⁾ | 907,1 | 815,0 | 1 133,0 | 1 053,5 |
| Wagons de marchandises ⁽²⁾ | 79,5 | 61,1 | 81,0 | 65,8 |
| Autres | 71,4 | 40,3 | 88,7 | 60,4 |
| | 1 058,0 | 916,4 | 1 302,7 | 1 179,7 |
| | 1 584,4 \$ | 1 350,9 \$ | 2 009,6 \$ | 1 831,2 \$ |

⁽¹⁾ Le 27 septembre 2002, la direction a annoncé sa décision d'abandonner les activités de financement des avions d'affaires. Les activités en question ont donc été reclassées à titre de portefeuille d'activités abandonnées.

⁽²⁾ Le 2 avril 2003, le conseil d'administration de la Société a approuvé un plan visant l'arrêt des activités de montage de crédit-bail pour les wagons de marchandises. Par conséquent, ce portefeuille a été reclassé à titre de portefeuille d'activités abandonnées.

L'échéance moyenne pondérée des contrats de location-exploitation était de 56 mois au 31 janvier 2003 (52 mois au 31 janvier 2002).

Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, l'amortissement des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation s'est élevé à 168,5 millions\$ (132,4 millions\$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002) et est inclus dans le poste amortissement.

BC gère aussi un portefeuille de wagons de marchandises faisant l'objet de contrats de location-exploitation aux termes desquels BC est le locataire/sous-locateur. La valeur actuelle nette des loyers minimums payables par BC en vertu de ces ententes s'élevait à 1 017,8 millions\$ au 31 janvier 2003 (1 067,9 millions\$ au 31 janvier 2002). Les montants de loyers minimums non actualisés liés à ce portefeuille sont inclus dans la note 26.

6 Stocks

| | 2003 | 2002 |
|---|-------------------|---------------------|
| | | (redressé - note 1) |
| Matières premières et produits en cours | 386,9 \$ | 545,4 \$ |
| Programmes d'aéronautique | 2 184,1 | 2 409,6 |
| Contrats à long terme | 1 711,2 | 1 793,4 |
| Produits finis | 1 539,4 | 1 428,3 |
| | 5 821,6 \$ | 6 176,7 \$ |

Programmes d'aéronautique

Au 31 janvier, les stocks des programmes d'aéronautique comprennent l'excédent sur les coûts moyens de production suivant :

| | 2003 | 2002 |
|-----------------------------|-------------------|------------------------------------|
| | | <small>(redressé – note 1)</small> |
| Avions régionaux | | |
| Bombardier* de série CRJ* | 334,1 \$ | 171,0 \$ |
| Bombardier* de série Q* | 93,3 | 439,3 |
| Avions d'affaires | | |
| Bombardier de série Learjet | 379,0 | 448,2 |
| Bombardier de série Global | 483,2 | 404,6 |
| | 1 289,6 \$ | 1 463,1 \$ |

L'excédent sur les coûts moyens de production recouvrable de commandes fermes en main totalise 514,5 millions \$ au 31 janvier 2003. La direction s'attend à recouvrer le solde de l'excédent sur les coûts moyens de production grâce aux commandes futures de clients.

Le produit anticipé des ventes futures d'avions pour chaque programme excédait les coûts afférents aux stocks au 31 janvier 2003 et 2002, plus les coûts de production additionnels estimatifs à engager pour chaque programme. Cependant, des sommes importantes au titre de coûts non recouvrables pourraient être imputées aux résultats au cours d'un exercice donné, si une quantité d'avions inférieure à celle prévue pour un programme est vendue, si le produit des ventes futures d'avions est moindre que celui estimé actuellement, ou si les coûts à engager pour achever les programmes dépassent les estimations actuelles.

Au 31 janvier 2003, 16 avions neufs pour un montant de 243,9 millions \$ ont été inclus dans les produits finis (23 avions neufs pour un montant de 259,3 millions \$ au 31 janvier 2002).

Avances et facturations progressives

En vertu de certains contrats, le titre de propriété des stocks est dévolu au client, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, selon les ententes contractuelles et comme il est d'usage dans l'industrie. De plus, dans le cours normal de ses activités, la Société fournit des garanties de performance, des garanties bancaires et d'autres formes de garanties aux clients, principalement dans le secteur transport, au titre des avances reçues de clients pour l'exécution de certains contrats. Conformément aux usages de l'industrie, la Société demeure responsable envers les acheteurs quant aux obligations habituelles des entrepreneurs relatives à l'achèvement des contrats, conformément aux spécifications pré-établies, au calendrier des livraisons et au rendement des produits.

Les coûts engagés et les marges comptabilisées sur les contrats à long terme ainsi que les coûts engagés relatifs aux programmes d'aéronautique en cours s'établissaient à respectivement 5 237,0 millions \$ et 3 274,6 millions \$ au 31 janvier 2003 (respectivement 4 608,6 millions \$ et 3 927,3 millions \$ au 31 janvier 2002). Les avances reçues et les facturations progressives sur les contrats à long terme et les programmes d'aéronautique en cours totalisaient respectivement 6 566,5 millions \$ et 1 865,8 millions \$ au 31 janvier 2003 (respectivement 5 267,2 millions \$ et 2 357,2 millions \$ au 31 janvier 2002), dont respectivement 3 040,7 millions \$ et 775,3 millions \$ constituent un passif et sont présentés à titre d'avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes au 31 janvier 2003 (respectivement 2 452,0 millions \$ et 839,5 millions \$ au 31 janvier 2002).

7 Immobilisations corporelles

| | 2003 | | 2002 | |
|---|------------|------------------------|------------|------------------------|
| | COÛT | VALEUR NETTE COMPTABLE | COÛT | VALEUR NETTE COMPTABLE |
| | | | | (redressé - note 1) |
| Bombardier | | | | |
| Terrains | 250,3 \$ | 250,3 \$ | 213,8 \$ | 213,8 \$ |
| Bâtiments | 2 548,6 | 1 715,4 | 2 062,2 | 1 645,1 |
| Équipement | 2 486,2 | 1 212,8 | 2 295,3 | 1 132,6 |
| Outillage des programmes d'aéronautique | | | | |
| Avions régionaux | 1 397,2 | 783,9 | 1 261,7 | 753,2 |
| Avions d'affaires | 2 216,3 | 1 532,4 | 1 981,2 | 1 456,7 |
| Autres | 308,3 | 228,8 | 367,5 | 253,8 |
| | 9 206,9 | 5 723,6 | 8 181,7 | 5 455,2 |
| BC | 200,4 | 147,4 | 213,7 | 163,1 |
| | 9 407,3 \$ | 5 871,0 \$ | 8 395,4 \$ | 5 618,3 \$ |

Au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2002, la Société a radié 264,0 millions \$ d'outillage du programme Bombardier* Q400*.

Le tableau ci-dessus tient compte d'actifs en construction et en développement totalisant 644,6 millions \$ au 31 janvier 2003 (823,8 millions \$ au 31 janvier 2002). Les intérêts capitalisés au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2003 ont totalisé 35,2 millions \$ (23,1 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002).

8 Écart d'acquisition

L'écart d'acquisition se rapporte à l'acquisition d'Adtranz décrite à la note 2. La variation de la valeur comptable de l'écart d'acquisition au cours de l'exercice découle essentiellement de la conversion de ce solde.

9 Autres actifs

| | 2003 | | 2002 | |
|---|------------|----------|------------|---------------------|
| | BOMBARDIER | BC | BOMBARDIER | BC |
| | | | | (redressé - note 1) |
| Actifs incorporels ⁽¹⁾ , déduction faite d'un amortissement cumulé | | | | |
| de 32,8 millions \$ au 31 janvier 2003 (12,3 millions \$ au 31 janvier 2002) | 286,6 \$ | - \$ | 257,2 \$ | - \$ |
| Impôts sur les bénéfices reportés (note 22) | 691,8 | 282,9 | 643,2 | 325,5 |
| Frais payés d'avance | 194,0 | 78,0 | 159,9 | 86,7 |
| Actif au titre des prestations constituées (note 25) | 269,1 | - | 246,4 | - |
| Autres | 318,8 | 194,3 | 273,1 | 148,4 |
| | 1 760,3 \$ | 555,2 \$ | 1 579,8 \$ | 560,6 \$ |

⁽¹⁾ Incluent les licences, les brevets et les marques de commerce.

10 Emprunts à court terme

| | 2003 | 2002 |
|------------|------------|------------|
| Bombardier | 380,8 \$ | 1 341,7 \$ |
| BC | 2 182,8 | 1 695,3 |
| | 2 563,6 \$ | 3 037,0 \$ |

En vertu d'ententes auprès de syndicats bancaires, Bombardier Inc. et quelques-unes de ses filiales doivent maintenir certains ratios financiers. Ces ratios étaient respectés aux 31 janvier 2003 et 2002.

Bombardier

Les facilités de crédit et les emprunts de Bombardier ainsi que leurs taux et échéances étaient comme suit:

| | 2003 | | | | | | |
|------------------------------|------------|-------------------------------------|-----------------------------------|------------|------------------------------|----------------------------------|-----------|
| | CONFIRMÉ | MONTANTS PRÉLEVÉS ⁽¹⁾ | LETTRES DE CRÉDIT PRÉLEVÉES | DISPONIBLE | TAUX DE FIN D'EXERCICE | TAUX MOYEN POUR L'EXERCICE | ÉCHÉANCE |
| Facilités de crédit : | | | | | | | |
| Européenne | 6 158,7 \$ | 380,8 \$ | 3 574,0 \$ | 2 203,9 \$ | 3,1% | 3,1% | 2004-2008 |
| Nord-américaine | 1 750,0 | – | 616,3 | 1 133,7 | – | 2,9% | 2004-2006 |
| | 7 908,7 \$ | 380,8 \$ | 4 190,3 \$ | 3 337,6 \$ | | | |

⁽¹⁾ Les composantes en devises des montants prélevés ont totalisé 195,0 millions € pour la facilité de crédit européenne.

| | 2002 | | | | | | |
|------------------------------|------------|-------------------------------------|-----------------------------------|------------|------------------------------|----------------------------------|-----------|
| | CONFIRMÉ | MONTANTS PRÉLEVÉS ⁽¹⁾ | LETTRES DE CRÉDIT PRÉLEVÉES | DISPONIBLE | TAUX DE FIN D'EXERCICE | TAUX MOYEN POUR L'EXERCICE | ÉCHÉANCE |
| Facilités de crédit : | | | | | | | |
| Européenne | 2 325,9 \$ | 414,9 \$ | 985,7 \$ | 925,3 \$ | 3,6% | 4,2% | 2006 |
| Nord-américaine | 1 750,0 | 165,4 | 145,5 | 1 439,1 | 2,2% | 3,7% | 2003-2006 |
| | 4 075,9 \$ | 580,3 \$ | 1 131,2 \$ | 2 364,4 \$ | | | |
| Emprunts : | | | | | | | |
| Billets | | 761,4 | | | 2,4% | 2,7% | 2003 |
| | | 1 341,7 \$ | | | | | |

⁽¹⁾ Les composantes en devises des montants prélevés étaient de 300,0 millions € pour la facilité de crédit européenne ainsi que de 200,0 millions € et de 20,0 milliards ¥ pour les billets.

En octobre 2002, Bombardier a remboursé à l'échéance 802,1 millions\$ (20,0 milliards ¥, 200,0 millions € et 250,0 millions\$) de billets à taux variable émis en août 2001. En outre, en septembre 2002, la Société a renouvelé auprès d'un syndicat de banques nord-américaines la tranche confirmée de 364 jours de 750,0 millions\$ de sa facilité de crédit à court terme, qui vient à échéance en septembre 2003. Des montants peuvent être prélevés en vertu de cette facilité de crédit nord-américaine en dollars canadiens et américains, ainsi qu'en euros à des taux variables fondés sur le taux préférentiel canadien, le taux de base américain, le LIBOR ou le taux d'escompte des acceptations bancaires. La facilité peut aussi être utilisée pour l'émission de lettres de crédit ou à titre de liquidités de substitution pour le programme de papier commercial de 1,0 milliard\$ de la Société.

En juillet 2002, la Société a contracté une nouvelle facilité de crédit de 3 750,0 millions € afin de refinancer sa facilité de crédit européenne existante de 1 700,0 millions € et diverses facilités bilatérales découlant de l'acquisition d'Adtranz. Cette nouvelle facilité de crédit comporte une tranche confirmée de 364 jours d'un montant de 600,0 millions € et une tranche confirmée de cinq ans d'un montant de 3 150,0 millions €. Des montants peuvent être prélevés en vertu de cette facilité de crédit dans diverses devises, y compris le dollar américain, l'euro et la livre sterling à des taux variables fondés sur le LIBOR ou l'Euribor. La facilité peut être utilisée pour l'émission de lettres de crédit et à titre de liquidités de substitution pour le programme de papier commercial européen de 1,0 milliard €.

Les facilités bilatérales restantes découlant de l'acquisition d'Adtranz totalisaient 505,1 millions\$ au 31 janvier 2003 en regard de 2 449,4 millions\$ au 31 janvier 2002. Bombardier avait aussi un encours de 900,2 millions\$ de lettres de crédit au 31 janvier 2003 (1 213,9 millions\$ au 31 janvier 2002). Ces lettres de crédit s'ajoutent aux lettres de crédit prélevées présentées dans les tableaux ci-dessus.

Note 10 – Emprunts à court terme (suite)

Le montant prélevé des facilités de crédit comprenait, au 31 janvier 2003, 380,0 millions \$ (580,3 millions \$ au 31 janvier 2002) d'emprunts sous forme de papier commercial assortis d'échéances allant jusqu'à trois mois.

BC

Les facilités de crédit de BC ainsi que leurs taux et échéances étaient comme suit :

| | 2003 | | | | | |
|--------------------------------|-------------------|-------------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------------|-----------|
| | CONFIRMÉ | MONTANTS PRÉLEVÉS ⁽¹⁾ | DISPONIBLE | TAUX DE FIN D'EXERCICE | TAUX MOYEN POUR L'EXERCICE | ÉCHÉANCE |
| Facilités de crédit : | | | | | | |
| Lignes renouvelables | 1 999,0 \$ | 726,7 \$ | 1 272,3 \$ | 2,0 % | 2,1 % | 2004-2006 |
| Emprunts bancaires | 152,9 | 139,1 | 13,8 | 2,9 % | 3,0 % | 2004 |
| Autres | 45,6 | – | 45,6 | – | 4,8 % | 2004 |
| | 2 197,5 \$ | 865,8 \$ | 1 331,7 \$ | | | |
| Financement de stocks titrisés | 1 328,2 | 1 317,0 | 11,2 | 1,5 % | 1,9 % | 2004 |
| | 3 525,7 \$ | 2 182,8 \$ | 1 342,9 \$ | | | |

⁽¹⁾ Les composantes en devises des montants prélevés étaient de 473,2 millions \$ US pour les lignes renouvelables, 50,0 millions \$ US et des montants en diverses devises d'Europe de l'Ouest pour un équivalent en dollars canadiens de 62,7 millions \$ pour les emprunts bancaires et 777,1 millions \$ US pour le financement de stocks titrisés.

| | 2002 | | | | | |
|------------------------------|-------------------|-------------------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------------|-----------|
| | CONFIRMÉ | MONTANTS PRÉLEVÉS ⁽¹⁾ | DISPONIBLE | TAUX DE FIN D'EXERCICE | TAUX MOYEN POUR L'EXERCICE | ÉCHÉANCE |
| Facilités de crédit : | | | | | | |
| Lignes renouvelables | 2 610,8 \$ | 1 277,3 \$ | 1 333,5 \$ | 2,1 % | 4,3 % | 2003-2006 |
| Emprunts bancaires | 286,6 | 215,3 | 71,3 | 2,9 % | 4,6 % | 2003 |
| Autres | 796,3 | 202,7 | 593,6 | 2,0 % | 2,6 % | 2003 |
| | 3 693,7 \$ | 1 695,3 \$ | 1 998,4 \$ | | | |

⁽¹⁾ Les composantes en dollars américains des montants prélevés étaient de 749,5 millions \$ US pour les lignes renouvelables, de 95,0 millions \$ US pour les emprunts bancaires et de 124,4 millions \$ US pour les autres.

En date du 1^{er} juin 2002, un montant de 1 242,8 millions \$ d'emprunts à court terme de BC ayant trait aux débiteurs liés au financement de stocks titrisés a été de nouveau inscrit au bilan (voir la note 4).

Bombardier Capital Inc. dispose d'une facilité de crédit renouvelable, non garantie, confirmée (« facilité américaine »), de 1,5 milliard \$ (1,0 milliard \$ US, en baisse en regard de 1,2 milliard \$ US en septembre 2002) avec un syndicat bancaire. Cette facilité est répartie en deux tranches : une tranche de 364 jours totalisant 400,0 millions \$ US (en baisse en regard de 600,0 millions \$ US en septembre 2002) échéant en septembre 2003 et une tranche de cinq ans échéant en juillet 2005. Bombardier Capital Ltée a une facilité de crédit renouvelable, non garantie, confirmée (« facilité canadienne »), de 364 jours, d'un montant de 470,0 millions \$ (en baisse en regard de 700,0 millions \$ en septembre 2002), avec un syndicat bancaire qui vient à échéance en septembre 2003. Ces facilités constituent également des liquidités de substitution pour les programmes de papier commercial pour un montant maximal de 1,5 milliard \$ (1,0 milliard \$ US) pour Bombardier Capital Inc. et un de 470,0 millions \$ pour Bombardier Capital Ltée.

En vertu de la facilité américaine, des montants peuvent être prélevés à des taux variables fondés sur le taux de base américain ou le LIBOR. En vertu de la facilité canadienne, des montants en dollars canadiens ou américains peuvent être prélevés à des taux variables fondés sur le taux préférentiel canadien, le taux de base américain, le LIBOR ou le taux d'escompte des acceptations bancaires.

Les montants prélevés en vertu des facilités de crédit comprenaient des emprunts sous forme de papier commercial assortis d'échéances allant jusqu'à un mois, totalisant 726,7 millions \$ au 31 janvier 2003 (1 277,3 millions \$ au 31 janvier 2002).

Les taux moyens sont établis en fonction des soldes et des taux d'intérêt en fin d'exercice, compte tenu des swaps de taux d'intérêt totalisant 1 223,2 millions \$ au 31 janvier 2003 (néant au 31 janvier 2002) décrits à la note 24.

11 *Créditeurs et frais courus*

| | 2003 | | 2002 | |
|---|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | BOMBARDIER | BC | BOMBARDIER | BC |
| Créditeurs | 3 263,9 \$ | 7,9 \$ | 2 990,2 \$ | 94,7 \$ |
| Provision pour garanties sur produits | 1 417,3 | - | 1 198,6 | - |
| Mesures incitatives à la vente et provisions connexes | 1 321,8 | - | 928,5 | - |
| Frais courus | 1 258,1 | 274,1 | 943,2 | 240,5 |
| Passif lié aux salaires | 558,1 | - | 447,7 | 0,3 |
| Autres | 1 348,0 | 125,8 | 1 130,7 | 83,0 |
| | 9 167,2 \$ | 407,8 \$ | 7 638,9 \$ | 418,5 \$ |

12 *Dettes à long terme*

Les dettes à long terme de la Société ainsi que leurs taux moyens et échéances étaient comme suit :

| | \$ | COMPOSANTE EN DEVISES | TAUX MOYEN | 2003 |
|--------------------------------|----------------|-------------------------------------|---------------|-----------|
| | | | | ÉCHÉANCE |
| Bombardier | | | | |
| Débetures | 1 711,2 | 500,0 € 175,0 £ | 6,3 % | 2004-2027 |
| Billets | 1 127,6 | 708,6 \$ US | 6,7 % | 2004-2013 |
| Autres emprunts | 263,7 | 77,3 \$ US | 4,0 % | 2004-2029 |
| | 3 102,5 | | | |
| BC | | | | |
| Billets | 4 619,1 | 1 709,0 \$ US 500,0 € 300,0 £ | 4,2 % | 2004-2010 |
| Financement de stocks titrisés | 771,6 | 400,0 \$ US | 1,8 % | 2004-2005 |
| Débetures | 250,0 | - | 3,3 % | 2004 |
| Autres emprunts | 71,9 | 10,4 \$ US | 9,8 % | 2004-2017 |
| | 5 712,6 | | | |
| | 8 815,1 | | | |
| 2002 | | | | |
| | \$ | COMPOSANTE EN DEVISES | TAUX MOYEN | ÉCHÉANCE |
| Bombardier | | | | |
| Débetures | 1 527,6 | 500,0 € 175,0 £ | 6,4 % | 2004-2027 |
| Billets | 315,4 | 167,3 \$ US | 6,6 % | 2004-2012 |
| Autres emprunts | 237,7 | 64,9 \$ US 32,6 € | 4,0 % | 2003-2029 |
| | 2 080,7 | | | |
| BC | | | | |
| Billets | 5 047,0 | 2 730,0 \$ US | 3,0 % | 2003-2008 |
| Titres de fiducie de capital | 310,5 | 195,0 \$ US | 2,4 % | 2033 |
| Débetures | 250,0 | - | 2,9 % | 2004 |
| Autres emprunts | 169,5 | 70,0 \$ US | 6,6 % | 2003-2017 |
| | 5 777,0 | | | |
| | 7 857,7 | | | |

Note 12 – Dette à long terme (suite)

En date du 1^{er} juin 2002, un montant de 739,8 millions \$ de la dette à long terme de BC ayant trait aux débiteurs liés au financement de stocks titrisés a été de nouveau inscrit au bilan (voir la note 4).

La dette relative au financement de stocks titrisés de BC porte intérêt à des taux variables fondés sur le LIBOR et le taux d'escompte des acceptations bancaires, à moins qu'il ne soit renégocié en tant que titre subordonné à taux fixe de second rang. Au 31 janvier 2003, les autres composantes de la dette à long terme de la Société portaient intérêt à des taux fixes, sauf d'autres emprunts de 91,0 millions \$ de Bombardier, des billets de 359,3 millions \$ et d'autres emprunts de 14,6 millions \$ de BC (d'autres emprunts de 172,1 millions \$ de Bombardier, des billets de 1 360,1 millions \$ et d'autres emprunts de 26,0 millions \$ de BC au 31 janvier 2002).

Les taux moyens sont établis en fonction des soldes et des taux d'intérêt en fin d'exercice, compte tenu des swaps de taux d'intérêt et des swaps combinés d'intérêts et de devises de 3 485,6 millions \$ au 31 janvier 2003 (5 683,9 millions \$ au 31 janvier 2002) présentés à la note 24.

Depuis le 31 janvier 2002, BC ne présente plus dans son bilan les obligations adossées à des créances liées aux portefeuilles d'activités abandonnées relatifs aux maisons usinées, auparavant titrisés à des tiers.

Les remboursements requis sur la dette à long terme pour les cinq prochains exercices sont comme suit :

| BOMBARDIER INC. | CONSOLIDÉ | BOMBARDIER | BC |
|-----------------|------------|------------|------------|
| 2004 | 1 992,2 \$ | 203,8 \$ | 1 788,4 \$ |
| 2005 | 897,3 | 22,5 | 874,8 |
| 2006 | 573,0 | 260,0 | 313,0 |
| 2007 | 1 503,0 | 610,1 | 892,9 |
| 2008 | 1 120,0 | 22,9 | 1 097,1 |

Aux 31 janvier 2003 et 2002, la Société respectait les clauses restrictives contenues dans ses diverses ententes de financement.

13 Autres passifs

| | 2003 | | 2002 | |
|---|------------|---------|---------------------|---------|
| | BOMBARDIER | BC | BOMBARDIER | BC |
| | | | (redressé – note 1) | |
| Passif au titre des prestations constituées (note 25) | 1 215,2 \$ | 4,2 \$ | 1 036,2 \$ | 3,3 \$ |
| Impôts sur les bénéfices reportés (note 22) | 206,4 | 4,1 | 561,5 | 4,9 |
| Impôts sur les bénéfices à payer | 28,8 | 4,5 | 29,1 | 2,6 |
| Autres | 35,5 | – | 25,4 | – |
| | 1 485,9 \$ | 12,8 \$ | 1 652,2 \$ | 10,8 \$ |

14 Capital social

Actions privilégiées

Un nombre illimité d'actions privilégiées, sans valeur nominale ou au pair, pouvant être émises en séries, dont les séries suivantes ont été autorisées :

12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, sans droit de vote, rachetables au gré de la Société à 25,00 \$ l'action le 1^{er} août 2002 ou à 25,50 \$ l'action par la suite, convertibles à raison de une pour une le 1^{er} août 2002 et le 1^{er} août de chaque dernière année de périodes de cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. Quatorze jours avant une date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées, série 2, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées, série 3. En outre, si la Société détermine qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées, série 3, en circulation à une date de conversion donnée, aucune action privilégiée, série 2, ne peut alors être convertie. Jusqu'au 31 juillet 2002, le taux de dividende trimestriel était égal à 0,34375 \$ l'action. À compter du 1^{er} août 2002, des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs ajustables et variables sont payables mensuellement, s'ils sont déclarés, au taux de dividende

Note 14 – Capital social (suite)

variable annuel correspondant à 80 % du taux préférentiel canadien. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera ajusté à la hausse ou à la baisse mensuellement à un niveau maximum mensuel de 4 % si le cours de l'action privilégiée, série 2, est inférieur à 24,90 \$ l'action ou supérieur à 25,10 \$ l'action; et

12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, sans droit de vote, rachetables au gré de la Société à 25,00 \$ l'action le 1^{er} août 2007 et le 1^{er} août de chaque dernière année de périodes de cinq ans par la suite, convertibles à raison de une pour une au gré du porteur le 1^{er} août 2007 et le 1^{er} août de chaque dernière année de périodes de cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. Quatorze jours avant une date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées, série 3, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées, série 2. En outre, si la Société détermine qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées, série 2, en circulation à une date de conversion donnée, aucune action privilégiée, série 3, ne peut alors être convertie. Les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, comportent un taux de dividende annuel de 5,476 % pour la première période de cinq ans. Les dividendes sont payables trimestriellement, si déclarés. Le dividende initial a été payé le 31 octobre 2002. Le taux de dividende fixe de chaque période de cinq ans choisi par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada, comme défini dans les statuts de modification en vertu desquels les actions privilégiées, série 3, ont été créées; et

9 400 000 actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, sans droit de vote, rachetables au gré de la Société en tout temps à compter du 31 mars 2007, à 26,00 \$ l'action si rachetée avant le 31 mars 2008, à 25,75 \$ l'action si rachetée à compter du 31 mars 2008 mais avant le 31 mars 2009, à 25,50 \$ si rachetée à compter du 31 mars 2009 mais avant le 31 mars 2010, à 25,25 \$ l'action si rachetée à compter du 31 mars 2010 mais avant le 31 mars 2011, et à 25,00 \$ l'action si rachetée à compter du 31 mars 2011. À compter du 31 mars 2007, la Société peut, sous réserve de l'approbation de la Bourse de Toronto ou de toute autre Bourse où les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, sont négociées, en tout temps convertir en tout ou en partie les actions privilégiées série 4 en circulation, en actions classe B (droits de vote limités) entièrement libérées et non susceptibles d'appels subséquents de la Société. Le nombre d'actions classe B (droits de vote limités) en lesquelles chaque action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 4, peut être ainsi convertie sera déterminé en divisant le prix de rachat alors applicable, plus la totalité des dividendes accumulés et impayés jusqu'à la date de conversion, exclusivement, par 2,00 \$ ou 95 % du cours moyen pondéré, selon le plus élevé des deux montants, des actions classe B (droits de vote limités) à la Bourse de Toronto pour la période de 20 jours de bourse consécutifs se terminant le quatrième jour avant la date indiquée aux fins de la conversion ou, si ce quatrième jour n'est pas un jour de bourse, le jour de bourse précédant ce quatrième jour. La Société peut en tout temps créer une ou plusieurs autres séries d'actions privilégiées de la Société, en lesquelles les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, auraient le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions à raison de une pour une. Les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, ont droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes, lorsque déclarés, à un taux de 6,25 %, ou 1,5625 \$ l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de juillet, d'octobre, de janvier et d'avril de chaque année selon un taux de 0,390625 \$ l'action.

Le 8 mars 2002, la Société a émis 9 400 000 actions privilégiées de série 4, rachetables, à dividende cumulatif fixe en espèces de 6,25 % par année, payable trimestriellement. Le produit brut de l'émission a totalisé 235,0 millions \$.

Le 1^{er} août 2002, 9 402 093 actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, ont été converties en 9 402 093 actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, laissant 2 597 907 actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation sur les 12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, autorisées qui avaient été émises et étaient en circulation jusqu'à cette date.

Actions ordinaires

1 792 000 000 d'actions classe A (droits de vote multiples) ont été autorisées, sans valeur nominale ou au pair, comportant dix votes chacune, convertibles au gré du porteur en une action classe B (droits de vote limités); et

1 792 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) ont été autorisées, sans valeur nominale ou au pair, comportant un vote chacune, assorties d'un dividende préférentiel non cumulatif annuel de 0,0015625 \$ l'action et convertibles, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples), après l'un des événements suivants : i) une offre faite aux porteurs des actions classe A (droits de vote multiples) est acceptée par l'actionnaire majoritaire actuel (la famille Bombardier); ii) cet actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % des actions classe A (droits de vote multiples) de la Société en circulation.

15 Régimes à base d'actions

Régimes d'options d'achat d'actions

En vertu de régimes d'options d'achat d'actions, des options sont attribuées aux employés clés et aux administrateurs pour l'achat d'actions classe B (droits de vote limités). Des 135 782 688 actions classe B (droits de vote limités) initialement réservées aux fins d'émission, 66 592 560 étaient disponibles à ces fins au 31 janvier 2003 en vertu de ces régimes d'options d'achat d'actions. Le prix d'exercice est égal au prix moyen de clôture des actions négociées en bourse au cours des cinq jours précédant la date d'attribution de l'option. Ces options sont acquises à raison de 25 % par année au cours d'une période débutant deux ans après la date d'attribution, à l'exception de 353 000 options en cours attribuées aux administrateurs qui sont acquises à raison de 20 % par année à compter de la date d'attribution. Les options prennent fin au plus tard dix ans après la date d'attribution.

Le sommaire de l'information sur les options émises et en cours et pouvant être exercées au 31 janvier 2003 est comme suit :

| FOURCHETTES DE PRIX D'EXERCICE | ÉMISES ET EN COURS | | | POUVANT ÊTRE EXERCÉES | |
|-----------------------------------|---------------------|--|-----------------------------|-----------------------|-----------------------------|
| | NOMBRE D'OPTIONS | DURÉE RÉSIDUELLE MOYENNE (ANNÉES) | PRIX D'EXERCICE MOYEN | NOMBRE D'OPTIONS | PRIX D'EXERCICE MOYEN |
| 0 \$ à 5 \$ | 11 478 466 | 3,31 | 4,50 \$ | 10 478 466 | 4,43 \$ |
| 6 \$ à 10 \$ | 12 791 870 | 5,47 | 9,11 | 7 366 980 | 8,40 |
| 11 \$ à 15 \$ | 7 220 250 | 8,21 | 13,42 | 1 955 000 | 11,30 |
| 16 \$ à 20 \$ | 6 115 000 | 7,67 | 19,15 | 1 007 250 | 18,62 |
| 21 \$ à 25 \$ | 3 741 500 | 8,04 | 22,99 | 202 375 | 24,09 |
| | 41 347 086 | | | 21 010 071 | |

Le nombre d'options a varié comme suit :

| | 2003 | | 2002 | |
|--|---------------------|-----------------------------|---------------------|-----------------------------|
| | NOMBRE D'OPTIONS | PRIX D'EXERCICE MOYEN | NOMBRE D'OPTIONS | PRIX D'EXERCICE MOYEN |
| Solde au début de l'exercice | 43 841 984 | 9,95 \$ | 44 227 634 | 8,14 \$ |
| Attribuées | 5 855 000 | 12,98 | 5 827 000 | 21,68 |
| Exercées | (6 916 032) | 2,91 | (4 720 150) | 5,55 |
| Annulées | (1 433 866) | 16,64 | (1 492 500) | 16,15 |
| Solde à la fin de l'exercice | 41 347 086 | 11,32 \$ | 43 841 984 | 9,95 \$ |
| Options pouvant être exercées à la fin de l'exercice | 21 010 071 | 7,33 \$ | 22 104 131 | 4,86 \$ |

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des options attribuées au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2003 est de 4,64 \$ l'option. La juste valeur de chaque option attribuée a été déterminée au moyen du modèle d'établissement de prix de Black-Scholes, d'après les hypothèses moyennes pondérées suivantes :

| | |
|---|---------|
| Taux d'intérêt sans risque | 5,26 % |
| Durée de vie prévue | 6 ans |
| Volatilité prévue du cours des actions | 30,55 % |
| Rendement prévu de l'action (dividende) | 0,90 % |

La Société a choisi de comptabiliser ses régimes d'options d'achat d'actions à titre d'opérations portant sur les capitaux propres. Si les régimes d'options d'achat d'actions avaient été comptabilisés selon la méthode de la juste valeur, la perte nette pro forma pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003 aurait augmenté passant de 615,2 millions \$ à 621,8 millions \$, et les pertes par action pro forma de base et diluée seraient restées comme rapportées. Les données pro forma ne donnent pas effet à l'incidence des options d'achat d'actions attribuées avant le 1^{er} février 2002.

Régime d'achat d'actions à l'intention des employés

En vertu du régime d'achat d'actions à l'intention des employés, les employés de la Société peuvent mettre de côté des fonds par des retenues salariales, jusqu'à concurrence de 20 % de leur salaire de base, et d'un maximum annuel de 30 000 \$ par employé. Les cotisations de la Société au régime sont égales à 20 % de celles des employés. Les cotisations servent à acheter des actions classe B (droits de vote limités) de la Société sur le marché libre. Les cotisations de la Société au régime pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003 se sont élevées à 11,1 millions \$ (14,1 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002).

16 Bénéfice (perte) par action

Le tableau ci-après présente le bénéfice (la perte) par action de base et dilué(e). Les nombres d'actions et d'options sont exprimés en milliers.

| | 2003 | 2002 |
|--|-------------------|---------------------|
| | | (redressé – note 1) |
| Bénéfice net (perte nette) | (615,2) \$ | 36,0 \$ |
| Dividendes sur actions privilégiées, après impôts | 29,1 | 17,6 |
| Bénéfice net (perte nette) disponible pour les porteurs d'actions ordinaires | (644,3) \$ | 18,4 \$ |
| Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation | 1 372 747 | 1 368 516 |
| Effet net des options d'achat d'actions | 7 263 | 21 683 |
| Nombre dilué moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation | 1 380 010 | 1 390 199 |
| Bénéfice (perte) par action : | | |
| De base | (0,47) \$ | 0,01 \$ |
| Dilué(e) | (0,47) \$ | 0,01 \$ |

Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, un total de 22 980 options d'achat d'actions (9 119 options d'achat d'actions pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002) a été exclu du calcul de la perte diluée par action, puisque le prix d'exercice de ces options a excédé la valeur marchande moyenne pour l'exercice des actions classe B (droits de vote limités) de la Société. Pour l'exercice 2003, l'incidence des options d'achat d'actions pouvant éventuellement être exercées a eu un effet antidilutif sur la perte par action ordinaire, de sorte que les pertes par action de base et diluée sont restées les mêmes.

17 Bénéfice net rajusté

Le bénéfice net avant l'incidence de l'amortissement de l'écart d'acquisition (le « bénéfice net rajusté ») et le bénéfice par action rajusté se présentent comme suit :

| | 2002 |
|--|---------------------|
| | (redressé – note 1) |
| Bénéfice net | 36,0 \$ |
| Amortissement de l'écart d'acquisition | 46,6 |
| Bénéfice net rajusté | 82,6 \$ |
| Bénéfice par action : | |
| De base – comme présenté | 0,01 \$ |
| – rajusté | 0,05 \$ |
| Dilué – comme présenté | 0,01 \$ |
| – rajusté | 0,05 \$ |

18 Frais de recherche et de développement

Le poste « Coût des ventes et frais d'exploitation » de Bombardier comprend des frais de recherche et de développement totalisant 284,6 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003 (233,5 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002), à l'exclusion de ceux engagés en vertu de contrats et de programmes d'aéronautique.

19 Intérêts débiteurs

| | 2003 | | 2002 | |
|------------------------|------------|----------|-----------------------------------|----------|
| | BOMBARDIER | BC | BOMBARDIER (redressé - note 1) | BC |
| Dette à long terme | 154,1 \$ | 230,0 \$ | 107,7 \$ | 320,0 \$ |
| Emprunts à court terme | 69,3 | 41,5 | 51,2 | 101,2 |
| | 223,4 \$ | 271,5 \$ | 158,9 \$ | 421,2 \$ |

Les intérêts débiteurs de BC sont classés à titre de coût des ventes et frais d'exploitation.

20 Autres revenus

Les autres revenus comprennent les éléments suivants :

| | 2003 | 2002 |
|---|----------|----------|
| BC | | |
| Gain à la vente de débiteurs financiers | 30,3 \$ | 51,7 \$ |
| Frais de gestion et autres frais | 47,0 | 66,5 |
| Autres | 35,7 | 17,3 |
| | 113,0 | 135,5 |
| Bombardier | | |
| Intérêts | 21,0 | 35,1 |
| | 134,0 \$ | 170,6 \$ |

21 Éléments spéciaux

La Société a comptabilisé les éléments spéciaux suivants :

| | 2003 | 2002 |
|---|------------|---------------------|
| | | (redressé - note 1) |
| Aéronautique | 1 310,8 \$ | 356,8 \$ |
| Transport | - | 74,2 |
| BC | - | 662,5 |
| | 1 310,8 | 1 093,5 |
| Recouvrement d'impôts sur les bénéfices | 351,1 | 385,6 |
| | 959,7 \$ | 707,9 \$ |

Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003

À compter du quatrième trimestre de l'exercice 2003, la direction a révisé les hypothèses utilisées pour déterminer le coût de production unitaire moyen dans le cadre de chaque programme, incluant la réduction des quantités relatives à ces programmes. En conséquence, des charges spéciales totalisant 614,7 millions \$ ont été comptabilisées, principalement pour les programmes Bombardier de série Q, Bombardier Global Express et Bombardier Learjet 45. Les révisions d'estimations, dont les révisions des quantités relatives aux programmes, reflètent l'incertitude continue liée au marché des turbopropulseurs et la faiblesse actuelle du secteur des avions d'affaires.

Des charges spéciales pour la réduction de valeur des avions d'occasion, la provision pour revenus des contrats de sous-location inférieurs aux prévisions et la réduction de valeur des stocks de production ont totalisé 587,9 millions \$ pour l'exercice 2003. Au deuxième trimestre, une charge spéciale de 170,4 millions \$ a été comptabilisée, principalement liée à la réduction de la valeur des avions d'occasion, ainsi que d'autres provisions résultant de la diminution des revenus anticipés au titre des contrats de sous-location sur les avions turbopropulseurs d'occasion, reflétant une baisse des prix du marché au cours de la première moitié de l'exercice. Le marché des avions d'affaires d'occasion a continué de se détériorer au cours de la deuxième moitié de l'exercice et après la fin de l'exercice, alors que les niveaux de stocks sont demeurés élevés exerçant ainsi une pression à la baisse soutenue sur la valeur des avions d'affaires d'occasion. En outre, les prix du marché des avions turbopropulseurs d'occasion ont diminué à la suite des hausses substantielles du niveau de stocks d'avions d'occasion au cours du dernier exercice. Une charge spéciale additionnelle de 385,2 millions \$ a donc été inscrite. Cette charge spéciale a trait au portefeuille d'avions d'occasion repris, aux pertes anticipées sur les options de reprise d'avions d'affaires, ainsi qu'à la baisse des revenus anticipés au titre des contrats de sous-location; les avions d'affaires et les turbopropulseurs représentent respectivement 210,4 millions \$ et 174,8 millions \$ de cette charge spéciale. Une charge spéciale de 32,3 millions \$ a aussi été comptabilisée relativement à la réduction de valeur des stocks de production de turbopropulseurs.

La Société a comptabilisé une charge spéciale de 67,2 millions \$ relative aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire. Ces charges sont liées principalement à l'annonce faite par la Société, le 27 septembre 2002, de son intention de supprimer des emplois dans toutes les installations de Bombardier Aéronautique.

Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2003, la Société a comptabilisé une charge spéciale de 41,0 millions \$ relative au règlement final d'une poursuite et d'un différend contractuel avec un client.

Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002

Les charges spéciales comptabilisées pour le secteur aéronautique ont totalisé 356,8 millions \$, dont une charge de 264,0 millions \$ relative à la radiation de la valeur comptable des coûts d'outillage du programme Bombardier Q400 et une charge de 69,5 millions \$ relative aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire par suite de la réduction de l'effectif, des cadences de production et des livraisons dans le secteur. Ces charges spéciales incluent également l'incidence d'un rajustement cumulatif sur l'exercice 2003 de 23,3 millions \$ liée à l'adoption de la méthode du coût moyen de production.

La Société a également comptabilisé une charge spéciale de 74,2 millions \$ pour le secteur transport, pour les frais de restructuration liés à des indemnités de départ ainsi qu'à d'autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire et à la réduction de la valeur de certains actifs de fabrication en Europe et en Amérique du Nord. Ces frais découlent de l'intégration des activités manufacturières du secteur transport avec celles d'Adtranz. De plus, une provision pour coûts de restructuration s'élevant à 165,9 millions \$ a été incluse dans la ventilation du prix d'achat d'Adtranz (voir la note 2).

De plus, la Société a abandonné ses activités de montage de prêts relatives aux maisons usinées et au financement de biens de consommation dans le secteur BC. À la suite de cette décision, ainsi qu'en raison du ralentissement de l'économie aux États-Unis qui a eu une incidence négative sur la qualité du crédit des portefeuilles liés à ces activités, BC a comptabilisé une charge spéciale de 540,4 millions \$ liée à la perte de valeur de ces portefeuilles inscrits au bilan et hors bilan. BC a également engagé des frais de 122,1 millions \$ à l'égard de la réduction de la valeur des autres actifs liés aux portefeuilles d'activités abandonnées et d'autres frais de restructuration connexes.

22 Impôts sur les bénéfices

Le rapprochement des impôts sur les bénéfices, calculés aux taux canadiens prévus par la loi, et de la charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices se présente comme suit :

| | 2003 | | 2002 | |
|---|---------|------|---------------------|------|
| | \$ | % | \$ | % |
| | | | (redressé - note 1) | |
| Impôts sur les bénéfices calculés aux taux prévus par la loi | (284,0) | 35,9 | 19,2 | 38,4 |
| Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants : | | | | |
| Crédit d'impôts pour bénéfices de fabrication et de transformation | 39,7 | | (24,0) | |
| Écart des taux d'imposition de sociétés émettrices étrangères | (31,0) | | (52,6) | |
| Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes et d'écarts temporaires de sociétés émettrices étrangères | 205,9 | | 78,4 | |
| Constataion d'économies fiscales non comptabilisées antérieurement | (25,6) | | (2,7) | |
| Éléments exempts d'impôts | (149,3) | | 11,2 | |
| Effet des changements de taux d'imposition sur les bénéfices | (10,1) | | (30,4) | |
| Autres | 78,4 | | 15,0 | |
| Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices | (176,0) | 22,2 | 14,1 | 28,1 |

La charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices se détaillait comme suit :

| | 2003 | | 2002 | |
|--|---------|----|---------------------|----|
| | \$ | | \$ | |
| | | | (redressé - note 1) | |
| Impôts sur les bénéfices de l'exercice | 138,0 | \$ | 132,9 | \$ |
| Impôts sur les bénéfices reportés | | | | |
| - Écarts temporaires | (278,3) | | (85,7) | |
| - Effet des changements de taux d'imposition sur les bénéfices | (10,1) | | (30,4) | |
| - Constataion d'économies fiscales non comptabilisées antérieurement | (25,6) | | (2,7) | |
| | (314,0) | | (118,8) | |
| Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices | (176,0) | \$ | 14,1 | \$ |

Les impôts sur les bénéfices reportés reflètent l'incidence fiscale nette des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs aux fins de la présentation de l'information financière et leur valeur fiscale. Les principales composantes de l'actif (passif) d'impôts reportés de la Société aux 31 janvier étaient les suivantes :

| | 2003 | | 2002 | |
|--|-----------|----|---------------------|----|
| | \$ | | \$ | |
| | | | (redressé - note 1) | |
| Reports de pertes prospectifs | 1 931,5 | \$ | 2 144,0 | \$ |
| Garanties et autres provisions | 437,2 | | 469,0 | |
| Passif au titre des prestations constituées | 316,0 | | 262,1 | |
| Débiteurs financiers | 159,1 | | 169,2 | |
| Actifs incorporels | 138,2 | | (91,3) | |
| Stocks | (57,5) | | (530,6) | |
| Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation | (72,5) | | (281,9) | |
| Immobilisations corporelles | (193,1) | | (192,6) | |
| Autres | (120,2) | | (164,1) | |
| | 2 538,7 | | 1 783,8 | |
| Provision pour moins-value | (1 774,5) | | (1 381,5) | |
| Montant net | 764,2 | \$ | 402,3 | \$ |

Note 22 – Impôts sur les bénéfices (suite)

Le montant net des impôts sur les bénéfices reportés est présenté au bilan de la Société comme suit :

| | 2003 | 2002 |
|--------------------------|----------|---------------------|
| | | (redressé – note 1) |
| Actif d'impôts reportés | 974,7 \$ | 968,7 \$ |
| Passif d'impôts reportés | (210,5) | (566,4) |
| | 764,2 \$ | 402,3 \$ |

Les pertes reportées prospectivement et les autres écarts temporaires pour lesquels aucune économie fiscale correspondante n'a été comptabilisée, et qui serviront à réduire les bénéfices imposables futurs de certaines filiales, totalisaient 4 965,8 millions \$ au 31 janvier 2003 (3 773,9 millions \$ au 31 janvier 2002); de ces pertes et écarts, un montant d'environ 1 170,0 millions \$ ont des dates d'échéance entre 4 et 20 ans, le solde n'ayant aucune date d'échéance précise. Environ 2 700,0 millions \$ des reports de pertes prospectifs et autres écarts temporaires sont liés aux acquisitions d'entreprises. Toute constatation ultérieure de ces économies d'impôts futurs sera enregistrée à titre de réduction de l'écart d'acquisition lié à ces acquisitions.

Les bénéfices non répartis des filiales étrangères de la Société sont considérés comme étant réinvestis indéfiniment. Par conséquent, aucune provision pour impôts sur les bénéfices n'a été constituée à leur égard. Si ces bénéfices sont distribués sous forme de dividendes ou autrement, la Société pourrait être assujettie à des retenues d'impôts.

23 Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation

Les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation se présentent comme suit :

| | 2003 | 2002 |
|---|------------|---------------------|
| | | (redressé – note 1) |
| Bombardier | | |
| Débiteurs | (592,9) \$ | 239,4 \$ |
| Stocks | (847,7) | (1 420,2) |
| Créditeurs et frais courus | 1 416,2 | 156,9 |
| Impôts sur les bénéfices à payer | (0,3) | (78,9) |
| Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes | 524,5 | (1 106,3) |
| Autres | 19,4 | 57,2 |
| | 519,2 | (2 151,9) |
| BC | | |
| Débiteurs | 145,8 | (119,3) |
| Créditeurs et frais courus | (63,4) | 23,8 |
| Autres | 11,0 | (15,8) |
| | 93,4 | (111,3) |
| | 612,6 \$ | (2 263,2) \$ |

24 Instruments financiers

Instruments financiers dérivés

La Société a recours à des instruments financiers dérivés pour gérer les risques de change et les fluctuations des taux d'intérêt. La Société n'utilise pas d'instruments financiers dérivés à des fins de spéculation.

a) Contrats de change

La Société conclut des contrats de change pour couvrir les flux de trésorerie futurs en diverses devises. En vertu de ces contrats, la Société vend ou achète des montants précis de devises à des dates et à des taux de change prédéterminés. Ces contrats sont appariés aux flux de trésorerie prévus liés à l'exploitation en diverses devises dont les montants sont évalués en fonction des commandes existantes des clients, de la conjoncture des marchés où la Société est présente et des résultats passés.

Note 24 – Instruments financiers (suite)

Le tableau ci-après présente les montants nominaux des contrats de change en cours, les taux de change contractuels moyens et les périodes de règlement de ces contrats. Les montants représentent les dollars américains devant être payés (ou reçus) à l'égard d'autres devises aux 31 janvier :

| ÉCHÉANCE | 2003 | | | 2002 | | |
|--------------------|---------|---------|---------|---------|-------|---------|
| | \$ CAN | £ | € | \$ CAN | £ | € |
| Moins d'un an | 1 674,9 | 819,9 | 960,3 | 2 798,3 | 995,5 | 162,1 |
| | (776,2) | (206,2) | (436,6) | (184,3) | – | (100,7) |
| Taux moyen pondéré | 1,56 | 0,67 | 1,01 | 1,50 | 0,68 | 1,06 |
| | (1,52) | (0,67) | (0,98) | (1,52) | – | (1,14) |
| De un à trois ans | 12,6 | 324,0 | 57,5 | 1 316,5 | 402,0 | 28,7 |
| | (4,6) | – | (118,8) | (25,4) | – | (55,5) |
| Taux moyen pondéré | 1,55 | 0,66 | 0,98 | 1,55 | 0,67 | 1,13 |
| | (1,56) | – | (1,02) | (1,45) | – | (1,09) |

En outre, la Société est partie à divers contrats de change se rapportant à la vente de livres sterling en échange d'euros pour un montant de 147,1 millions £ au taux moyen de 1,55 au 31 janvier 2003 (372,9 millions £ au taux moyen de 1,62 au 31 janvier 2002). La Société est aussi partie à divers autres contrats se rapportant surtout à l'échange de devises de l'Europe de l'Ouest avec une valeur nominale équivalant au total à 2 692,7 millions \$ au 31 janvier 2003 (2 138,1 millions \$ au 31 janvier 2002).

b) Swaps de taux d'intérêt

Bombardier a conclu un swap de taux d'intérêt afin de convertir les taux d'intérêt variables d'une dette à long terme en taux d'intérêt fixes. Le montant nominal de référence est de 33,4 millions £ (84,0 millions \$) et le swap de taux arrive à échéance à des périodes s'établissant entre 2004 et 2012. De plus, Bombardier a conclu un swap de taux d'intérêt afin de convertir les taux d'intérêt variables d'un engagement ferme de flux de trésorerie futurs en taux d'intérêt fixes. Le montant nominal de référence est de 101,9 millions \$ US (155,9 millions \$) et le swap de taux d'intérêt arrive à échéance à des périodes s'établissant entre 2004 et 2012.

BC conclut des swaps de taux d'intérêt afin de convertir les taux d'intérêt fixes en taux d'intérêt variables sur certaines dettes à long terme et certains débiteurs financiers. Aux 31 janvier 2003 et 2002, les swaps de taux d'intérêt étaient comme suit :

| OBJECTIF | MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE (COMPOSANTE EN \$ US) | | FOURCHETTES DE TAUX FIXES | TAUX VARIABLES | ÉCHÉANCE |
|----------------------|---|-----------|------------------------------|---|-----------|
| | | | | | |
| Couverture d'actifs | 481,3 \$ | (264,8) | 3,1 % – 8,7 % | LIBOR, EURIBOR ou acceptations bancaires | 2004-2016 |
| Couverture de dettes | 2 777,6 \$ | (1 555,0) | 2,8 % – 6,3 % | Taux de base américain, LIBOR ou acceptations bancaires | 2004-2008 |

| OBJECTIF | MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE (COMPOSANTE EN \$ US) | | FOURCHETTES DE TAUX FIXES | TAUX VARIABLES | ÉCHÉANCE |
|----------------------|---|-----------|------------------------------|------------------------------------|-----------|
| | | | | | |
| Couverture d'actifs | 1 308,3 \$ | (702,6) | 5,1 % – 8,7 % | LIBOR ou acceptations bancaires | 2003-2016 |
| Couverture de dettes | 5 057,5 \$ | (2 925,0) | 4,9 % – 6,8 % | LIBOR ou acceptations bancaires | 2003-2008 |

Note 24 – Instruments financiers (suite)

c) Swaps combinés d'intérêts et de devises – BC

BC conclut des swaps combinés d'intérêts et de devises qui modifient les caractéristiques de certaines dettes à long terme en convertissant le dollar canadien, l'euro et la livre sterling en dollar américain et, pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002 pour modifier les caractéristiques d'emprunts à court terme, du yen en dollar américain. Ces contrats modifient aussi les taux d'intérêt fixes en taux d'intérêt variables afin d'apparier les intérêts variables de ses débiteurs financiers. Le montant nominal de référence des swaps combinés d'intérêts et de devises en cours au 31 janvier 2003 était, selon l'équivalent en dollars canadiens, de 1 872,2 millions \$ (626,4 millions \$ au 31 janvier 2002). Les échéances de ces contrats se situent entre 2004 et 2010.

Juste valeur des instruments financiers

Espèces et quasi-espèces, débiteurs, emprunts à court terme et créditeurs et frais courus : la valeur comptable présentée aux bilans consolidés se rapproche de la juste valeur de ces éléments en raison de leur courte échéance.

Débiteurs financiers : la juste valeur des débiteurs financiers à taux variable, dont le prix est fréquemment modifié et dont le risque de crédit change peu, se rapproche de leur valeur comptable. La juste valeur des débiteurs financiers à taux fixe est estimée à l'aide d'analyses de flux de trésorerie actualisés d'après des taux d'intérêt offerts pour des débiteurs financiers assortis de modalités semblables aux emprunteurs dont la qualité du crédit est similaire. La juste valeur des débiteurs financiers au 31 janvier 2003 s'élevait à 7 053,8 millions \$, comparativement à une valeur comptable de 7 013,3 millions \$ (6 435,8 millions \$ comparativement à 6 398,3 millions \$ au 31 janvier 2002).

Dettes à long terme : la juste valeur de la dette à long terme est évaluée à l'aide de cours du marché secondaire ou d'analyses de flux de trésorerie actualisés d'après des taux d'emprunt courants qui s'appliquent à des emprunts semblables. La juste valeur de la dette à long terme au 31 janvier 2003 était de 8 207,8 millions \$, contre une valeur comptable de 8 815,1 millions \$ (7 980,6 millions \$ contre 7 857,7 millions \$ au 31 janvier 2002).

Contrats de change, swaps de taux d'intérêt et swaps combinés d'intérêts et de devises : la juste valeur reflète généralement les montants estimatifs que la Société recevrait au règlement de contrats favorables ou serait tenue de payer afin de mettre fin aux contrats défavorables à la date du bilan. Des cours peuvent être obtenus des courtiers en valeurs mobilières ou des banquiers de la Société pour la plupart des contrats de change, des swaps de taux d'intérêt et des swaps combinés d'intérêts et de devises de la Société.

| | <i>2003</i> | <i>2002</i> |
|---|-----------------|-------------|
| Juste valeur des contrats de change | | |
| Favorables | 349,5 \$ | 34,7 \$ |
| Défavorables | 192,5 \$ | 574,5 \$ |
| Juste valeur des swaps de taux d'intérêt et des swaps combinés d'intérêts et de devises | | |
| Favorables | 282,0 \$ | 153,6 \$ |
| Défavorables | 47,3 \$ | 83,8 \$ |

Soutien de crédit et garanties : la juste valeur des garanties bancaires et autres formes de garanties relatives aux contrats à long terme ne peut être déterminée en raison des contraintes de temps et de coûts, mais la valeur de ces garanties diminue normalement en fonction du degré d'avancement des travaux des contrats en cause, et les garanties expirent habituellement sans avoir été exercées. La juste valeur du soutien de crédit et des garanties fournies aux acheteurs de produits manufacturés ne peut être déterminée aisément.

Risque de crédit

En plus du risque de crédit décrit ailleurs dans les présents états financiers consolidés, la Société est soumise à des risques liés à la nature hors bilan des instruments financiers dérivés, où un manquement d'une tierce partie entraînerait des pertes économiques sur les contrats favorables. Cependant, les contreparties à ces instruments financiers dérivés sont d'importantes institutions financières qui, selon la Société, devraient respecter leurs obligations contractuelles.

25 Avantages sociaux futurs

La Société offre à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, qui sont agréés et non agréés, ainsi que d'autres régimes d'avantages complémentaires de retraite.

Les principales hypothèses actuarielles ayant servi à déterminer les obligations de la Société au titre des prestations constituées sont comme suit (hypothèses moyennes pondérées au 31 décembre, date de l'évaluation précédant la fin de l'exercice) :

| | 2003 | | 2002 | |
|--|----------------------------|-----------------------|----------------------------|-----------------------|
| | PRESTATIONS DE RETRAITE | AUTRES PRESTATIONS | PRESTATIONS DE RETRAITE | AUTRES PRESTATIONS |
| Hypothèses actuarielles | | | | |
| Taux d'actualisation | 5,83 % | 6,51 % | 6,10 % | 6,63 % |
| Taux de rendement à long terme prévu de l'actif des régimes | 8,00 % ⁽¹⁾ | – | 8,00 % | – |
| Taux de croissance des salaires | 3,78 % | 4,30 % | 4,02 % | 4,41 % |
| Évolution du coût des soins de santé et des autres prestations | – | 5,38 % ⁽²⁾ | – | 5,11 % |

⁽¹⁾ Ce taux de rendement a servi à déterminer le coût net au titre des régimes pour l'exercice se terminant le 31 janvier 2003. Le taux de rendement correspondant prévu pour l'exercice se terminant le 31 janvier 2004 basé sur la meilleure estimation de la direction est 7,39 %.

⁽²⁾ Au Canada et aux États-Unis, l'hypothèse de croissance du coût des soins de santé a été fixée à 9,50 % pour l'exercice 2004, et baissera graduellement pour atteindre 5,50 % au cours de l'exercice 2008, et demeurera par la suite à ce niveau. L'hypothèse de croissance des autres prestations est celle du taux d'inflation.

Les tableaux ci-après présentent un rapprochement des variations des obligations au titre des prestations constituées des régimes et de la juste valeur des actifs ainsi qu'un état de la situation de capitalisation au 31 décembre, date de l'évaluation précédant la fin de l'exercice :

| | 2003 | | 2002 | |
|---|----------------------------|-----------------------|----------------------------|-----------------------|
| | PRESTATIONS DE RETRAITE | AUTRES PRESTATIONS | PRESTATIONS DE RETRAITE | AUTRES PRESTATIONS |
| Obligations au titre des prestations constituées | | | | |
| Obligations au début de l'exercice | 4 987,6 \$ | 272,4 \$ | 2 886,8 \$ | 242,5 \$ |
| Coût des services rendus au cours de l'exercice | 205,3 | 13,3 | 158,3 | 14,7 |
| Cotisations des salariés | 56,2 | – | 50,4 | – |
| Intérêts débiteurs | 325,5 | 19,9 | 264,6 | 18,0 |
| Modifications des régimes | 39,7 | 2,0 | 21,6 | – |
| Perte actuarielle (gain actuariel) | (8,8) | 29,0 | 168,5 | (0,7) |
| Prestations versées | (182,1) | (17,8) | (182,7) | (12,2) |
| Acquisitions d'entreprise | – | – | 1 559,8 | 14,8 |
| Cessions | 8,0 | – | – | – |
| Compression | (17,9) | (4,7) | (15,9) | (8,1) |
| Règlement | (6,5) | – | – | – |
| Prestations de cessation d'emploi spéciales | 10,8 | – | 3,6 | – |
| Incidence des fluctuations des taux de change | 387,9 | (1,1) | 72,6 | 3,4 |
| Obligations à la fin de l'exercice | 5 805,7 \$ | 313,0 \$ | 4 987,6 \$ | 272,4 \$ |

| | 2003 | | 2002 | |
|---|----------------------------|-----------------------|----------------------------|-----------------------|
| | PRESTATIONS DE RETRAITE | AUTRES PRESTATIONS | PRESTATIONS DE RETRAITE | AUTRES PRESTATIONS |
| Actifs des régimes | | | | |
| Juste valeur au début de l'exercice | 3 378,4 \$ | – \$ | 2 488,7 \$ | – \$ |
| Rendement réel des actifs des régimes | (504,2) | – | (335,9) | – |
| Cotisations de la Société | 209,5 | – | 88,5 | – |
| Cotisations des salariés | 56,2 | – | 50,4 | – |
| Prestations versées | (182,1) | – | (182,7) | – |
| Acquisitions d'entreprise | – | – | 1 206,7 | – |
| Cessions | 8,0 | – | – | – |
| Règlement | (8,2) | – | – | – |
| Incidence des fluctuations des taux de change | 194,6 | – | 62,7 | – |
| Juste valeur à la fin de l'exercice | 3 152,2 \$ | – \$ | 3 378,4 \$ | – \$ |
| Situation de capitalisation | | | | |
| Déficit des régimes | (2 653,5) \$ | (313,0) \$ | (1 609,2) \$ | (272,4) \$ |
| Montants non constatés | 1 979,4 ⁽¹⁾ | 36,8 | 1 081,8 ⁽¹⁾ | 6,7 |
| Montant net constaté | (674,1) \$ | (276,2) \$ | (527,4) \$ | (265,7) \$ |

⁽¹⁾ Incluent un montant de 1 878,5 millions \$ de pertes actuarielles pour l'exercice 2003 (1 005,1 millions \$ pour l'exercice 2002) et de 100,9 millions \$ de coûts de services passés pour l'exercice 2003 (76,7 millions \$ pour l'exercice 2002).

Le tableau suivant présente les montants constatés aux bilans consolidés aux 31 janvier :

| | 2003 | | 2002 | |
|---|----------------------------|-----------------------|----------------------------|-----------------------|
| | PRESTATIONS DE RETRAITE | AUTRES PRESTATIONS | PRESTATIONS DE RETRAITE | AUTRES PRESTATIONS |
| Montants constatés | | | | |
| Actif au titre des prestations constituées | 269,1 \$ | – \$ | 246,4 \$ | – \$ |
| Passif au titre des prestations constituées | (943,2) | (276,2) | (773,8) | (265,7) |
| | (674,1) \$ | (276,2) \$ | (527,4) \$ | (265,7) \$ |

Les obligations au titre des prestations constituées et la juste valeur des actifs des régimes, qui se rapportent aux régimes de retraite dont les obligations au titre des prestations constituées excèdent les actifs des régimes, s'établissent respectivement à 5 614,1 millions \$ et à 2 933,0 millions \$ au 31 janvier 2003 (respectivement 4 777,3 millions \$ et 3 140,4 millions \$ au 31 janvier 2002). Tous les régimes d'avantages complémentaires autres que de retraite de la Société ne sont pas capitalisés.

Les actifs des régimes comprennent 6,8 millions \$ d'actions ordinaires de la Société au 31 janvier 2003 (16,7 millions \$ au 31 janvier 2002).

Le tableau suivant présente les composantes du coût net au titre des régimes pour les exercices terminés les 31 janvier :

| | 2003 | | 2002 | |
|---|----------------------------|-----------------------|----------------------------|-----------------------|
| | PRESTATIONS DE RETRAITE | AUTRES PRESTATIONS | PRESTATIONS DE RETRAITE | AUTRES PRESTATIONS |
| Coût net au titre des régimes | | | | |
| Coût des services rendus au cours de l'exercice | 205,3 \$ | 13,3 \$ | 158,3 \$ | 14,7 \$ |
| Intérêts débiteurs | 325,5 | 19,9 | 264,6 | 18,0 |
| Rendement prévu des actifs des régimes | (318,9) | – | (281,8) | – |
| Amortissement du coût des services passés | 9,4 | 0,1 | 7,0 | – |
| Amortissement de la perte actuarielle nette | 13,0 | 0,6 | 0,1 | 0,3 |
| Perte (gain) de compression | 5,5 | (4,6) | (1,3) | (5,2) |
| Perte de règlement | 1,7 | – | – | – |
| Prestations de cessation d'emploi spéciales | 10,8 | – | 3,6 | – |
| Autres | 1,4 | – | 1,4 | – |
| Coût net au titre des régimes | 253,7 \$ | 29,3 \$ | 151,9 \$ | 27,8 \$ |

26 Engagements et éventualités

En plus des engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés, la Société est soumise aux engagements et éventualités suivants (tous les montants présentés ne sont pas actualisés) :

Ventes d'avions

a) Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle

Dans le cadre de la vente d'avions, Bombardier fournit des garanties de crédit sous forme de garanties de paiement des loyers de contrats de location ainsi que des services liés à la revente d'avions. Ces garanties sont émises au profit de certains clients ou prestataires de financement à des clients. Le risque de crédit maximal en vertu de ces garanties échéant au cours de diverses périodes jusqu'en 2022 s'élevait à 1 049,4 millions \$ au 31 janvier 2003. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit potentiel a trait à des clients exploitant des lignes aériennes commerciales. Le risque de crédit relatif à deux clients de l'aviation commerciale représentait 33 % du total du risque de crédit maximal au 31 janvier 2003.

En outre, Bombardier offre des garanties portant sur la valeur résiduelle d'avions à la date d'échéance de certaines ententes de location ou de financement. Le tableau suivant résume les garanties portant sur la valeur résiduelle en cours au 31 janvier 2003 ainsi que les périodes pendant lesquelles elles peuvent être exercées :

| TOTAL DES MONTANTS ENGAGÉS | MOINS DE 1 AN | DE 1 À 5 ANS | DE 6 À 10 ANS | DE 11 À 15 ANS | PAR LA SUITE |
|----------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------|--------------|
| 2 871,1 \$ | 4,9 \$ | 107,4 \$ | 618,1 \$ | 969,7 \$ | 1 171,0 \$ |

Certaines des garanties portant sur la valeur résiduelle ne peuvent être exercées que lorsque les garanties de crédit sont venues à échéance sans être exercées et, par conséquent, ne doivent pas être additionnées pour calculer le risque combiné maximal de la Société. Le montant devant être déduit dans le calcul du risque combiné maximal s'élevait à 818,2 millions \$ au 31 janvier 2003.

Les provisions et obligations comptabilisées à l'égard des garanties de crédit et des garanties portant sur la valeur résiduelle, pouvant servir à contrebalancer les réclamations possibles, s'élevaient à 918,7 millions \$ au 31 janvier 2003.

b) Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle – ventes futures

Bombardier s'est aussi engagée à fournir des garanties de crédit et des garanties portant sur la valeur résiduelle sur des ventes futures d'avions pour les commandes fermes. Au 31 janvier 2003, le montant des garanties de crédit engagées s'élevait à 655,2 millions \$. Les garanties engagées portant sur la valeur résiduelle au 31 janvier 2003 ainsi que les périodes pendant lesquelles elles peuvent être exercées sont comme suit :

| TOTAL DES MONTANTS ENGAGÉS | MOINS DE 1 AN | DE 1 À 5 ANS | DE 6 À 10 ANS | DE 11 À 15 ANS | PAR LA SUITE |
|----------------------------|---------------|--------------|---------------|----------------|--------------|
| 1 347,6 \$ | - \$ | - \$ | 4,0 \$ | 90,3 \$ | 1 253,3 \$ |

Le montant devant être déduit du calcul du risque combiné maximal futur est de 635,3 millions \$.

Toute provision relative aux garanties de crédit et aux garanties portant sur la valeur résiduelle pour les ventes futures d'avions, sera comptabilisée au moment de la vente correspondante de ces avions.

c) Options de reprise

Dans le cadre de la vente d'avions neufs, la Société offre de temps à autre à ses clients des options de reprise. Ces options offrent aux clients la reprise de leur avion d'occasion, à un montant prédéterminé et pendant une période prédéterminée, conditionnelle à l'achat d'un avion neuf. Au 31 janvier 2003, l'engagement de la Société visant l'achat d'avions d'occasion se présentait comme suit :

| TOTAL | MOINS DE 1 AN | DE 1 À 3 ANS | DE 4 À 5 ANS | PAR LA SUITE |
|------------|---------------|--------------|--------------|--------------|
| 3 586,2 \$ | 2 125,9 \$ | 1 016,3 \$ | 149,2 \$ | 294,8 \$ |

Note 26 – Engagements et éventualités (suite)

La Société examine les engagements d'achat d'avions avec reprise par rapport à la juste valeur prévue de l'avion et comptabilise les pertes anticipées à titre d'imputation aux bénéficiaires. La juste valeur de l'avion est déterminée au moyen d'évaluations tant internes qu'externes, y compris l'information acquise de la vente d'avions semblables sur le marché secondaire. Au 31 janvier 2003, la Société avait comptabilisé des provisions de 29,5 millions\$ à l'égard des pertes anticipées sur les engagements d'achat basé sur la probabilité que ces options soient exercées. De plus, la Société a comptabilisé une provision de 91,3 millions\$ liée à des engagements fermes d'acheter des avions neufs.

d) Options de vente multipropriété

En vertu du programme de multipropriété Bombardier* Flexjet*, les clients font l'achat de parts d'un avion. La Société offre aux clients l'option de revendre leurs parts d'avion à une juste valeur estimative si l'option est exercée au cours d'une période de cinq ans à compter de la date de l'achat. Au 31 janvier 2003, l'engagement de la Société visant le rachat de parts d'avion fondées sur les justes valeurs estimatives totalisait 985,3 millions\$.

En outre, certains clients peuvent échanger leurs parts d'avion pour des parts d'avion d'un plus grand modèle à un montant prédéterminé. Le total de l'engagement à racheter des parts d'avion, en échange de parts d'un plus grand modèle, atteignait 151,6 millions\$ au 31 janvier 2003. La Société a comptabilisé une provision de 32,1 millions\$ attribuable aux pertes anticipées sur ces engagements d'achat à des montants prédéterminés.

e) Engagements de financement

La Société s'est engagée à fournir du financement dans le cadre de commandes en main qui, déduction faite du financement par des tiers déjà en place, s'élève à 5,2 milliards\$ au 31 janvier 2003. Ces engagements sont fournis en vertu de certaines modalités, et sont liés aux avions faisant l'objet de commandes fermes, dont les livraisons sont prévues d'ici l'exercice 2006. Ces engagements ont des dates d'échéance fixées à l'avance.

Opérations de cession-bail

BC et Bombardier ont conclu des opérations de cession-bail avec des tiers portant essentiellement sur des wagons de marchandises, des avions d'occasion et du matériel de transport, qui, en grande partie, ont été loués simultanément à des exploitants. Le détail des loyers minimums au 31 janvier 2003 était comme suit :

| | LOYERS | GARANTIES PORTANT SUR LA VALEUR RÉSIDUELLE | TOTAL |
|--------------|------------|--|------------|
| 2004 | 117,8 \$ | 264,6 \$ | 382,4 \$ |
| 2005 | 110,5 | – | 110,5 |
| 2006 | 110,7 | – | 110,7 |
| 2007 | 110,5 | 34,8 | 145,3 |
| 2008 | 104,6 | – | 104,6 |
| Par la suite | 1 342,3 | – | 1 342,3 |
| | 1 896,4 \$ | 299,4 \$ | 2 195,8 \$ |

Les loyers minimums totaux comprennent 1 846,4 millions\$ pour les wagons de marchandises, 295,1 millions\$ pour les avions d'occasion, 46,2 millions\$ pour le matériel de transport et 8,1 millions\$ pour d'autre matériel.

Les paiements de sous-location minimums prévus des exploitants et l'avantage net relatif à la valeur de revente estimative du matériel correspondent approximativement au montant des loyers minimums. Les paiements de sous-location minimums prévus comprennent un montant pour contrats de sous-location anticipés de 1 777,6 millions\$ calculé compte tenu des conditions actuelles et prévues du marché pour chaque type de matériel. L'avantage net relatif à la valeur de revente estimative du matériel est de 223,0 millions\$. Ce montant représente les justes valeurs anticipées du matériel établies en fonction d'analyses effectuées par des tiers.

Contrats de location-exploitation

La Société loue des bâtiments et de l'équipement et a pris en charge des contrats d'exploitation d'avions en vertu d'engagements de vente d'avions neufs. Les loyers minimums s'y rattachant et les garanties portant sur la valeur résiduelle pour les cinq prochains exercices et par la suite sont comme suit :

| | BÂTIMENTS ET EQUIPEMENT | AVIONS | GARANTIES PORTANT SUR LA VALEUR RÉSIDUELLE | TOTAL |
|--------------|----------------------------|----------|--|------------|
| 2004 | 195,8 \$ | 68,8 \$ | 1,6 \$ | 266,2 \$ |
| 2005 | 156,4 | 66,9 | 0,9 | 224,2 |
| 2006 | 122,9 | 55,4 | 0,2 | 178,5 |
| 2007 | 105,6 | 39,2 | – | 144,8 |
| 2008 | 98,0 | 23,6 | – | 121,6 |
| Par la suite | 558,9 | 32,8 | 114,7 | 706,4 |
| | 1 237,6 \$ | 286,7 \$ | 117,4 \$ | 1 641,7 \$ |

Autres garanties

Dans le cadre de la vente de certains produits de transport et de certains produits récréatifs, Bombardier fournit des garanties de crédit à l'égard des paiements de location. Le risque de crédit relatif à ces garanties, qui viennent à échéance au cours de différentes périodes jusqu'en 2020, totalisait 74,5 millions\$ au 31 janvier 2003. En outre, à la date d'échéance de certaines ententes de location et de financement, la Société a fourni des garanties portant sur la valeur résiduelle d'un montant total de 180,4 millions\$, principalement liées au secteur transport. Ces garanties portant sur la valeur résiduelle peuvent pour la plupart être exercées en 2014.

De plus, la Société a offert à certains prestataires de financement et à certains clients, principalement dans le secteur transport, le droit, à certaines conditions, de revendre le matériel à la Société à des prix prédéterminés. Au 31 janvier 2003, l'engagement de la Société visant le rachat de matériel s'élevait à 261,7 millions\$. De ce montant, une somme de 233,4 millions\$ a trait à l'une des ententes en vertu de laquelle la Société peut être tenue, à compter de 2008, et en cas de manquement au paiement de la part du client au prestataire du financement, de racheter le matériel. De plus, à trois dates distinctes, à compter de 2008, la Société peut également être tenue de racheter le matériel. Dans le cadre de cet engagement, des fonds ont été déposés par le client dans un compte de dépôt en garantie qui, avec l'intérêt accumulé, devrait couvrir entièrement le risque de la Société.

Dans le cours normal de ses affaires, la Société a conclu des ententes comprenant des indemnités en faveur de tiers, principalement des indemnités fiscales. Ces ententes ne contiennent généralement pas de limite spécifique à l'égard de la responsabilité de la Société et, par conséquent, il n'est pas possible d'évaluer la responsabilité potentielle de la Société à l'égard de ces indemnités.

Autres engagements

Au 31 janvier 2003, la Société avait des engagements en vertu d'une entente visant l'impartition d'une partie importante de sa fonction de technologie du secteur transport nécessitant des paiements annuels comme suit :

| | |
|--------------|------------|
| 2004 | 185,7 \$ |
| 2005 | 197,1 |
| 2006 | 193,6 |
| 2007 | 167,8 |
| 2008 | 153,5 |
| Par la suite | 243,7 |
| | 1 141,4 \$ |

Réclamations

a) Adtranz

Le 1^{er} mai 2001, la Société a acquis, auprès de DaimlerChrysler, la totalité des actions ordinaires de sa filiale Adtranz. En vertu des conditions du contrat de vente et d'achat, un prix d'achat de 725,0 millions \$ US (1,1 milliard \$) a été convenu. Le contrat de vente et d'achat prévoit également un rajustement du prix d'achat pour un montant maximal de 150,0 millions € d'après la valeur comptable des actifs nets rajustés acquis, établie selon les PCGR des États-Unis au 30 avril 2001 (« valeur des actifs nets »), pourvu que le montant minimum de la valeur des actifs nets soit atteint à la date de clôture de l'opération.

À compter de mai 2001, Adtranz, sous la propriété de la Société, a dressé son bilan de clôture en date du 30 avril 2001 en vertu des PCGR des États-Unis, conformément aux dispositions du contrat de vente et d'achat en vue d'établir la valeur des actifs nets. Il est alors apparu que le montant minimum de la valeur des actifs nets ne correspondait pas à ce qui avait été convenu en vertu du contrat de vente et d'achat, en raison des rajustements importants attribuables à l'application des PCGR des États-Unis et des coûts non comptabilisés nécessaires au parachèvement des contrats pour des tiers.

Le 14 février 2002, la Société a annoncé que les pourparlers avec DaimlerChrysler n'avaient pu donner lieu à une entente sur la valeur des actifs nets à la date de clôture. En juillet 2002, la Société a déposé une demande d'arbitrage auprès de la Chambre de commerce internationale à Paris.

En vertu du contrat de vente et d'achat, DaimlerChrysler a fait des représentations et donné des garanties contractuelles à la Société, y compris une confirmation écrite que le montant minimum de la valeur des actifs nets était respecté à la date de clôture de l'opération, soit le 30 avril 2001. La réclamation en dommages-intérêts de la Société est fondée, dans une large mesure, sur des manquements importants quant aux représentations et garanties contractuelles, dont une insuffisance importante de la valeur des actifs nets. La réclamation de la Société en vertu de la demande d'arbitrage s'élève à 960,0 millions € (1 576,4 millions \$), plus les intérêts et les frais, et son règlement entraînera une diminution de l'écart d'acquisition, dont 205,6 millions \$ (150,0 millions €) ont été comptabilisés pendant l'exercice terminé le 31 janvier 2002.

b) Amtrak

Le 8 novembre 2001, la Société a déposé une réclamation contre Amtrak auprès de la Cour de district des États-Unis dans le District de Columbia. La réclamation porte sur des dommages-intérêts compensatoires totalisant plus de 200,0 millions \$ US (305,8 millions \$) au titre des coûts additionnels engagés dans le cadre de l'exécution des contrats visant les trains et locomotives à haute vitesse Acela**, y compris les coûts engagés par suite du manquement de la part d'Amtrak d'améliorer son infrastructure pour accueillir le nouvel équipement. Le 3 décembre 2001, Amtrak a déposé une requête en irrecevabilité alléguant que Bombardier n'avait pas suivi les processus de règlement de différends contractuels.

La requête en irrecevabilité a été rejetée le 30 septembre 2002. Le 11 octobre 2002, Amtrak a donné avis de son intention d'en appeler du rejet de sa requête en irrecevabilité. Le 20 novembre 2002, Amtrak a déposé une contre-réclamation contre la Société et une réclamation contre Alstom Transportation Inc., alléguant des dommages de plus de 200,0 millions \$ US (305,8 millions \$). Une suspension de l'instance à l'égard de toutes les procédures a été décrétée par la Cour d'appel.

c) Autres litiges

La Société est défenderesse dans certaines poursuites judiciaires en suspens devant divers tribunaux en matière de responsabilité de produits et de différends contractuels avec des clients et d'autres tiers.

La Société a l'intention de se défendre avec vigueur dans ces causes. La direction est d'avis que la Société a établi des provisions adéquates pour couvrir les pertes éventuelles et les montants non recouvrables des sociétés d'assurance, le cas échéant, relatifs à ces poursuites.

27 Reclassement

Certains chiffres de 2002 ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour 2003. Les postes « Revenus » et « Coût des ventes et frais d'exploitation » ont été modifiés par suite du reclassement de certaines concessions de vente à des clients ou à des revendeurs de produits Bombardier. Le traitement comptable des concessions de vente est conforme aux exigences de l'énoncé 01-09 de l'*Emerging Issues Task Force* publié en novembre 2001 par le Financial Accounting Standards Board. De plus, des montants de Bombardier ont été reclassés du poste « Débiteurs financiers » au poste « Autres actifs » (voir la note 1).

28 Information sectorielle

La Société exerce ses activités dans les quatre secteurs isolables décrits ci-après. Chaque secteur isolable offre différents produits et services, nécessite des technologies et des stratégies de marketing distinctes et est dirigé par un président et chef de l'exploitation.

Le secteur aéronautique conçoit, développe, fabrique et vend des avions d'affaires et de transport régional à des particuliers, des entreprises ainsi qu'à des sociétés d'aviation commerciale. Il fabrique également des composants importants d'avions conçus et construits par d'autres avionneurs américains et européens. Il offre aussi des services à l'aviation commerciale et militaire, y compris des services de maintenance et de pièces de rechange et la formation de clients, ainsi que le programme de multipropriété Flexjet.

Le secteur transport est le chef de file mondial dans l'industrie de la fabrication de matériel de transport sur rail et des services connexes. Il conçoit, développe, fabrique et vend des véhicules de transport-passagers ainsi que des systèmes complets de transport sur rail. Il fabrique également des locomotives, des wagons de marchandises, des navettes aéroportuaires, ainsi que des systèmes de propulsion et de contrôle et fournit des systèmes de contrôle ferroviaire.

Le secteur produits récréatifs conçoit, développe, fabrique et vend des motoneiges, des motomarines, des véhicules tout-terrains, des moteurs hors-bord, des véhicules utilitaires et les moteurs Rotax*.

Le secteur financier BC comprend les services financiers et immobiliers. Les services financiers visent la prestation de solutions de financement et de location garantis à des fabricants, des détaillants et à d'autres entreprises, surtout sur les marchés nord-américains. BC gère également les portefeuilles d'activités abandonnées décrits à la note 4. Les activités immobilières de ce secteur consistent en la vente de terrains à des promoteurs immobiliers et en la location d'édifices de bureaux à Bombardier.

Les conventions comptables des secteurs sont les mêmes que celles décrites dans le Sommaire des principales conventions comptables. La direction évalue le rendement en fonction du bénéfice ou de la perte avant impôts sur les bénéfices. Auparavant, les éléments spéciaux n'étaient pas attribués à chaque secteur. Afin de respecter la présentation adoptée en 2003, les chiffres sectoriels comparatifs ont été reclassés pour inclure les éléments spéciaux. Les services intersectoriels sont comptabilisés aux prix courants du marché comme s'ils étaient fournis à des tiers.

Les intérêts débiteurs nets du siège social sont attribués aux secteurs manufacturiers selon leurs actifs nets, calculés comme suit: la moitié du taux préférentiel canadien est imputé aux actifs utilisés bruts réduits des intérêts sur les avances de clients calculés au taux préférentiel canadien. Le solde des intérêts débiteurs réels non alloués, le cas échéant, est attribué à chacun des secteurs manufacturiers selon ses actifs nets. La Société n'attribue pas d'intérêts débiteurs du siège social au secteur BC. Les actifs nets excluent les espèces et quasi-espèces, l'investissement dans et avances à/de BC et les impôts sur les bénéfices reportés et sont réduits des créditeurs et frais courus, des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes ainsi que du passif au titre des prestations constituées et autres. La plupart des dépenses du siège social sont attribuées en fonction des revenus de chaque secteur.

Le tableau contenant le détail des informations sectorielles se trouve après la note 29.

Réduction des effectifs

Bombardier Aéronautique a annoncé, le 5 mars 2003, des mesures pour faire face aux défis persistants que doit affronter l'industrie de l'aviation. Ces mesures comprennent une réduction de 3 000 employés à ses installations de Montréal, Toronto et Belfast au cours des 12 prochains mois. Par conséquent, une charge relative à cette réduction d'environ 104,1 millions \$ devrait être comptabilisée au cours de l'exercice 2004 pour les indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire.

Engagement bancaire

Au 31 janvier 2003, Bombardier était tenue de ne respecter qu'un seul ratio financier en vertu de ses deux principales facilités de crédit syndiquées : le ratio de la dette totale défini essentiellement comme les emprunts à court terme et la dette à long terme moins la dette subordonnée et les espèces et quasi-espèces sur la capitalisation totale (la dette totale, telle qu'elle est définie, plus les capitaux propres et la dette subordonnée) ne doit pas dépasser 60 %. En mars 2003, la Société a conclu des ententes de modification avec ses prêteurs, relatives à ses deux principales facilités de crédit syndiquées, stipulant que le ratio ne peut dépasser 70 % au 30 avril 2003, 60 % aux 31 juillet et 31 octobre 2003 et 50 % au 31 janvier 2004 et par la suite à la fin de chaque trimestre.

Émission d'actions et vente d'actifs

Le 2 avril 2003, le conseil d'administration de la Société a approuvé ce qui suit :

- a) Le dépôt auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières de chaque province du Canada d'un prospectus simplifié provisoire visant l'émission d'actions classe B (droits de vote limités). Le produit net de l'émission servira au fonds de roulement et aux besoins généraux de la Société.
- b) La vente du secteur des produits récréatifs.

Outre la vente du secteur des produits récréatifs, les dispositions de Services à la défense et de l'aéroport municipal de Belfast sont déjà en cours. Le produit net des dispositions servira au fonds de roulement et aux besoins généraux de la Société. La Société cessera également le montage des activités de crédit-bail pour wagons de BC.

Cote de solvabilité

En raison de certaines révisions à la baisse de la cote de solvabilité de la Société en mars 2003, relatives à la dette non garantie, la Société peut être tenue de fournir à certains de ses clients des lettres de crédit, des cautionnements ou d'autres formes de sûreté afin de garantir l'exécution de ses obligations de fabrication en vertu de conventions d'achat d'avions ou d'équipement de transport. Par conséquent, les montants à la disposition de la Société en vertu de ses facilités de crédit pourraient être réduits. Afin de limiter l'incidence de ces événements sur ses sources de financement, la Société est actuellement en pourparlers avec ces clients afin d'établir le montant des garanties requises. La valeur maximale des instruments de garantie que la Société pourrait être tenue de fournir est de 738,6 millions \$.

De plus, étant donné les révisions à la baisse de la cote de solvabilité en mars 2003, 200,0 millions \$ de facilités de titrisation de BC (160,0 millions \$ d'encours au 31 janvier 2003) pourraient devoir être liquidés dans le cours normal des activités de recouvrement. La Société croit qu'elle dispose de sources alternatives de financement disponibles pour faire face à ces situations.

* Marque(s) de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

** Acela est une marque de commerce de Amtrak.

INFORMATION SECTORIELLE

Secteurs d'activité

Bombardier Inc. consolidé

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)

| | 2003 | 2002 |
|---|--------------------|---------------------|
| | | (redressé – note 1) |
| Revenus de tiers | 23 664,9 \$ | 21 815,6 \$ |
| Revenus intersectoriels | – | – |
| Revenus sectoriels | 23 664,9 | 21 815,6 |
| Coût des ventes et frais d'exploitation | 22 192,1 | 19 892,1 |
| Amortissement | 863,8 | 791,6 |
| Intérêts débiteurs (créditeurs) et autres revenus | 89,4 | (11,7) |
| Éléments spéciaux | 1 310,8 | 1 093,5 |
| | 24 456,1 | 21 765,5 |
| Bénéfice (perte) avant impôts sur les bénéfices | (791,2) \$ | 50,1 \$ |
| Actifs nets sectoriels | 5 095,0 \$ | 6 223,1 \$ |
| Créditeurs et frais courus | 9 167,2 | 7 638,9 |
| Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes | 3 816,0 | 3 291,5 |
| Passif au titre des prestations constituées et autres | 1 250,7 | 1 061,6 |
| Avances à BC | – | 20,0 |
| Impôts sur les bénéfices reportés | 691,8 | 643,2 |
| Espèces et quasi-espèces | 741,8 | 462,8 |
| Total de l'actif – Bombardier | 20 762,5 | 19 341,1 |
| Investissement dans et avances à BC | (1 286,7) | (1 363,0) |
| Avances de BC | (69,1) | – |
| Total de l'actif – BC | 9 602,7 | 9 264,6 |
| Total de l'actif – Bombardier Inc. consolidé | 29 009,4 \$ | 27 242,7 \$ |
| Acquisitions d'immobilisations corporelles, actifs incorporels et écart d'acquisition, montant net | | |
| – excluant les acquisitions d'entreprises | 683,1 \$ | 1 184,0 \$ |
| – acquisitions d'entreprises | – | 3 567,1 |
| | 683,1 \$ | 4 751,1 \$ |

Information géographique

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)

| | 2003 | 2002 | 2003 | 2002 |
|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------|--|
| | | | REVENUS | IMMOBILISATIONS CORPORELLES, ACTIFS INCORPORELS, ET ÉCART D'ACQUISITION |
| | | | | (redressé – note 1) |
| États-Unis | 11 103,4 \$ | 11 193,9 \$ | 994,8 \$ | 1 120,5 \$ |
| Allemagne | 2 573,5 | 2 179,0 | 1 097,3 | 837,5 |
| Royaume-Uni | 2 336,1 | 1 750,0 | 487,3 | 438,5 |
| Canada | 1 836,3 | 1 400,5 | 6 280,3 | 5 765,7 |
| Suède | 758,7 | 348,1 | 73,1 | 62,0 |
| Suisse | 645,5 | 451,5 | 11,5 | 28,9 |
| Espagne | 539,5 | 473,8 | 12,2 | 9,9 |
| Italie | 506,4 | 473,0 | 31,6 | 27,7 |
| France | 451,0 | 499,8 | 42,2 | 35,2 |
| Japon | 273,4 | 139,5 | 0,3 | 0,3 |
| Portugal | 245,2 | 99,8 | 62,7 | 57,0 |
| Pays-Bas | 215,9 | 91,3 | – | – |
| Chine | 215,8 | 432,8 | 46,8 | 22,9 |
| Autriche | 201,5 | 256,2 | 113,9 | 83,4 |
| Autres – Europe | 957,7 | 1 107,7 | 107,1 | 59,4 |
| Autres – Asie | 272,0 | 401,2 | 5,2 | 6,1 |
| Autres – Amériques | 229,8 | 72,5 | 26,1 | 24,4 |
| Autres | 303,2 | 445,0 | 10,1 | 9,0 |
| | 23 664,9 \$ | 21 815,6 \$ | 9 402,5 \$ | 8 588,4 \$ |

| <i>Aéronautique</i> | | <i>Transport</i> | | <i>Produits récréatifs</i> | | <i>BC</i> | |
|------------------------------------|-------------|-------------------|-------------|----------------------------|-------------|-------------------|-------------|
| <i>2003</i> | <i>2002</i> | <i>2003</i> | <i>2002</i> | <i>2003</i> | <i>2002</i> | <i>2003</i> | <i>2002</i> |
| <small>(redressé – note 1)</small> | | | | | | | |
| 11 294,4 \$ | 12 289,2 \$ | 9 401,9 \$ | 6 996,4 \$ | 2 476,3 \$ | 1 952,6 \$ | 492,3 \$ | 577,4 \$ |
| – | – | 19,9 | 23,1 | – | – | 402,6 | 389,4 |
| 11 294,4 | 12 289,2 | 9 421,8 | 7 019,5 | 2 476,3 | 1 952,6 | 894,9 | 966,8 |
| 10 630,8 | 10 920,8 | 9 012,3 | 6 733,1 | 2 247,4 | 1 734,8 | 724,1 | 915,9 |
| 424,0 | 418,4 | 202,4 | 185,4 | 57,4 | 42,8 | 180,0 | 145,0 |
| 272,0 | 228,5 | (102,7) | (129,4) | 33,1 | 24,7 | (113,0) | (135,5) |
| 1 310,8 | 356,8 | – | 74,2 | – | – | – | 662,5 |
| 12 637,6 | 11 924,5 | 9 112,0 | 6 863,3 | 2 337,9 | 1 802,3 | 791,1 | 1 587,9 |
| (1 343,2) \$ | 364,7 \$ | 309,8 \$ | 156,2 \$ | 138,4 \$ | 150,3 \$ | 103,8 \$ | (621,1) \$ |
| 3 314,7 \$ | 4 169,2 \$ | 133,0 \$ | 322,7 \$ | 360,6 \$ | 388,2 \$ | 1 286,7 \$ | 1 343,0 \$ |
| 485,5 \$ | 656,8 \$ | 151,3 \$ | 305,5 \$ | 49,1 \$ | 172,7 \$ | (2,8) \$ | 49,0 \$ |
| – | – | – | 3 493,3 | – | 73,8 | – | – |
| 485,5 \$ | 656,8 \$ | 151,3 \$ | 3 798,8 \$ | 49,1 \$ | 246,5 \$ | (2,8) \$ | 49,0 \$ |

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

Pour les exercices terminés les 31 janvier (redressé)

Sommaire de l'exploitation

| (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS, SAUF LES MONTANTS PAR ACTION) | 2003 | 2002 | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Revenus sectoriels | | | | | |
| Aéronautique | 11 294,4 \$ | 12 289,2 \$ | 10 689,8 \$ | 8 217,9 \$ | 6 527,6 \$ |
| Transport | 9 421,8 | 7 019,5 | 3 043,3 | 3 446,1 | 2 966,3 |
| Produits récréatifs | 2 476,3 | 1 952,6 | 1 687,1 | 1 473,0 | 1 628,1 |
| BC | 894,9 | 966,8 | 935,9 | 536,5 | 356,7 |
| Revenus intersectoriels | (422,5) | (412,5) | (284,2) | (165,3) | (109,0) |
| Revenus de tiers | 23 664,9 \$ | 21 815,6 \$ | 16 071,9 \$ | 13 508,2 \$ | 11 369,7 \$ |
| Bénéfice (perte) avant éléments spéciaux et impôts sur les bénéfices | | | | | |
| Aéronautique | (32,4) \$ | 721,5 \$ | 1 027,9 \$ | 695,0 \$ | 605,2 \$ |
| Transport | 309,8 | 230,4 | 120,5 | 174,4 | 147,9 |
| Produits récréatifs | 138,4 | 150,3 | 86,0 | 17,7 | (45,5) |
| BC | 103,8 | 41,4 | (15,4) | 28,0 | 42,6 |
| | 519,6 | 1 143,6 | 1 219,0 | 915,1 | 750,2 |
| Éléments spéciaux | 1 310,8 | 1 093,5 | 29,7 | 51,1 | – |
| Bénéfice (perte) avant impôts sur les bénéfices | | | | | |
| Aéronautique | (1 343,2) \$ | 364,7 \$ | 1 077,7 \$ | 761,6 \$ | 605,2 \$ |
| Transport | 309,8 | 156,2 | 120,5 | 56,7 | 147,9 |
| Produits récréatifs | 138,4 | 150,3 | 86,0 | 17,7 | (45,5) |
| BC | 103,8 | (621,1) | (94,9) | 28,0 | 42,6 |
| | (791,2) | 50,1 | 1 189,3 | 864,0 | 750,2 |
| Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices | (176,0) | 14,1 | 350,0 | 281,3 | 246,1 |
| Bénéfice net (perte nette) | (615,2) \$ | 36,0 \$ | 839,3 \$ | 582,7 \$ | 504,1 \$ |
| Bénéfice (perte) par action | (0,47) \$ | 0,01 \$ | 0,60 \$ | 0,41 \$ | 0,35 \$ |

Information générale

| (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS, SAUF LES MONTANTS PAR ACTION) | 2003 | 2002 | 2001 | 2000 | 1999 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Revenus à l'exportation provenant du Canada | 7 568,0 \$ | 9 219,8 \$ | 8 541,0 \$ | 6 276,2 \$ | 6 092,5 \$ |
| Acquisitions d'immobilisations corporelles, montant net | 683,1 \$ | 1 184,0 \$ | 1 178,5 \$ | 765,1 \$ | 1 071,4 \$ |
| Amortissement | 863,8 \$ | 791,6 \$ | 794,3 \$ | 411,0 \$ | 312,1 \$ |
| Dividende par action ordinaire | | | | | |
| Classe A | 0,180000 \$ | 0,180000 \$ | 0,135000 \$ | 0,110000 \$ | 0,085000 \$ |
| Classe B | 0,181563 \$ | 0,181563 \$ | 0,136563 \$ | 0,111563 \$ | 0,086563 \$ |
| Nombre d'actions ordinaires (en millions) | 1 377,7 | 1 370,8 | 1 366,1 | 1 377,6 | 1 366,3 |
| Valeur comptable de l'action ordinaire | 1,60 \$ | 2,21 \$ | 2,28 \$ | 2,21 \$ | 2,24 \$ |
| Actionnaires inscrits | 11 579 | 11 310 | 12 666 | 11 168 | 10 097 |

Fourchette des cours de l'action

| (EN DOLLARS CANADIENS) | 2003 | 2002 | 2001 | 2000 | 1999 |
|------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Classe A | | | | | |
| Haut | 15,67 \$ | 24,60 \$ | 26,80 \$ | 16,12 \$ | 11,77 \$ |
| Bas | 3,19 | 9,25 | 14,05 | 9,55 | 7,02 |
| Fermeture | 5,34 | 14,72 | 24,70 | 14,97 | 11,07 |
| Classe B | | | | | |
| Haut | 15,67 \$ | 24,65 \$ | 26,70 \$ | 16,10 \$ | 11,87 \$ |
| Bas | 3,13 | 9,19 | 13,90 | 9,47 | 7,02 |
| Fermeture | 5,12 | 14,70 | 24,54 | 14,65 | 11,25 |

Bilans consolidés

| AUX 31 JANVIER (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS) (REDRESSÉ) | 2003 | 2002 | 2001 | 2000 | 1999 |
|---|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Bombardier Inc. consolidé | | | | | |
| Espèces et quasi-espèces | 1 043,0 \$ | 462,8 \$ | 1 373,9 \$ | 1 664,0 \$ | 1 738,7 \$ |
| Débiteurs | 2 349,2 | 1 902,1 | 851,2 | 641,5 | 693,8 |
| Débiteurs financiers | 7 013,3 | 6 398,3 | 7 140,7 | 6 250,6 | 4 529,2 |
| Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation | 1 350,9 | 1 831,2 | 1 768,1 | 887,2 | 519,5 |
| Stocks | 5 821,6 | 6 176,7 | 4 101,4 | 3 285,4 | 2 943,5 |
| Immobilisations corporelles | 5 871,0 | 5 618,3 | 4 481,6 | 3 986,0 | 3 784,0 |
| Écart d'acquisition | 3 244,9 | 2 712,9 | – | – | – |
| Autres actifs | 2 315,5 | 2 140,4 | 765,8 | 330,6 | 377,8 |
| Total de l'actif | 29 009,4 \$ | 27 242,7 \$ | 20 482,7 \$ | 17 045,3 \$ | 14 586,5 \$ |
| Emprunts à court terme | 2 563,6 \$ | 3 037,0 \$ | 2 531,2 \$ | 2 002,7 \$ | 2 363,5 \$ |
| Créditeurs et frais courus | 9 575,0 | 8 057,4 | 4 263,6 | 3 538,2 | 3 247,7 |
| Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes | 3 816,0 | 3 291,5 | 2 826,8 | 2 848,6 | 2 683,9 |
| Dette à long terme | 8 815,1 | 7 857,7 | 6 131,2 | 4 795,0 | 2 575,9 |
| Autres passifs | 1 498,7 | 1 663,0 | 1 316,4 | 511,8 | 353,8 |
| Billets convertibles – composante avoir | – | – | – | – | 180,5 |
| Actions privilégiées | 535,0 | 300,0 | 300,0 | 300,0 | 300,0 |
| Capitaux propres ordinaires | 2 206,0 | 3 036,1 | 3 113,5 | 3 049,0 | 2 881,2 |
| Total du passif et des capitaux propres | 29 009,4 \$ | 27 242,7 \$ | 20 482,7 \$ | 17 045,3 \$ | 14 586,5 \$ |
| Bombardier | | | | | |
| Espèces et quasi-espèces | 741,8 \$ | 462,8 \$ | 1 358,8 \$ | 1 548,7 \$ | 1 706,3 \$ |
| Débiteurs | 2 183,6 | 1 590,7 | 626,5 | 570,7 | 670,3 |
| Stocks | 5 821,6 | 6 176,7 | 4 101,4 | 3 285,4 | 2 943,5 |
| Immobilisations corporelles | 5 723,6 | 5 455,2 | 4 348,8 | 3 863,7 | 3 689,2 |
| Écart d'acquisition | 3 244,9 | 2 712,9 | – | – | – |
| Investissement dans et avances à BC | 1 286,7 | 1 363,0 | 1 581,5 | 1 531,2 | 1 285,2 |
| Autres actifs | 1 760,3 | 1 579,8 | 483,6 | 203,4 | 269,4 |
| Total de l'actif | 20 762,5 \$ | 19 341,1 \$ | 12 500,6 \$ | 11 003,1 \$ | 10 563,9 \$ |
| Emprunts à court terme | 380,8 \$ | 1 341,7 \$ | – \$ | – \$ | 49,3 \$ |
| Avance de BC | 69,1 | – | – | – | – |
| Créditeurs et frais courus | 9 167,2 | 7 638,9 | 4 067,0 | 3 328,2 | 2 993,5 |
| Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes | 3 816,0 | 3 291,5 | 2 826,8 | 2 848,6 | 2 683,9 |
| Dette à long terme | 3 102,5 | 2 080,7 | 879,4 | 971,4 | 1 121,7 |
| Autres passifs | 1 485,9 | 1 652,2 | 1 313,9 | 505,9 | 353,8 |
| Billets convertibles – composante avoir | – | – | – | – | 180,5 |
| Actions privilégiées | 535,0 | 300,0 | 300,0 | 300,0 | 300,0 |
| Capitaux propres ordinaires | 2 206,0 | 3 036,1 | 3 113,5 | 3 049,0 | 2 881,2 |
| Total du passif et des capitaux propres | 20 762,5 \$ | 19 341,1 \$ | 12 500,6 \$ | 11 003,1 \$ | 10 563,9 \$ |
| BC | | | | | |
| Espèces et quasi-espèces | 301,2 \$ | – \$ | 15,1 \$ | 115,3 \$ | 32,4 \$ |
| Débiteurs | 165,6 | 311,4 | 224,7 | 70,8 | 23,5 |
| Débiteurs financiers | 7 013,3 | 6 398,3 | 7 140,7 | 6 250,6 | 4 529,2 |
| Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation | 1 350,9 | 1 831,2 | 1 768,1 | 887,2 | 519,5 |
| Immobilisations corporelles | 147,4 | 163,1 | 132,8 | 122,3 | 94,8 |
| Avance à Bombardier | 69,1 | – | – | – | – |
| Autres actifs | 555,2 | 560,6 | 282,2 | 127,2 | 108,4 |
| Total de l'actif | 9 602,7 \$ | 9 264,6 \$ | 9 563,6 \$ | 7 573,4 \$ | 5 307,8 \$ |
| Emprunts à court terme | 2 182,8 \$ | 1 695,3 \$ | 2 531,2 \$ | 2 002,7 \$ | 2 314,2 \$ |
| Avances de Bombardier | – | 20,0 | 205,5 | 459,8 | 458,5 |
| Créditeurs et frais courus | 407,8 | 418,5 | 196,6 | 210,0 | 254,2 |
| Dette à long terme | 5 712,6 | 5 777,0 | 5 251,8 | 3 823,6 | 1 454,2 |
| Autres passifs | 12,8 | 10,8 | 2,5 | 5,9 | – |
| Investissement dans BC | 1 286,7 | 1 343,0 | 1 376,0 | 1 071,4 | 826,7 |
| Total du passif et des capitaux propres | 9 602,7 \$ | 9 264,6 \$ | 9 563,6 \$ | 7 573,4 \$ | 5 307,8 \$ |

DONNÉES TRIMESTRIELLES

Pour les exercices terminés les 31 janvier
(redressé-non vérifié)

| | 2003 | 2002 |
|---|--------------------|--------------------|
| | TOTAL EXERCICE | TOTAL EXERCICE |
| Revenus sectoriels | | |
| Aéronautique | 11 294,4 \$ | 12 289,2 \$ |
| Transport | 9 421,8 | 7 019,5 |
| Produits récréatifs | 2 476,3 | 1 952,6 |
| BC | 894,9 | 966,8 |
| Revenus intersectoriels | (422,5) | (412,5) |
| Revenus de tiers | 23 664,9 \$ | 21 815,6 \$ |
| Bénéfice (perte) avant éléments spéciaux et impôts sur les bénéfices | | |
| Aéronautique | (32,4) \$ | 721,5 \$ |
| Transport | 309,8 | 230,4 |
| Produits récréatifs | 138,4 | 150,3 |
| BC | 103,8 | 41,4 |
| | 519,6 | 1 143,6 |
| Éléments spéciaux | 1 310,8 | 1 093,5 |
| Bénéfice (perte) avant impôts sur les bénéfices | | |
| Aéronautique | (1 343,2) | 364,7 |
| Transport | 309,8 | 156,2 |
| Produits récréatifs | 138,4 | 150,3 |
| BC | 103,8 | (621,1) |
| | (791,2) | 50,1 |
| Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices | (176,0) | 14,1 |
| Bénéfice net (perte nette) | (615,2) \$ | 36,0 \$ |
| Bénéfice (perte) par action | | |
| Bénéfice net | (0,47) \$ | 0,01 \$ |
| Dividende – action classe B | 0,181563 | 0,181563 |
| Fourchette du cours de l'action classe B | | |
| Haut | 15,67 | 24,65 |
| Bas | 3,13 | 9,19 |
| Actifs nets sectoriels | | |
| Aéronautique | | |
| Transport | | |
| Produits récréatifs | | |
| BC | | |
| Créditeurs et frais courus | | |
| Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes | | |
| Passif au titre des prestations constituées et autres | | |
| Avances à BC | | |
| Impôts sur les bénéfices reportés | | |
| Espèces et quasi-espèces | | |
| Total de l'actif – Bombardier | | |
| Investissement dans et avances à BC | | |
| Avances de BC | | |
| Total de l'actif – BC | | |
| Total de l'actif – Bombardier Inc. consolidé | | |

| 2003 | 2002 | 2003 | 2002 | 2003 | 2002 | 2003 | 2002 |
|--------------------------|--------------------------|---------------------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| PREMIER TRIMESTRE | PREMIER TRIMESTRE | DEUXIÈME TRIMESTRE | DEUXIÈME TRIMESTRE | TROISIÈME TRIMESTRE | TROISIÈME TRIMESTRE | QUATRIÈME TRIMESTRE | QUATRIÈME TRIMESTRE |
| 2 655,6 \$ | 2 671,1 \$ | 2 747,5 \$ | 2 767,0 \$ | 2 499,0 \$ | 2 615,2 \$ | 3 392,3 \$ | 4 235,9 \$ |
| 2 314,1 | 840,7 | 2 399,0 | 1 612,7 | 2 294,2 | 1 733,8 | 2 414,5 | 2 832,3 |
| 445,1 | 356,9 | 500,4 | 409,4 | 722,4 | 525,4 | 808,4 | 660,9 |
| 192,0 | 256,8 | 222,3 | 262,1 | 234,6 | 233,0 | 246,0 | 214,9 |
| (98,7) | (100,9) | (101,7) | (102,8) | (104,3) | (109,4) | (117,8) | (99,4) |
| 5 508,1 \$ | 4 024,6 \$ | 5 767,5 \$ | 4 948,4 \$ | 5 645,9 \$ | 4 998,0 \$ | 6 743,4 \$ | 7 844,6 \$ |
| 158,0 \$ | 228,0 \$ | 136,7 \$ | 228,7 \$ | 49,8 \$ | 132,1 \$ | (376,9) \$ | 132,7 \$ |
| 90,6 | 26,4 | 108,5 | 67,1 | 106,7 | 65,3 | 4,0 | 71,6 |
| 26,7 | 19,0 | 36,0 | 28,6 | 57,6 | 44,9 | 18,1 | 57,8 |
| 20,6 | 3,0 | 31,2 | (3,0) | 37,9 | 12,9 | 14,1 | 28,5 |
| 295,9 | 276,4 | 312,4 | 321,4 | 252,0 | 255,2 | (340,7) | 290,6 |
| - | - | 211,4 | - | - | 958,6 | 1 099,4 | 134,9 |
| 158,0 | 228,0 | (74,7) | 228,7 | 49,8 | (164,0) | (1 476,3) | 72,0 |
| 90,6 | 26,4 | 108,5 | 67,1 | 106,7 | 65,3 | 4,0 | (2,6) |
| 26,7 | 19,0 | 36,0 | 28,6 | 57,6 | 44,9 | 18,1 | 57,8 |
| 20,6 | 3,0 | 31,2 | (3,0) | 37,9 | (649,6) | 14,1 | 28,5 |
| 295,9 | 276,4 | 101,0 | 321,4 | 252,0 | (703,4) | (1 440,1) | 155,7 |
| 98,7 | 92,8 | 33,0 | 103,7 | 83,8 | (260,5) | (391,5) | 78,1 |
| 197,2 \$ | 183,6 \$ | 68,0 \$ | 217,7 \$ | 168,2 \$ | (442,9) \$ | (1 048,6) \$ | 77,6 \$ |
| 0,14 \$ | 0,13 \$ | 0,04 \$ | 0,16 \$ | 0,12 \$ | (0,33) \$ | (0,77) \$ | 0,05 \$ |
| 0,046563 | 0,046563 | 0,045000 | 0,045000 | 0,045000 | 0,045000 | 0,045000 | 0,045000 |
| 15,67 | 24,35 | 15,05 | 24,65 | 11,94 | 22,40 | 6,77 | 17,39 |
| 12,70 | 18,80 | 9,92 | 21,26 | 3,13 | 9,19 | 4,46 | 9,80 |
| 5 122,2 \$ | 3 614,4 \$ | 5 500,1 \$ | 4 534,2 \$ | 5 562,9 \$ | 4 996,9 \$ | 3 314,7 \$ | 4 169,2 \$ |
| 416,9 | 512,5 | 796,1 | 479,3 | 890,3 | 294,7 | 133,0 | 322,7 |
| 567,0 | 261,3 | 711,1 | 374,8 | 541,9 | 399,1 | 360,6 | 388,2 |
| 1 338,4 | 1 405,5 | 1 378,8 | 1 394,3 | 1 189,2 | 1 238,2 | 1 286,7 | 1 343,0 |
| 7 444,5 | 5 793,7 | 8 386,1 | 6 782,6 | 8 184,3 | 6 928,9 | 5 095,0 | 6 223,1 |
| 7 137,9 | 4 064,7 | 7 361,6 | 6 441,0 | 7 721,8 | 6 866,9 | 9 167,2 | 7 638,9 |
| 3 787,7 | 2 683,6 | 4 081,0 | 3 678,0 | 3 329,0 | 3 708,2 | 3 816,0 | 3 291,5 |
| 1 090,9 | 509,7 | 1 163,6 | 880,7 | 1 171,7 | 1 007,0 | 1 250,7 | 1 061,6 |
| 92,7 | 522,0 | 165,0 | 99,6 | 66,8 | 83,0 | - | 20,0 |
| 581,3 | 82,0 | 608,8 | 430,4 | 571,0 | 767,4 | 691,8 | 643,2 |
| 510,5 | 411,0 | 392,1 | 647,1 | 1 332,3 | 259,7 | 741,8 | 462,8 |
| 20 645,5 | 14 066,7 | 22 158,2 | 18 959,4 | 22 376,9 | 19 621,1 | 20 762,5 | 19 341,1 |
| (1 431,1) | (1 927,5) | (1 543,8) | (1 493,9) | (1 256,0) | (1 321,2) | (1 286,7) | (1 363,0) |
| - | - | - | - | - | - | (69,1) | - |
| 9 271,3 | 10 253,9 | 10 737,5 | 10 993,2 | 10 977,5 | 9 481,7 | 9 602,7 | 9 264,6 |
| 28 485,7 \$ | 22 393,1 \$ | 31 351,9 \$ | 28 458,7 \$ | 32 098,4 \$ | 27 781,6 \$ | 29 009,4 \$ | 27 242,7 \$ |

PRINCIPALES PLACES D'AFFAIRES

Bombardier Inc.

Bombardier Inc.

Siège social
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Téléphone: +1 514 861-9481
Télécopieur: +1 514 861-7053

www.bombardier.com

Bombardier Aéronautique

Bombardier Aéronautique

Centre administratif
400, chemin de la Côte-Vertu Ouest
Dorval (Québec)
Canada H4S 1Y9
Téléphone: +1 514 855-5000
Télécopieur: +1 514 855-7401

Bombardier Aéronautique

de Havilland
123 Garratt Boulevard
Downsview (Ontario)
Canada M3K 1Y5
Téléphone: +1 416 633-7310
Télécopieur: +1 416 375-4546

Bombardier Aéronautique

Learjet Inc.
One Learjet Way
Wichita, Kansas 67209
États-Unis
Téléphone: +1 316 946-2000
Télécopieur: +1 316 946-2163

Bombardier Aéronautique

Short Brothers plc
Airport Road, Belfast BT3 9DZ
Irlande du Nord
Téléphone: +44 2890 458 444
Télécopieur: +44 2890 733 396

Bombardier Inc.

Services à la défense
10000, rue Helen-Bristol
Aéroport de Montréal, Mirabel
Mirabel (Québec)
Canada J7N 1H3
Téléphone: +1 450 476-4000
Télécopieur: +1 450 476-4460

Bombardier Inc.

Avions Amphibies
3400, rue Douglas B. Floréani
Saint-Laurent (Québec)
Canada H4S 1V2
Téléphone: +1 514 855-5000
Télécopieur: +1 514 855-7604

Bombardier Aéronautique

Flexjet
4651 Dallas Parkway, Suite 600
Dallas, Texas 75240
États-Unis
Téléphone: +1 800 353-9538
Télécopieur: +1 877 225-7329

Bombardier Aéronautique

Flexjet Europe
Vista Office Centre
50 Salisbury Road
Hounslow, Middlesex TW4 6JH
Royaume-Uni
Téléphone: +44 20 8538 0225
Télécopieur: +44 20 8538 0292

Bombardier Aéronautique

Flexjet Asia-Pacific
Suite 2003A
Central Plaza
18, Harbour Road
Wanchai, Hong Kong
Chine
Téléphone: +1 888 880-3539
Télécopieur: +852 2151-4059

Bombardier Aéronautique

Skyjet
1424 16th Street, NW
Suite 210
Washington, D.C. 20036
États-Unis
Téléphone: +1 202 544-3000
Télécopieur: +1 202 546-6155

Bombardier Transport

Bombardier Transport

Centre administratif
1101, rue Parent
Saint-Bruno (Québec)
Canada J3V 6E6
Téléphone: +1 450 441-2020
Télécopieur: +1 450 441-1515

Bombardier Transport

Centre administratif, Europe
Saatwinkler Damm 43
13627 Berlin
Allemagne
Téléphone: +49 30 3832 0
Télécopieur: +49 30 3832 2000

Bombardier Transport

Amérique du Nord
1101, rue Parent
Saint-Bruno (Québec)
Canada J3V 6E6
Téléphone: +1 450 441-2020
Télécopieur: +1 450 441-1515

Bombardier Transport

Trains régionaux et suburbains
Kablower Weg 89
12526 Berlin
Allemagne
Téléphone: +49 30 6793 0
Télécopieur: +49 30 6744 560

Bombardier Transport

Trains interurbains
Place des Ateliers, B.P. 1
59154 Crespin
France
Téléphone: +33 3 27 23 5300
Télécopieur: +33 3 27 35 1624

Bombardier Transport

Métros
Litchurch Lane
Derby DE24 8AD
Royaume-Uni
Téléphone: +44 1332 344 666
Télécopieur: +44 1332 266 463

Bombardier Transport

Véhicules légers sur rail
Donaufelder Strasse 101-103
1211 Vienne
Autriche
Téléphone: +43 1 25 110
Télécopieur: +43 1 25 110 8

Bombardier Transport

Locomotives et wagons
de marchandises
Brown-Boveri Strasse 5
8050 Zurich
Suisse
Téléphone: +41 1 318 3333
Télécopieur: +41 1 318 2727

Bombardier Transport

Systèmes de transport
B.P. 220, Succursale A
Kingston (Ontario)
Canada K7M 6R2
Téléphone: +1 613 384-3100
Télécopieur: +1 613 384-5244

Bombardier Transport

Propulsion et contrôles
Brown-Boveri Strasse 5
8050 Zurich
Suisse
Téléphone: +41 1 318 3333
Télécopieur: +41 1 318 1543

Bombardier Transport

Services
West Street, Crewe
Cheshire CW1 3JB
Royaume-Uni
Téléphone: +44 1270 500 333
Télécopieur: +44 1270 255 439

Bombardier Transport

Systèmes de contrôle ferroviaire
Letcombe Street
Reading RG1 2HW
Royaume-Uni
Téléphone: +44 118 953 8394
Télécopieur: +44 118 953 8483

Bombardier Produits récréatifs

Bombardier Produits récréatifs

Centre administratif
1061, rue Parent
Saint-Bruno (Québec)
Canada J3V 6P1
Téléphone : +1 450 461-7700
Télécopieur : +1 450 461-7743

Bombardier Inc.

Motoneiges, Motomarines et VTT
565, rue de la Montagne
Valcourt (Québec)
Canada J0E 2L0
Téléphone : +1 450 532-2211
Télécopieur : +1 450 532-5133

Bombardier Inc.

75, rue J.-A. Bombardier
Sherbrooke (Québec)
Canada J1L 1W3
Téléphone : +1 819 566-3000
Télécopieur : +1 819 566-3029

Bombardier Inc.

Véhicules utilitaires
1001, rue J.-A. Bombardier
Granby (Québec)
Canada J2J 1E9
Téléphone : +1 450 776-3600
Télécopieur : +1 450 776-3625

Bombardier

Motor Corporation of America
Bateaux et Moteurs hors-bord
10101 Science Drive
Sturtevant, Wisconsin 53177
États-Unis
Téléphone : +1 262 884-5001
Télécopieur : +1 262 884-5194

Bombardier

Motor Corporation of America
6545 US 1
Grant, Florida 32949
États-Unis
Téléphone : +1 321 722-4000
Télécopieur : +1 321 722-4039

Bombardier

Motor Corporation of America
Latin America
480 Sawgrass Corporate Parkway
Suite 100
Sunrise, Florida 33325
États-Unis
Téléphone : +1 954 846-1442
Télécopieur : +1 954 846-1476

Bombardier Mexico, S.A. de C.V.

Isaac Newton #1650
Parque Antonio J. Bermudez
CD. Juarez, Chih. C.P. 32470
Mexique
Téléphone : +1 915 593-5000
Télécopieur : +1 915 593-1059

Bombardier-Rotax GmbH & Co. KG

Welser Strasse 32
A-4623 Gunskirchen
Autriche
Téléphone : +43 7246 6010
Télécopieur : +43 7246 6370

Bombardier-Nordtrac Oy

Teollisuustie 13
PL 8040
FIN-96101 Rovaniemi
Finlande
Téléphone : +358 16 320 8111
Télécopieur : +358 16 320 8240

Bombardier Recreational Products

Australia Pty Limited
56 Canterbury Road
Bankstown
New South Wales, 2200
Australie
Téléphone : +612 9794-6600
Télécopieur : +612 9794-6697

Bombardier Recreational Products Japan Co., Limited

Parale Mitsui Building 15F
Higashida-Cho 8, Kawasaki-Ku
Kawasaki 210-0005
Japon
Téléphone : +81 44-200-1431
Télécopieur : +81 44-200-1432

Bombardier Recreational Products Brasil Ltda.

R. Rui Idelfonso Martins Lisboa, 178
Campinas, Sao Paulo
CEP 13082-450
Brésil
Téléphone : +55 19 3716 8600
Télécopieur : +55 19 3246 3800

Bombardier Recreational Products Europe n.v.

Guldensporenpark 83, building I
B-9820 Merelbeke
Belgique
Téléphone : +32 927 2 6330
Télécopieur : +32 927 2 6369

Bombardier Capital

Bombardier Capital Inc.

12735 Gran Bay Parkway West
Suite 1000
Jacksonville, Florida 32258
États-Unis
Téléphone : +1 904 288-1000
Télécopieur : +1 904 288-1920

Bombardier Capital Inc.

261 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446-0991
États-Unis
Téléphone : +1 802 654-8100
Télécopieur : +1 802 654-8453

Bombardier Capital Inc.

6400, rue Auteuil, 2^e étage
Brossard (Québec)
Canada J4Z 3P5
Téléphone : +1 450 443-4400
Télécopieur : +1 450 443-8943

BCI Finance Inc.

261 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446-0991
États-Unis
Téléphone : +1 802 654-8100
Télécopieur : +1 802 654-8432

Bombardier Capital Rail Inc.

12735 Gran Bay Parkway West
Suite 1000
Jacksonville, Florida 32258
États-Unis
Téléphone : +1 904 288-1000
Télécopieur : +1 904 288-2155

Bombardier Capital Ltée

6400, rue Auteuil, 2^e étage
Brossard (Québec)
Canada J4Z 3P5
Téléphone : +1 450 443-4400
Télécopieur : +1 450 443-8943

La Financière Bombardier Inc.

300 840, 6th Avenue S.W.
Calgary (Alberta)
Canada T2P 3E5
Téléphone : +1 403 238-5045
Télécopieur : +1 403 251-5038

Bombardier Capital Insurance Agency Inc.

12735 Gran Bay Parkway West
Suite 1000
Jacksonville, Florida 32258
États-Unis
Téléphone : +1 904 288-1000
Télécopieur : +1 904 288-1920

RJ Finance Corp. Two

261 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446-0991
États-Unis
Téléphone : +1 802 654-8100
Télécopieur : +1 802 654-8433

Bombardier Inc.

Services immobiliers
2505, rue des Nations
Bureau 200
Saint-Laurent (Québec)
Canada H4R 3C8
Téléphone : +1 514 335-9511
Télécopieur : +1 514 335-7007

Bombardier International

Bombardier International

800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Téléphone : +1 514 861-9481
Télécopieur : +1 514 861-2740

Bombardier Inc.

Suite 2003 A, Central Plaza
18 Harbour Road
Wanchai, Hong Kong
Chine
Téléphone : +1 852 2877-2850
Télécopieur : +1 852 2877-2858

Bombardier Inc.

Bureau de représentation
de Beijing
Unit 2828
Beijing Kerry Centre
Kerry Tower (South Tower)
1 Guang Hua Road, Chaoyang District
Beijing 100020
République populaire de Chine
Téléphone : +86 10 8529 6800
Télécopieur : +86 10 8529 9109

www.bombardier.com



BOMBARDIER

Une expérience extraordinaire