

RAPPORT ANNUEL

EXERCICE CLOS LE 31 JANVIER 2000



BOMBARDIER

CHEF DE FILE MONDIAL



2	Faits saillants
4	Rapport aux actionnaires
8	Discussion et analyse de la direction
10	Bombardier Aéronautique
18	Bombardier Transport
24	Bombardier Produits récréatifs
29	Bombardier Capital
31	Bombardier International
32	Six Sigma
34	Responsabilité sociale
36	Environnement
37	Liquidités et ressources financières
41	Section financière
76	Principales places d'affaires
78	Activités
80	Conseil d'administration et direction
81	Renseignements aux actionnaires

Une année

*Exercice
1999-2000*

Bénéfice net : 718,8 millions \$

Revenus : 13,6 milliards \$

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 Relations
Bombardier Inc.
800 René-Lévesque Blvd. West
Montréal, Québec
Canada H3B 1Y8

Tous droits réservés
© 2000, Bombardier Inc.

Carnet de commandes : 27,2 milliards \$



record

BOMBARDIER

*en termes de bénéfice net,
de revenus et de
carnet de commandes*



La marge bénéficiaire en hausse, les avantages découlant de Six Sigma et le retour à la rentabilité du secteur des produits récréatifs ont permis une amélioration importante du bénéfice net de Bombardier. Les secteurs de l'aéronautique et du transport ont largement contribué à l'augmentation des revenus, alors que les nouvelles commandes reçues ont porté le carnet de commandes total à un nouveau sommet.

FAITS SAILLANTS FINANCIERS**BOMBARDIER INC.**

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

Pour les exercices clos les 31 janvier

2000

1999

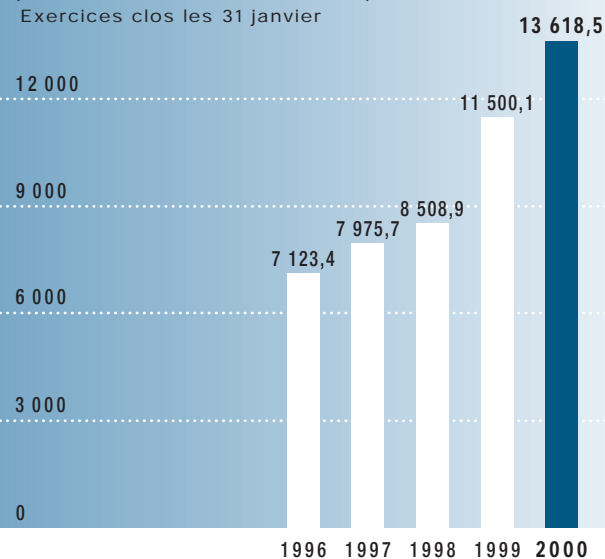
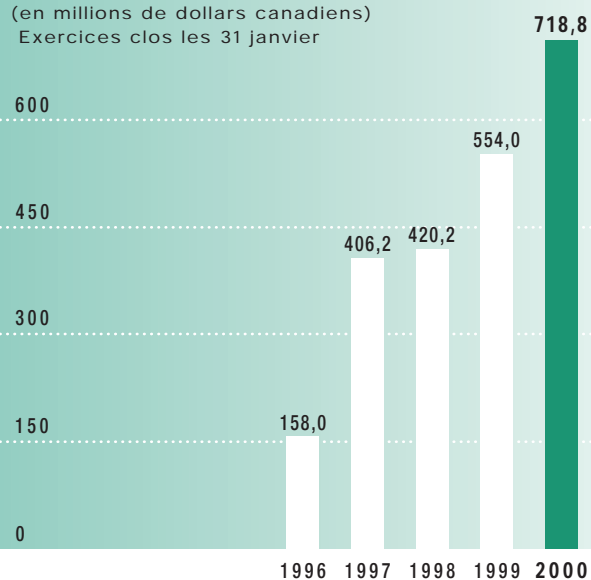
Revenus	13 618,5 \$	11 500,1 \$
Bénéfice avant impôts sur le revenu	1 072,9 \$	826,9 \$
Impôts sur le revenu	354,1 \$	272,9 \$
Bénéfice net	718,8 \$	554,0 \$
Bénéfice par action – non dilué	1,02 \$	0,77 \$
Dividende par action ordinaire :		
Classe A	0,220000 \$	0,170000 \$
Classe B	0,223125 \$	0,173125 \$

Aux 31 janvier

2000

1999

Total de l'actif	17 034,1 \$	14 277,9 \$
Avoir des actionnaires	3 611,8 \$	3 488,5 \$
Acquisitions d'immobilisations	419,5 \$	364,2 \$
Carnet de commandes	27 247,6 \$	25 510,9 \$
Valeur comptable de l'action ordinaire	4,81 \$	4,40 \$
Nombre d'actions ordinaires	688 809 008	683 172 995
Actionnaires inscrits	11 168	10 097

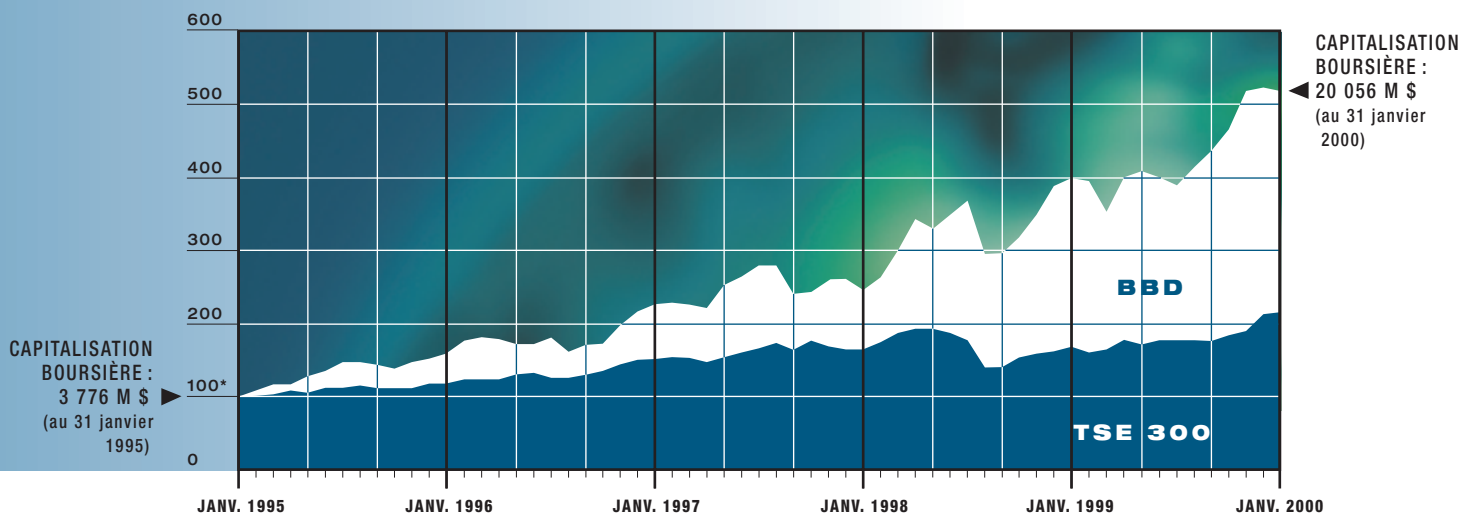
REVENUS(en millions de dollars canadiens)
Exercices clos les 31 janvier**BÉNÉFICE NET**(en millions de dollars canadiens)
Exercices clos les 31 janvier

FAITS SAILLANTS POUR 1999-2000

- Une autre année record en termes de bénéfice net, de revenus et de carnet de commandes.
- Rendement pour les actionnaires, excluant les dividendes, de 30,2 %, en comparaison de 26 % pour l'indice TSE 300. Au cours des cinq derniers exercices, taux de croissance annuel composé du rendement aux actionnaires de 38,9 %, en comparaison de 16,1 % pour le TSE 300.
- Nouveau record de livraisons de 292 appareils, soit 29 % de plus qu'à l'exercice précédent.
- La plus importante commande de CRJ de l'exercice d'une valeur de 1,9 milliard \$ de Northwest Airlines pour 54 appareils, et des options pour 70 additionnels. Nouveau record établi depuis, avec des lettres d'intention pour 94 appareils CRJ avec Delta Connection, pour un montant de 2,9 milliards \$, et des options pour 406 appareils supplémentaires.
- Mise en service du premier avion d'affaires très long-courrier aménagé Global Express de Bombardier.
- Célébration du 25^e anniversaire de Bombardier dans l'industrie du matériel de transport sur rail. Suite à cette première diversification stratégique et à une série d'acquisitions, Bombardier Transport devient un chef de file mondial, tant du point de vue de ses produits et de ses technologies que de sa présence sur le marché.
- Avec ses partenaires Power Pacific Corporation Ltd. et Sifang, obtention d'une première commande d'importance en Chine pour des véhicules sur rail, octroyée par le ministère des Chemins de fer. Démarrage des activités de fabrication en Chine.
- Lancement d'un second modèle de VTT, le DS 650, destiné aux conducteurs sportifs. Le premier modèle de VTT de Bombardier, le Traxter, est désigné « meilleur VTT sur le marché » et « VTT de l'année ».
- Prix du « Design de la Décennie » décerné par la Société des designers industriels d'Amérique et le magazine *Business Week*, pour l'innovation et l'excellence du design des motomarines Sea-Doo.
- Croissance de 32 % des actifs sous gestion de Bombardier Capital, qui totalisent 10,8 milliards \$ en fin d'exercice.
- Grâce au programme d'amélioration de la qualité et de la productivité Six Sigma, réduction des coûts de 89 millions \$. Bombardier est ainsi en bonne voie de dépasser l'objectif initial d'au moins 400 millions \$ en économies par année à l'exercice 2004.

ÉVOLUTION DE L'ACTION DE BOMBARDIER

Du 31 janvier 1995 au 31 janvier 2000



*INDICE : PRIX DE CLÔTURE AU 31 JANVIER 1995 = 100



BOMBARDIER

Laurent Beaudoin,
président du conseil
d'administration et
du comité exécutif
Robert E. Brown,
président et chef
de la direction



UNE AUTRE ANNÉE REMARQUABLE

L'exercice 1999-2000 a de nouveau été remarquable. En plus d'afficher des revenus et un bénéfice record, la Société a atteint son objectif d'accroître le bénéfice par action d'au moins 30 %, tel qu'annoncé au cours de l'année. Bombardier a aussi renforcé sa position de chef de file mondial dans chacun de ses principaux secteurs d'activité.

Les revenus consolidés de l'exercice 1999-2000 ont augmenté de 18 % pour atteindre 13,6 milliards \$. Le bénéfice net, avant les éléments exceptionnels, s'est également accru de façon marquée, grimpant de 36 % pour atteindre 752,4 millions \$. La hausse du bénéfice par action, après les éléments exceptionnels, a été de 32 %. Grâce à la vigueur de ses marchés et au succès de ses produits, le carnet de commandes de Bombardier s'est établi à un niveau record de 27,2 milliards \$ au 31 janvier 2000.

Au début du dernier exercice, Robert E. Brown a été nommé président et chef de la direction alors qu'à titre de président du conseil d'administration et du comité exécutif, Laurent Beaudoin a continué de veiller aux orientations à long terme de la Société.

S'appuyant sur des bases solidement établies, l'entreprise a ainsi continué de croître et de prospérer.

Grâce à l'excellente performance de la Société au cours de l'exercice, nous sommes sur la bonne voie pour atteindre notre objectif de doubler nos ventes durant la période de cinq ans se terminant à l'exercice 2003-2004 et nous avons décidé de réitérer cet objectif de doubler nos ventes au cours des cinq prochaines années, soit à l'exercice 2004-2005.

Nous nous rapprochons également de façon graduelle de notre objectif, établi à l'exercice précédent, de porter notre marge bénéficiaire avant impôts à 11 % à l'exercice 2003-2004. La marge bénéficiaire avant impôts, avant les éléments exceptionnels, est passée de 7,2 % à 8,3 % au cours du dernier exercice, et nous sommes confiants d'atteindre une marge bénéficiaire de 10 % à l'exercice 2001-2002. Cet objectif d'une marge bénéficiaire de 10 %, établi initialement pour l'exercice 2003-2004, a été devancé à l'exercice 2001-2002, et pour l'exercice 2003-2004 nous avons fixé un nouvel objectif de 11 %.

En nous appuyant sur les plans stratégiques de chacun de nos groupes, nous avons établi des objectifs de croissance du bénéfice par action de plus de 30 %, pour chacun des exercices se terminant les 31 janvier 2001 et 2002.

CROISSANCE ET DIVERSIFICATION

Comme la croissance et la rentabilité, la diversification constitue un des éléments prioritaires de notre orientation stratégique, et nous cherchons constamment à assurer un meilleur équilibre entre les différents secteurs d'activité de Bombardier. À cette fin,

il est essentiel que chacun de nos secteurs augmente ses revenus au rythme de la croissance de l'ensemble de la Société. Au cours des années, les avantages de notre diversification ont été clairement démontrés. Par exemple, dans les années 1990, les investissements que nous avons effectués dans le secteur de l'aéronautique ont été soutenus par la profitabilité du secteur des produits récréatifs et par les flux de trésorerie du secteur du matériel de transport.

La diversification de Bombardier est solidement établie. En effet, alors que 40% des revenus proviennent des secteurs du transport, des produits récréatifs et des services financiers, les revenus du secteur de l'aéronautique, qui représentent le reste, sont générés dans trois marchés distincts soumis à des cycles différents :

- les avions d'affaires comblent les besoins des entreprises et des individus;
- les avions de transport régional s'adressent aux compagnies aériennes du monde entier avec des solutions novatrices;
- les activités de services à l'aviation d'affaires et commerciale ajoutent à la diversification et à la stabilité des revenus de Bombardier Aéronautique. Ces services, combinés au programme du Canadair 415 et à la fabrication de composants en sous-traitance, représentent une part importante des revenus du secteur de l'aéronautique.

Pour assurer notre croissance future, nous nous concentrons sur les activités directement liées, ou complémentaires, à nos secteurs clés. Par ailleurs, nous n'hésitons pas à nous départir des activités qui ne cadrent plus avec l'orientation à long terme de la Société – comme nous l'avons fait en vendant notre participation de 50 % dans Shorts Missile Systems Limited.

AÉRONAUTIQUE

La performance de Bombardier Aéronautique au cours de l'exercice 1999-2000 a été remarquable. Les investissements considérables de la Société pour se hisser au rang de chef de file dans les secteurs des avions d'affaires et de transport régional ont porté fruit. Leader mondial dans ce marché, Bombardier est le seul fabricant à offrir à la fois une gamme d'avions à réaction et de biturbopropulseurs. Nous sommes les premiers à offrir un jet régional à 70 places comme nous avons été les premiers à offrir un jet régional à 50 places, le CRJ de séries 100 et 200. Forts de cette avance, nous étudions également la possibilité de lancer un jet régional à 90 places, une version allongée du CRJ700. Notre carnet de commandes fermes totalisait 435 avions de transport régional en fin d'exercice, en hausse de 35 % par rapport à l'année précédente.

Au début du présent exercice, plusieurs ententes importantes de vente ont été conclues dont l'une avec Air Nostrum, d'Espagne, comportant une commande ferme de 44 appareils CRJ200 et Q300. Par ailleurs, des lettres d'intention signées avec Delta Connection, Inc. établissaient le cadre d'une entente portant sur 500 appareils CRJ de séries 200 et 700. Évaluée à 2,9 milliards \$, la commande ferme de Delta, portant sur 94 appareils CRJ 200 et 700, deviendra lorsqu'elle sera finalisée la plus importante commande d'avions de transport régional de l'histoire; l'entente inclut également des options pour 406 appareils. En raison de la vigueur du marché et du niveau élevé de notre carnet de commandes, nous avons déjà pris des mesures pour augmenter la cadence de production des CRJ de séries 100 et 200, de 100 appareils au présent exercice à 135 appareils l'an prochain, et à 150 à l'exercice 2002-2003.

Parmi les autres événements marquants survenus depuis la fin de l'exercice, notons l'importante victoire obtenue par le Canada qui contestait devant l'Organisation mondiale du commerce les subventions abusives du programme brésilien ProEx pour soutenir

les ventes des avions de transport régional d'Embraer. La décision de l'OMC devrait favoriser une concurrence plus équitable dans le marché des avions de transport régional.

Dans l'industrie des avions d'affaires, Bombardier Aéronautique s'est hissé au premier rang l'an dernier sur le plan des revenus. De plus, le nouvel avion à très long rayon d'action Global Express a franchi durant l'année une nouvelle étape avec la livraison des premiers appareils entièrement aménagés.

TRANSPORT

Bombardier Transport occupe maintenant la première place mondiale parmi les fabricants de voitures-passagers. Déjà chef de file dans le marché nord-américain, le groupe a affirmé son leadership grâce à diverses commandes, dont la plus importante fut celle obtenue de la Long Island Railroad portant sur 226 voitures de train de banlieue, assortie d'options pour plus de 800 voitures.

En Europe, Bombardier Transport a pris des mesures énergiques pour s'ajuster aux nouvelles réalités du marché, que ce soit la privatisation au Royaume-Uni, la surcapacité de production en Allemagne ou la multiplication des appels d'offres transnationaux. L'ajustement des capacités de production européennes, principalement en Allemagne, qui a occasionné des frais de restructuration s'élevant à 118 millions \$ aux troisième et quatrième trimestres de l'exercice, vise à obtenir, en Europe, une structure de coûts comparable à celle que nous avons en Amérique du Nord.

PRODUITS RÉCRÉATIFS

Bombardier Produits récréatifs a également atteint son principal objectif, qui était de compléter, à l'exercice 1999-2000, la première phase de son plan de réorganisation et de retrouver la rentabilité. Malgré la baisse des revenus causée par de plus faibles ventes de motomarines et de motoneiges, le groupe a réussi à réaliser un modeste bénéfice avant impôts par rapport à une perte à l'exercice précédent.

Bombardier Produits récréatifs est maintenant en bonne position pour augmenter ses revenus et ses bénéfices, et pour contribuer de façon plus importante aux résultats d'ensemble de la Société. Le marché en croissance des véhicules tout-terrain contribuera dans une large mesure à la performance future du groupe.

Dans le marché de la motoneige, Bombardier Produits récréatifs se rapproche du premier rang et arrive toujours en tête dans le marché de la motomarine. Le groupe s'affirme également comme le chef de file sur le plan des nouvelles technologies susceptibles de relever les défis environnementaux et de sécurité liés à l'industrie de la motomarine.

SERVICES FINANCIERS

Bombardier Capital poursuit sa croissance dans les domaines des services financiers et de la gestion d'actifs en se concentrant sur les créneaux que le groupe connaît bien et où il peut aussi mettre à profit l'expertise des autres groupes de Bombardier. Dans le cadre de notre exercice de planification stratégique, de budgétisation et de la réévaluation de

nos portefeuilles de prêts, nous avons pris la décision de vendre ou de liquider graduellement ceux qui ne cadrent pas avec notre orientation stratégique à long terme. Pierre Lortie, qui était jusque là le président et chef de l'exploitation de Bombardier International, a été nommé président et chef de l'exploitation de Bombardier Capital.

PRÉSENCE INTERNATIONALE

Bombardier International s'est activement consacré à identifier des occasions d'affaires pour les produits, les technologies et l'expertise de la Société dans des marchés géographiques non traditionnels, autres que ceux de l'Amérique du Nord et de l'Europe occidentale. La mise sur pied de Bombardier Sifang Power (Qingdao) Transportation Ltd., coentreprise formée de Bombardier Transport, de Sifang Locomotive & Rolling Stock Works, de Chine, et de la société canadienne Power Pacific Corporation, est un résultat concret de nos efforts en ce sens. La coentreprise, qui démarre présentement ses activités en Chine, a obtenu un premier contrat de conception et de fabrication portant sur 300 véhicules de transport interurbain pour le ministère des Chemins de fer chinois.

EXCELLENCE DE L'EXPLOITATION - SIX SIGMA

La Société vise l'excellence dans toutes les facettes de ses activités. Nous portons nos efforts sur plusieurs aspects de notre exploitation, notamment sur l'optimisation de l'approvisionnement et sur la gestion globale des risques. Des programmes de

rémunération incitatifs fondés sur le rendement ont été instaurés pour les gestionnaires de tous les niveaux. Nous mettons en place des mesures appropriées pour tirer pleinement profit des gains engendrés par l'augmentation de nos volumes de production, l'amélioration de nos compétences et l'apprentissage liés à ces augmentations.

Le programme Six Sigma constitue un élément majeur dans la recherche de l'excellence dans notre exploitation. Introduit au sein de Bombardier Aéronautique en 1997, ce programme d'amélioration a ensuite été mis en œuvre par Bombardier Produits récréatifs et par Bombardier Transport alors que Bombardier Capital y adhérera au cours du présent exercice.

Six Sigma offre des outils de premier ordre pour que la qualité de nos produits et services réponde aux exigences de nos clients et à des coûts les plus bas possible. C'est pourquoi nous avons graduellement augmenté les ressources consacrées à ce programme qui mobilise à l'heure actuelle 350 personnes à plein temps. De plus, quelque 12 000 employés ont été impliqués dans des sessions de formation. Au cours de l'exercice 1999-2000, des économies nettes de 89 millions \$ ont été réalisées grâce aux projets Six Sigma, et nous prévoyons dépasser notre objectif de 400 millions \$ d'économies par année à l'exercice 2003-2004. Ayant maintenant complété la première phase de la mise en place du programme, nous allons concentrer nos efforts sur nos procédés d'ingénierie et de fabrication, de même que sur l'amélioration de la qualité de nos produits et services.



La transition qui a suivi les changements à la direction s'est opérée efficacement. Nommé président et chef de la direction l'an dernier, Robert E. Brown travaille en étroite collaboration avec Yvan Allaire, vice-président exécutif de Bombardier et président du conseil de Bombardier Capital, et Laurent Beaudoin, président du conseil et du comité exécutif de Bombardier.

NOS OBJECTIFS

Pour le reste de l'exercice en cours, et au-delà, les perspectives de marché sont généralement favorables pour nos secteurs d'activité. L'économie nord-américaine conserve sa vigueur et la situation en Europe et en Asie s'améliore. Se fondant sur des prévisions économiques essentiellement positives et sur notre carnet de commandes record de 27,2 milliards \$, nous maintenons nos objectifs élevés de croissance des revenus et du bénéfice pour l'exercice en cours.

Alimenté dans une large mesure par le succès de notre programme de multi-propriété, le marché des avions d'affaires demeure vigoureux. Les commandes record dont nous avons fait mention attestent de la force du marché des avions de transport régional. Bombardier Transport peut compter sur des marchés qui offrent de bonnes possibilités de croissance durant les prochaines années. Le marché nord-américain est particulièrement actif, de même que celui de l'Asie pour des projets clés en main. Ces perspectives économiques favorables sont également de bon augure pour les ventes de nos produits récréatifs.

Nos objectifs globaux ont été atteints pour 1999-2000, tant en termes de croissance des revenus et du bénéfice par action que de l'amélioration de la marge bénéficiaire avant impôts sur le revenu. Bombardier Aéronautique a continué de faire preuve de dynamisme et Bombardier Produits récréatifs a réussi la première phase de son redressement. Bombardier Transport et Bombardier Capital ont pris les mesures nécessaires afin d'améliorer leur performance future. Le programme Six Sigma est mis en œuvre avec énergie dans toute l'entreprise.

Forts de ces réussites, nous nous fixons des objectifs élevés et nous nous dotons des outils nécessaires pour les atteindre. Nous continuerons à investir dans le développement de notre personnel, à soutenir la diversification de nos activités et à nous départir de celles qui ne cadrent plus avec notre orientation à long terme. C'est ainsi que nous pourrions procurer à nos actionnaires un rendement élevé et établir des bases solides pour une croissance rentable et à long terme.

Nous comptons avant tout sur nos 56 000 employés œuvrant dans nos usines et bureaux à travers le monde pour maintenir notre position de chef de file dans nos marchés, réaliser nos objectifs financiers et créer de la valeur pour nos actionnaires. Nous sommes fiers de l'excellence de notre équipe de gestion et de la qualité de tout notre personnel et de son engagement. Nous continuons à faire du développement de nos ressources humaines une priorité afin de conserver le haut niveau d'expertise et de motivation qui est essentiel à l'atteinte de nos objectifs de croissance et de rentabilité.

Conscients de leur contribution à l'essor de la Société, nous voulons remercier tous nos employés de leur ardeur au travail et de leur dévouement. Nous voulons également exprimer notre gratitude aux membres de notre conseil d'administration pour leurs conseils judicieux et leur appui constant.

Au nom du conseil d'administration,

Le président du conseil d'administration
et du comité exécutif,

Signé

Laurent Beaudoin, FCA

Le président et chef de la direction,

Signé

Robert E. Brown

Montréal, Canada
Le 18 mai 2000

DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION



BOMBARDIER

SOMMAIRE

Les états financiers consolidés de Bombardier Inc. donnent le détail de l'addition des comptes des activités des services financiers et immobiliers à ceux des secteurs manufacturiers de la Société. Afin de faciliter la compréhension des différents renseignements présentés dans le rapport annuel, le Sommaire des principales conventions comptables contient une définition des termes utilisés pour décrire l'ensemble des activités de Bombardier Inc. (Bombardier Inc. consolidé), les activités manufacturières (Bombardier), de même que les services financiers et immobiliers combinés sous Bombardier Capital (BC). L'utilisation de cette méthode de consolidation n'a pas d'incidence sur le bénéfice net ou sur l'avoir des actionnaires.

Les activités et la situation financière de BC sont d'une nature très différente de celle des secteurs manufacturiers. C'est pourquoi ces deux types d'activités sont analysés et mesurés à l'aide d'indicateurs de rendement distincts par les marchés financiers. La discussion et l'analyse des activités qui suivent traitent séparément des deux types d'activités pour mieux faire ressortir leurs caractéristiques propres.

Les bilans sont présentés selon un format non classifié, puisque la Société exploite son entreprise en quatre secteurs distincts, chacun caractérisé par des cycles d'exploitation qui lui sont propres.

Le cycle d'exploitation dans le secteur de l'aéronautique est fondé sur la durée de chaque programme. Celle-ci varie, mais couvre habituellement plusieurs années.

Le cycle d'exploitation du secteur des produits récréatifs est de nature saisonnière et repose sur des cycles de moins d'un an. Dans le secteur du transport, la plupart des activités manufacturières effectuées ont trait à des contrats à long terme couvrant des périodes d'un an à trois ans.

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 plusieurs 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 crédit-bail.

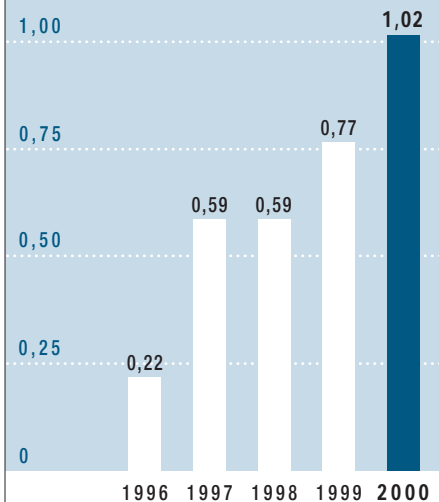
Bombardier comptabilise ses activités selon des méthodes expliquées au Sommaire des principales conventions comptables qui est joint aux états financiers consolidés.

RÉSULTATS CONSOLIDÉS

La Société a connu un autre exercice record en 1999-2000 sur le plan des revenus et du bénéfice avant éléments exceptionnels et impôts sur le revenu. Les revenus consolidés ont totalisé 13,6 milliards \$ au cours de l'exercice clos le 31 janvier 2000, comparativement à 11,5 milliards \$ au cours de l'exercice précédent, soit une augmentation de 18 %, principalement en raison de la croissance dans les secteurs de l'aéronautique et du transport. Le bénéfice avant éléments exceptionnels et impôts sur le revenu a augmenté de 36 % pour l'exercice 2000 à 1 124,0 millions \$, comparativement à 826,9 millions \$ pour l'exercice 1999. Cette excellente performance découle principalement de la hausse marquée des livraisons d'avions et de la marge bénéficiaire avant impôts dans le secteur de l'aéronautique, de même que du retour à la rentabilité du secteur des produits récréatifs à la suite principalement de la réorganisation ayant permis de s'ajuster à la demande du marché. Les revenus du secteur du transport ont augmenté de 16 % et son bénéfice avant éléments exceptionnels et impôts sur le

Bénéfice par action— non dilué

(en dollars canadiens)
Exercices clos les 31 janvier



INFORMATION FINANCIÈRE PROSPECTIVE

Ce rapport énonce des objectifs dont l'atteinte est sujette à des risques et incertitudes. Pour toute information sur les facteurs de risque de nature législative ou réglementaire, économique, climatique, technologique, ou pouvant toucher les fluctuations de taux de change ou la compétitivité, ou pour tout autre facteur important qui pourrait faire en sorte que les résultats atteints diffèrent de façon significative des cibles visées, veuillez consulter la rubrique Risques et incertitudes à la page 39 de ce rapport.

revenu, de 18 %, comparativement à l'exercice précédent. Bombardier Capital a également affiché des revenus record pour l'exercice 2000 grâce à la croissance soutenue des actifs sous gestion. Le bénéfice avant impôts sur le revenu de Bombardier Capital pour l'exercice terminé le 31 janvier 2000 s'est élevé à 28,0 millions \$, en baisse sur le bénéfice de 42,6 millions \$ à l'exercice précédent. L'état consolidé des résultats a également été influencé par la mise en œuvre graduelle du programme Six Sigma, qui est décrit aux pages 32 et 33 du présent rapport.

Une charge exceptionnelle avant impôts sur le revenu de 51,1 millions \$ (33,6 millions \$ après impôts sur le revenu) a été enregistrée au cours de l'exercice 2000; elle découle de la réduction des activités du secteur transport en Europe pour ajuster sa capacité de production à la demande du marché, et de la rationalisation des activités de la Société dans le secteur des services à la défense. Des renseignements détaillés sur les éléments qui composent cette charge et sur le contexte qui a conduit à sa comptabilisation sont présentés ci-après dans chacune des rubriques consacrées à l'information sectorielle.

Pour l'exercice 2000, les impôts sur le revenu de la Société se sont élevés à 354,1 millions \$, en regard de 272,9 millions \$ durant l'exercice 1999. Le taux d'imposition

effectif moyen consolidé des activités mondiales de la Société est resté le même pour les deux derniers exercices, à 33 %. Des informations détaillées sur les éléments de la charge fiscale sont présentées à la note 15 des états financiers consolidés.

Le bénéfice net avant les éléments exceptionnels a atteint 752,4 millions \$ pour l'exercice clos le 31 janvier 2000, ou 1,06 \$ par action sur un nombre moyen d'actions en circulation de 684,5 millions au cours de l'exercice. Le bénéfice net pour la même période s'est établi à 718,8 millions \$, ou 1,02 \$ par action, comparativement à un bénéfice net de 554,0 millions \$, ou 0,77 \$ par action sur un nombre moyen d'actions en circulation de 680,4 millions au cours de l'exercice clos le 31 janvier 1999. Le bénéfice dilué par action pour l'exercice 2000 a été de 1,00 \$, par rapport à 0,76 \$ en 1999, soit une augmentation de 32 % d'un exercice à l'autre. Le calcul du bénéfice dilué par action tient compte de tous les facteurs de dilution.

INFORMATION SECTORIELLE

La direction analyse les rendements des secteurs en se fondant sur le bénéfice ou sur la perte avant les éléments exceptionnels et les impôts sur le revenu. Les services inter-sectoriels sont comptabilisés aux prix courants pratiqués sur le marché, comme s'ils étaient fournis à des tiers.

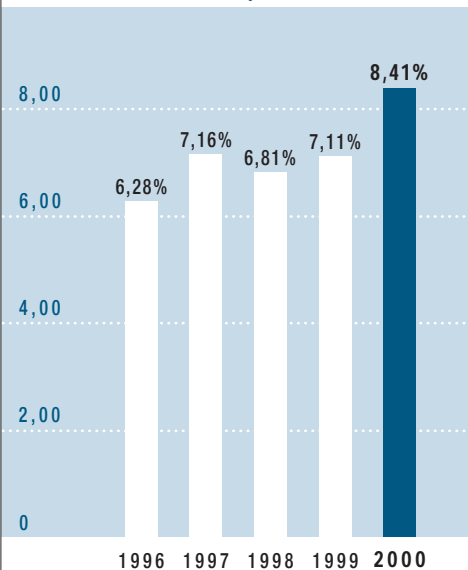
Pour tous les secteurs, les dépenses d'intérêts sont attribuées à chaque secteur selon ses actifs nets. La plupart des dépenses du siège social sont attribuées en fonction de leurs revenus respectifs. Pour les secteurs manufacturiers, les actifs nets sectoriels sont composés des actifs de chaque secteur, à l'exception de l'investissement dans et des avances à BC et des espèces et quasi-espèces, moins les comptes fournisseurs et frais courus et les avances et facturations progressives en excédent des coûts y afférents.

Pour BC, les actifs nets correspondent au montant combiné de l'actif et de la dette subordonnée de BC qui est maintenue à un niveau qui produit un ratio d'endettement, y compris la dette subordonnée d'environ 9 pour 1. Par conséquent, ce montant est présenté à titre d'actif net sectoriel pour BC.

L'analyse des résultats d'exploitation suivante traite des activités des cinq groupes de la Société : Bombardier Aéronautique, Bombardier Transport, Bombardier Produits récréatifs, Bombardier Capital et Bombardier International.

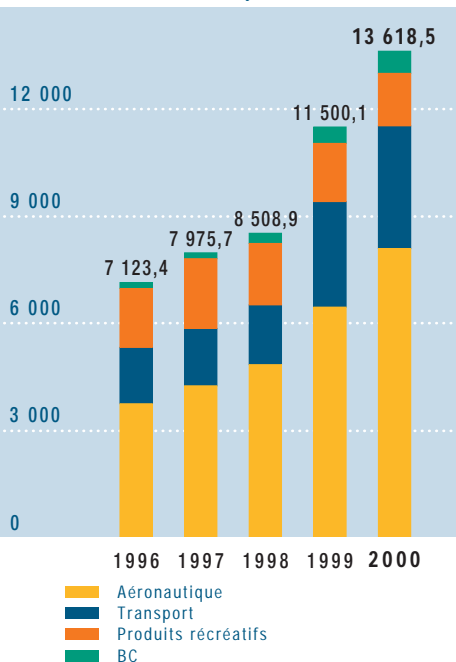
Bénéfice avant éléments exceptionnels et impôts sur le revenu de Bombardier

(en pourcentage des revenus)
Exercices clos les 31 janvier



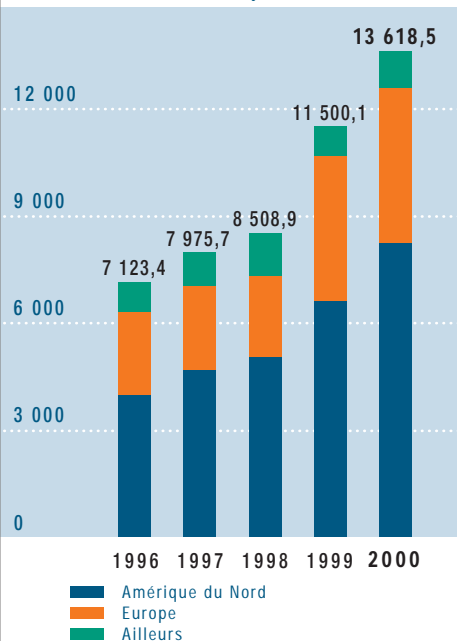
Revenus sectoriels consolidés

(en millions de dollars canadiens)
Exercices clos les 31 janvier



Revenus consolidés par marché

(en millions de dollars canadiens)
Exercices clos les 31 janvier



Numéro 1 mondial
dans les marchés
et de



BOMBARDIER
AÉRONAUTIQUE



des avions d'affaires transport régional



Grâce à sa vaste gamme d'avions d'affaires et à une première année complète de fabrication du Global Express et du Learjet 45, Bombardier Aéronautique est devenu le chef de file des avions d'affaires au chapitre des revenus. Sa position de leader du marché des avions de transport régional s'est également raffermie suite aux nouvelles commandes reçues pour ses appareils CRJ et ses avions à turbopropulsion de série Q.

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE

Michael S. Graff,
président et
chef de l'exploitation



Les résultats d'exploitation de Bombardier Aéronautique proviennent des activités décrites à la page 78 du présent rapport.

Les revenus de Bombardier Aéronautique, avant cessions intersectorielles, se sont élevés à 8,1 milliards \$ en 1999-2000, comparativement à 6,4 milliards \$ en 1998-1999. Cette augmentation de 26 % des revenus est attribuable à une hausse marquée des livraisons d'avions, qui découle principalement de l'atteinte, au cours de l'exercice, de la pleine capacité de production pour les modèles Learjet 45 et Global Express et de l'augmentation du nombre de livraisons des appareils CRJ100 et CRJ200. La croissance rapide du programme de multipropriété Flexjet, dont la flotte a crû de 41 % au cours de l'exercice 1999-2000, a également eu une incidence favorable sur les revenus provenant de la vente de nouveaux avions d'affaires.

Au cours de l'exercice clos le 31 janvier 2000, 104 avions de transport régional, 183 avions d'affaires et 5 avions amphibies ont été livrés pour un total de 292 unités, comparativement à 102, 113 et 12 unités respectivement en 1998-1999. Le nombre total de livraisons d'appareils au cours de l'exercice se terminant le 31 janvier 2001 devrait croître en fonction de l'augmentation de la production des nouveaux appareils Q400 Dash 8 et des appareils CRJ100 et CRJ200.

Reflétant la croissance des revenus qui découle de livraisons plus élevées, le bénéfice avant les éléments exceptionnels et les impôts sur le revenu s'est élevé à 903,9 millions \$ en 1999-2000, soit une augmentation de 33 % par rapport au montant de 681,9 millions \$ dégagé en 1998-1999. Bombardier Aéronautique a réalisé une marge bénéficiaire avant éléments exceptionnels et impôts sur le revenu de 11,1 % en 1999-2000, comparativement à 10,6 % à l'exercice précédent.

Dans le cadre de l'évaluation continue de la pertinence de ses investissements d'affaires, Bombardier Aéronautique a décidé de réduire certaines de ses activités du secteur des services à la défense. Au cours de l'exercice 2000, Bombardier Aéronautique a inscrit un gain net exceptionnel avant impôts sur le revenu de 111,1 millions \$ (93,4 millions \$ après impôts sur le revenu) à la vente de sa participation de 50 % dans Shorts Missile Systems Limited et de 100 % dans Specialist Aviation Services Limited, toutes deux établies au Royaume-Uni. La direction a aussi pris la décision de se retirer de certaines activités de services aux avions commerciaux exécutés par l'entremise de Services à l'aviation commerciale, en raison du niveau d'activité

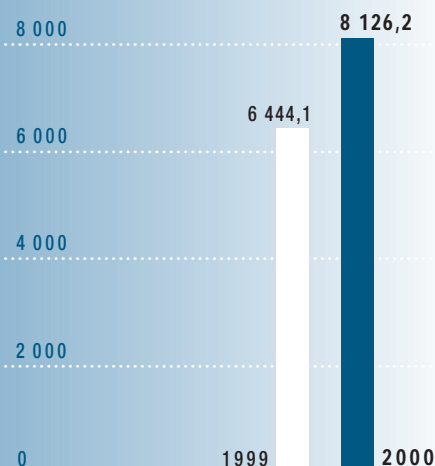
plus faible que prévu. Le gain lors de la vente a été contrebalancé en partie par la dévaluation de la valeur comptable des actifs de Services à l'aviation commerciale ainsi qu'aux frais relatifs à la fermeture des installations existantes. Ces frais de restructuration exceptionnels ont entraîné une réduction du bénéfice avant impôts sur le revenu de 44,5 millions \$ (26,7 millions \$ après impôts sur le revenu). Le gain net avant impôts, qui découle de la réorganisation du secteur des services à la défense, s'est élevé à 66,6 millions \$ (66,7 millions \$ après impôts). Cette réorganisation stratégique des activités permettra à la direction de mieux concentrer ses efforts sur ses activités principales en aéronautique.

Livraisons d'avions d'affaires en 1999-2000

	E.-U.	EUROPE	AILLEURS	TOTAL
Learjet 31A	23	-	2	25
Learjet 45	31	10	14	55
Learjet 60	23	2	4	29
Challenger 604	26	4	10	40
Global Express	20	6	8	34
TOTAL	123	22	38	183

REVENUS

(en millions de dollars canadiens)
Exercices clos les 31 janvier



Au 31 janvier 2000, le carnet de commandes totalisait 18,9 milliards \$, comparativement à 16,2 milliards \$ au 31 janvier 1999. Cette hausse est principalement attribuable au nombre élevé de commandes passées au cours de l'exercice pour des appareils CRJ et pour le tout nouveau biréacteur d'affaires Bombardier Continental Business Jet.

AVIONS D'AFFAIRES

La gamme d'avions d'affaires offerte par Bombardier Aéronautique comprend l'appareil léger Learjet 31A, l'appareil léger-supérieur Learjet 45, l'appareil intermédiaire Learjet 60, l'appareil moyen-supérieur Bombardier Continental, le Challenger 604 à large fuselage et le très long-courrier Global Express de Bombardier, ainsi que les appareils Corporate Jetliner et Special Edition de Canadair, qui sont des versions d'affaires de l'avion de ligne CRJ.

Livraisons

En 1999-2000, Bombardier Aéronautique a livré au total 109 appareils Learjet, parmi lesquels on compte le 2000^e appareil à sortir des chaînes de montage. Par comparaison, les livraisons de l'exercice précédent avaient atteint 64 appareils. Cette augmentation de 70 % s'explique principalement par la première année complète de fabrication du modèle Learjet 45 durant l'exercice 1999-2000, avec des livraisons de 55 unités, comparativement à 13 en 1998-1999. Les livraisons d'appareils Learjet 31A sont passées de 21 unités au cours de l'exercice précédent

à 25 unités et les livraisons d'appareils Learjet 60, de 30 à 29 unités. La plupart des livraisons d'appareils Learjet ont été effectuées à des clients aux États-Unis.

Au cours de l'exercice, Bombardier Aéronautique a livré au total 40 appareils Challenger 604, comparativement à 39 en 1998-1999. Une fois de plus, les États-Unis ont constitué le plus important marché.

Au total, 34 appareils Global Express ont été livrés en vue de leur aménagement intérieur au cours de l'exercice 1999-2000, comparativement à 10 appareils au cours de l'exercice précédent. Au total, six appareils Global Express aménagés ont été livrés au cours de l'exercice 1999-2000.

Parts de marché

L'évaluation des parts de marché dans l'industrie des avions d'affaires se fait en fonction de données fournies pour l'année civile et ne correspond donc pas au nombre de livraisons enregistrées durant l'exercice financier de Bombardier. Les livraisons indiquées ci-après comprennent les appareils vendus aux clients du programme de multi-propriété Flexjet, qui permet à des personnes ou à des entreprises d'acheter une part d'un avion d'affaires Bombardier.

Pour l'année civile 1999, la part du Learjet 31A dans le créneau des appareils légers s'est accrue à 17 % dans un marché de 136 unités, en hausse par rapport à 16 % dans un marché de 140 unités l'année précédente. La part de marché du Learjet 45 a augmenté à 52 % dans un marché de 82 unités dans le créneau des appareils légers-supérieurs, en hausse par rapport à 32 % dans un marché de 22 unités en 1998. Dans le créneau des avions d'affaires intermédiaires, le Learjet 60 a obtenu 29 % dans un marché de 110 unités, comparativement à 31 % dans un marché de 105 unités l'année précédente. La part de marché des appareils Learjet pour l'ensemble des créneaux léger, léger-supérieur et intermédiaire est passée de 23 % en 1998 à 30 % en 1999.

En 1999, la part du Challenger dans le créneau des appareils à large fuselage s'est établie à 30 % dans un marché de 139 unités, comparativement à 35 % dans un marché de 104 unités en 1998. Pour la neuvième année consécutive, la qualité du service après-vente fourni aux exploitants d'appareils Challenger a mérité à Bombardier Aéronautique le premier rang, selon un sondage mené par le magazine *Professional Pilot*.

La part du Global Express s'est établie à 34 % dans un marché de 94 unités dans le créneau des appareils très longs-courriers, comparativement à 8 % dans un marché de 39 unités en 1998.

Développement de produits

Conformément à sa stratégie d'offrir la plus vaste gamme d'avions d'affaires qui soit, Bombardier Aéronautique a officiellement lancé le biréacteur Bombardier Continental au Salon de l'aéronautique de Paris en juin 1999. À la suite du lancement, 54 lettres d'intention ont été converties en commandes fermes, sans compter les appareils commandés pour la flotte de Flexjet. L'appareil Continental, qui s'attaque au créneau en émergence des appareils moyens-supérieurs, a été développé en collaboration avec des partenaires internationaux sur la base du risque partagé et a été conçu en tenant soigneusement compte des attentes des clients. Le programme de fabrication de l'appareil progresse selon l'échéancier; la phase de définition conjointe, les premiers essais des moteurs et l'usinage de la première pièce sont achevés. Le vol inaugural est prévu pour le milieu de 2001 et la première livraison en 2002.

Marché et perspectives

Bombardier Aéronautique continue d'offrir la plus vaste gamme d'avions d'affaires disponible sur le marché grâce à la récente mise en service du Learjet 45 et du Global Express, combinée à l'ajout

Le 2000^e avion d'affaires Learjet issu des lignes d'assemblage, un des tout nouveaux appareils intermédiaires Learjet 45, a été livré en août 1999.





Le programme de multipropriété Flexjet offre une gamme complète d'avions d'affaires Bombardier ainsi que des services de soutien. Ce programme emploie près de 700 personnes, dont 335 pilotes et agents de bord.

du biréacteur Continental en 1999. Sa présence s'étend aux créneaux léger, léger-supérieur, intermédiaire, moyen-supérieur, à large fuselage et très long-courrier.

Huit fabricants se font concurrence dans l'industrie des avions d'affaires à réaction. En 1999, le nombre de livraisons d'avions d'affaires a augmenté de 29 %, passant de 517 à 668 unités, en raison de la popularité grandissante des programmes de multipropriété et de la mise en service de nouveaux modèles. Le marché devrait demeurer ferme, non seulement en raison de ces deux facteurs, mais également à cause du renouvellement des avions vieillissants, l'âge moyen de la flotte mondiale ayant atteint 14,8 ans.

Au cours de l'exercice, Bombardier Aéronautique est devenu le chef de file du secteur des avions d'affaires sur le plan des revenus, avec une part de marché de 27 %, par rapport à 21 % à 1998. Cette position devrait être maintenue dans l'avenir, grâce à la popularité du Global Express et du Learjet 45, et par la mise en service du Continental. Ce dernier offre le meilleur rapport qualité-prix dans le créneau des appareils moyens-supérieurs, un marché qui devrait connaître une croissance importante. En raison du succès remporté par le programme de multipropriété Flexjet, Bombardier Aéronautique s'attend à maintenir le niveau élevé de ses livraisons d'avions d'affaires au cours des prochaines années.

LE PROGRAMME DE MULTIPROPRIÉTÉ FLEXJET

Le programme Flexjet permet aux propriétaires de disposer d'un avion sur demande. La gestion de tous les services de soutien, y compris le personnel navigant, la maintenance, les redevances d'abri et les assurances, est assurée par Flexjet.

Au 31 janvier 2000, la flotte de Flexjet se composait de 83 appareils, dont quatre pour le nouveau programme européen Flexjet lancé en juin 1999. À la fin de l'exercice précédent, la flotte comptait 59 appareils. Au cours de l'exercice, le nombre de clients propriétaires d'une part d'avion d'affaires du programme Flexjet, qui donne droit à un certain nombre d'heures de vol par année, s'est accru de 32 % pour atteindre 428 au 31 janvier 2000, comparativement à 324 au 31 janvier 1999.

Marché et perspectives

Les ventes d'appareils destinés aux programmes de multipropriété ont connu une croissance annuelle moyenne de 42 % au cours des trois dernières années. Flexjet détient le deuxième rang parmi les programmes de multipropriété actuellement offerts aux États-Unis. En étant le fabricant d'origine des appareils et en offrant une gamme complète d'avions d'affaires ainsi que des services de soutien, Bombardier Aéronautique jouit d'une position privilégiée pour accentuer sa pénétration de ce marché

en pleine expansion, qui a représenté 14 % des 668 livraisons de l'industrie en 1999, comparativement à 13 % des 517 livraisons en 1998.

SERVICES À L'AVIATION D'AFFAIRES

Bombardier Aéronautique fournit un large éventail de services à ses clients de l'aviation d'affaires, dont la gestion des appareils, leur maintenance, leur aménagement intérieur, la formation des pilotes et des techniciens de maintenance.

Maintenance des avions d'affaires

Le réseau de maintenance des Services à l'aviation d'affaires de Bombardier Aéronautique a continué de connaître une forte croissance au cours de la dernière année. Les installations de Fort Lauderdale, en Floride, seront agrandies. Cet agrandissement, combiné à l'inauguration de nouvelles installations de maintenance à Dallas, au Texas, au printemps 2000, augmentera de 25 % la capacité de ses services à l'aviation d'affaires.

Aménagement intérieur d'avions d'affaires

Bombardier Aéronautique a réalisé l'aménagement intérieur de 119 appareils à ses centres de finition. La capacité a été augmentée grâce à l'ajout d'un nouveau hangar de finition et d'un nouvel atelier de peinture à Tucson, en Arizona. Bombardier Aéronautique a également conclu des ententes avec des centres de finition indépendants reconnus en vue d'offrir le même service pour les appareils Challenger et Global Express. Ainsi, les calendriers d'aménagement des nouveaux avions d'affaires de Bombardier Aéronautique pourront être accélérés et permettront d'offrir plus de souplesse aux clients de plus en plus nombreux.

Programme Flexjet

(AUX 31 JANVIER)

PROFIL DE LA FLOTTE :

	1999	2000
Learjet 31A	21	26
Learjet 45	-	1
Learjet 60	26	38
Challenger 601/604	12	18
Nombre total d'appareils composant la flotte	59	83
Nombre de propriétaires	324	428

AVIONS DE TRANSPORT RÉGIONAL

La gamme des avions de transport régional de Bombardier Aéronautique comprend les appareils à 50 places CRJ100* et CRJ200*, l'appareil à 70 places CRJ700* et la gamme d'avions à turbopropulsion Dash 8 de série Q, constituée des appareils à 37 places Q100* et Q200*, de l'appareil à 50 places Q300* et de l'appareil à 70 places Q400*.

Livraisons

En 1999-2000, Bombardier Aéronautique a livré 81 appareils CRJ*, comparativement à 72 en 1998-1999. Les principales livraisons ont été celles de 17 appareils CRJ100 à Comair et de 12 appareils CRJ200 à Atlantic Southeast Airlines, toutes deux des États-Unis. Les 52 autres livraisons d'appareils se sont réparties entre 13 autres clients à travers le monde.

Onze clients ont pris livraison de 23 appareils de série Q en 1999-2000, comparativement à 30 durant l'exercice précédent. La livraison de neuf appareils Q200 à US Airways Express a été la plus considérable de l'exercice. Le premier appareil Q400 a été livré à SAS Commuter du Danemark.

Commandes et carnet de commandes

En 1999-2000, Bombardier Aéronautique a obtenu des commandes totales portant sur 216 appareils, comparativement à 231 en 1998-1999.

De ce total, des commandes portant sur 152 appareils CRJ ont été passées par 17 clients, comparativement à 223 appareils en 1998-1999. En plus de la commande de Northwest Airlines pour 54 appareils CRJ200 annoncée au début de l'exercice, les principaux contrats pour des appareils CRJ200 ont été passés par SkyWest (30) et Atlantic Coast Airlines (23), toutes deux des États-Unis.

En 1999-2000, la liste des transporteurs exploitant des appareils CRJ s'est enrichie de neuf nouveaux clients, en provenance de divers pays, pour s'élever à 37 au 31 janvier 2000. Au cours de l'exercice, les nouveaux clients, y compris Northwest Airlines avec ses 54 appareils déjà mentionnés, ont acheté un nombre total de 75 appareils CRJ200, soit : Shandong Airlines (5) de la République populaire de Chine; Jersey European Airways (4) du Royaume-Uni; Shanghai Airlines (3) de la République populaire de Chine; The Fair Inc. (2) et J-Air (2), toutes deux du Japon; Palestinian Airlines (2) du Moyen-Orient;

Livraisons d'avions de transport régional en 1999-2000

	É.-U.	EUROPE	AILLEURS	TOTAL
CRJ100/200	58	17	6	81
Q100/200	12	1	3	16
Q300	-	4	2	6
Q400	-	1	-	1
TOTAL	70	23	11	104

Commandes d'avions de transport régional en 1999-2000

	É.-U.	EUROPE	AILLEURS	TOTAL
CRJ100/200	110	19	15	144
CRJ700	5	3	-	8
Q100/200	9	3	5	17
Q300	-	9	7	16
Q400	15	13	3	31
TOTAL	139	47	30	216

et Cimber Air (2) du Danemark. Un autre client a acheté un appareil Special Edition, version d'affaires de l'avion CRJ.

Avec sa commande de trois appareils, Maersk Air, du Royaume-Uni, est devenue un nouveau client des appareils CRJ700.

Au 31 janvier 2000, 726 appareils au total avaient été commandés depuis le lancement du programme des appareils CRJ, incluant 371 unités déjà livrées.

En 1999-2000, les commandes d'appareils de série Q se sont élevées à 64 unités, comparativement à 21 au cours de l'exercice précédent. Cette importante augmentation provient des commandes de 15 clients, en majorité nouveaux pour des appareils de série Q, soit : Jersey European Airways (4 Q400, 4 Q300 et 3 Q200); Air Nippon Co. (3 Q300) du Japon; Changan Airlines (3 Q400) de la République populaire de Chine; Palestinian Airlines (2 Q300); et Nagasaki Airways Co. Ltd. (1 Q200) du Japon. Les principales commandes d'appareils de série Q passées au cours de l'exercice provenaient d'Horizon Air avec 15 Q400 et de US Airways Express avec neuf Q200.

Au 31 janvier 2000, 79 clients avaient passé des commandes fermes pour un total de 619 appareils Dash 8 depuis le lancement de ce programme incluant 539 appareils déjà livrés.

À la fin de l'exercice, le carnet de commandes fermes de Bombardier Aéronautique pour des avions de transport régional comprenait 435 appareils. De plus, les options et les commandes conditionnelles représentaient 551 appareils additionnels. Compte tenu de l'importance de son carnet de commandes, Bombardier Aéronautique a décidé durant l'exercice d'augmenter la cadence de fabrication des CRJ à 50 places pour passer à 9,5 appareils par mois à compter de l'été 2000. Au total, 100 appareils seront ainsi produits au cours de l'exercice 2000-2001.

Le biréacteur Bombardier Continental Business Jet a été lancé en juin 1999 à l'occasion du Salon de l'aéronautique de Paris. L'appareil est destiné au créneau en pleine expansion des avions d'affaires à réaction moyens-supérieurs.



Au cours du premier trimestre de 2000-2001, Air Nostrum, d'Espagne, a passé une commande de 29 appareils Q300 à turbo-propulsion et 15 biréacteurs CRJ200. De plus, Bombardier Aéronautique a signé une lettre d'intention avec Comair et Atlantic Southeast Airlines, transporteurs de Delta Connection, pour une commande ferme de 25 appareils CRJ700, et 69 appareils CRJ200 dans une variété de configurations à 40, 44 et 50 places. En vertu de ces annonces, Bombardier Aéronautique planifie une nouvelle augmentation de la cadence de production des appareils CRJ200, à raison de 12,5 appareils par mois, à compter du printemps 2001. Ainsi, 135 appareils seraient produits au cours de l'exercice 2001-2002, et 150 en 2002-2003.

Parts de marché

Conformément à la méthode généralement appliquée dans l'industrie, la part de marché des avions de transport régional de Bombardier Aéronautique est calculée sur la base des commandes enregistrées au cours de l'année civile. Elle ne correspond donc pas au nombre de commandes prises durant l'exercice financier de Bombardier.

En 1999, la gamme d'appareils CRJ a obtenu une part de marché de 41 % dans le créneau des avions de transport régional à réaction de 20 à 90 places, soit 172 des 421 unités commandées. Cette part se compare à 46 %, ou 192 des 414 unités commandées en 1998.

Le créneau des avions à turbopropulsion s'est raffermi en 1999 avec des commandes de 98 appareils de 20 à 90 places, comparativement à des commandes de 82 unités en 1998. De plus, la part de marché des appareils de série Q a augmenté à 67 % du créneau des

La polyvalence des aménagements intérieurs du très long-courrier d'affaires Global Express de Bombardier permet d'augmenter le confort et la productivité durant des trajets qui peuvent durer jusqu'à 14 heures sans escale.

Carnet de commandes d'avions de transport régional au 31 janvier 2000

	CARNET DE COMMANDES FERMES	OPTIONS ET COMMANDES CONDITIONNELLES	TOTAL
CRJ100/200	251	285	536
CRJ700	104	172	276
Q100/200	9	2	11
Q300	11	30	41
Q400	60	62	122
TOTAL	435	551	986

avions à turbopropulsion, grâce à des commandes de 66 unités en 1999 comparativement à 30 %, ou 25 des 82 unités commandées en 1998.

Les commandes combinées pour les appareils CRJ et de série Q ont valu à Bombardier Aéronautique une part globale de 46 % du créneau des avions de transport régional de 20 à 90 places en 1999, représentant 238 des 519 unités commandées, en regard de 44 % des 496 unités commandées durant l'année précédente.

Pour la cinquième année consécutive, Bombardier Aéronautique a été classé au premier rang par le magazine *Professional Pilot* sur le plan de la qualité d'ensemble du service après-vente de ses avions de transport régional.

Développement de produits

En 1999, l'appareil Q400 a obtenu la certification de type de Transports Canada et des Joint Airworthiness Authorities d'Europe. La Federal Aviation Administration des États-Unis a délivré la certification de type en février 2000. L'appareil a également été certifié du même type de pilotage que les autres appareils de série Q, pour ainsi procurer des économies importantes aux transporteurs exploitant d'autres appareils de cette même série. Le premier appareil de série Q400 a été livré au cours du dernier trimestre de 1999-2000.

Le programme de développement de l'appareil CRJ700 à 70 places s'est poursuivi au cours de l'exercice selon le calendrier prévu, y inclus la sortie d'usine et le vol inaugural qui ont eu lieu en mai 1999. Quatre appareils prennent actuellement part au programme d'essais en vol aux installations de Bombardier Aéronautique à Wichita, au Kansas. On prévoit la certification de l'appareil au cours du dernier trimestre de 2000; les premières livraisons seront effectuées peu après.

Tenant compte des recommandations formulées par les membres du conseil consultatif des transporteurs, mis sur pied pour déterminer les exigences des clients dans le créneau des appareils à 90 places, Bombardier a annoncé, en septembre 1999, son intention de développer le CRJ900*, une version allongée du CRJ comptant de 86 à 90 places. Advenant qu'une décision soit prise au cours du deuxième trimestre de 2000-2001, les premières livraisons d'appareils CRJ900 auront lieu durant le quatrième trimestre de 2002. L'appareil offrira d'importantes économies d'exploitation et partagera de très nombreuses caractéristiques avec les autres appareils de la gamme des CRJ.

Bombardier Aéronautique considère que le marché des appareils de 100 à 110 places représente un créneau prometteur. Un nouvel appareil à réaction de ce type est susceptible de satisfaire à un besoin qui n'est pas adéquatement comblé par les appareils disponibles sur le marché actuellement. Les études pour un appareil de cette catégorie se poursuivent.





Les nacelles de moteurs, le fuselage avant et les composants en matériaux composites de l'appareil Global Express sont produits dans les installations de Bombardier Aéronautique en Irlande du Nord.

Marché et perspectives

Le marché des appareils de transport régional continue de croître. En 1999, selon les données statistiques recueillies par des transporteurs régionaux aux États-Unis, le nombre de passagers-milles payants a connu une très forte croissance évaluée à 17,1 %, soit beaucoup plus que la croissance d'environ 3,3 % des grandes compagnies aériennes. Les transporteurs régionaux en Europe ont également enregistré une croissance de 10 % du nombre d'embarquements. Le marché de la région Asie-Pacifique est en émergence, comme en fait foi la vente par Bombardier Aéronautique, au cours de l'exercice, de 20 appareils de transport régional à huit différents transporteurs en Chine, au Japon et à Taïwan.

En 1999, le nombre brut de commandes a atteint 519 pour les appareils de 20 à 90 places dans le secteur des avions de transport régional. Le carnet de commandes fermes de l'industrie a atteint le niveau record de près de 1 000 appareils dans la catégorie des 20 à 90 places. La forte demande pour les

appareils de transport régional devrait persister au cours des cinq prochaines années en raison de la vigueur de l'économie mondiale et de la rentabilité des transporteurs régionaux.

Quatre fabricants se font maintenant concurrence dans le créneau des avions de transport régional à réaction de 20 à 90 places. Bombardier Aéronautique conserve sa position de chef de file dans le créneau des appareils de 50 à 70 places. Dans celui des appareils à 70 places, le CRJ700 détient une forte avance sur la concurrence au chapitre du nombre de commandes et des délais de mise en service. Le CRJ900, s'il est lancé, sera mis en service bien avant tout autre appareil concurrent, ce qui lui procurera un avantage notable.

À la suite de la consolidation de l'industrie en 1999, seuls deux fabricants occupent le créneau des appareils à turbopropulsion de 20 à 90 places.

AVIONS AMPHIBES

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

Bombardier Aéronautique a livré cinq appareils Canadair 415 en 1999-2000, comparativement à 12 en 1998-1999. Au cours de l'exercice, quatre appareils ont été commandés par deux exploitants de Canadair 415. Au 31 janvier 2000, le carnet de commandes comptait 11 appareils.

Dans son rôle principal de lutte contre les incendies, l'appareil amphibie Canadair 415 ne prend que 12 secondes pour écoper à vitesse élevée une charge d'eau de 6 137 litres à la surface de tout plan d'eau propice.

FABRICATION DE COMPOSANTS POUR DES TIERS

La plupart des activités de conception, de mise au point et de fabrication de gros composants de cellules d'avions de Bombardier Aéronautique sont réalisées aux installations de Saint-Laurent, au Québec, où des composants sont fabriqués pour Boeing et Aerospaciale, et à Belfast, en Irlande du Nord, où des composants sont fabriqués pour Boeing et où les nacelles de moteurs et leurs composants sont fabriqués pour Rolls-Royce, General Electric et International Aero Engines.

Les revenus tirés de la fabrication de composants sont demeurés constants, comparativement à l'exercice précédent, mais cette activité représente maintenant un plus faible pourcentage du total des revenus.

SERVICES À LA DÉFENSE

À la suite du désinvestissement décrit à la note 14 des états financiers consolidés ainsi qu'à la page 12 du présent rapport, les activités de Bombardier Aéronautique en matière de services à la défense se limitent à la formation au pilotage et aux services à l'aviation pour des clients de la défense.

En 1999-2000, la préparation du programme d'entraînement au vol des pilotes de l'OTAN s'est poursuivie, alors que le Danemark et le Royaume-Uni se joignaient officiellement au programme.

* Marque de commerce de Bombardier Inc.



Chef de



BOMBARDIER
TRANSPORT

file mondiale

*dans la fabrication de
véhicules-passagers sur rail*



*Bombardier Transport a conquis
la position de chef de file mondiale
de la fabrication de véhicules
de transport-passagers sur rail.
Le train Acela d'Amtrak,
premier train à grande vitesse
en Amérique du Nord, réduira
considérablement la durée
des trajets dans le corridor
Washington – New York – Boston.*

BOMBARDIER TRANSPORT

Jean-Yves Leblanc,
président et
chef de l'exploitation



Les résultats d'exploitation de Bombardier Transport proviennent des activités décrites à la page 78 du présent rapport.

En 1999-2000, les revenus de Bombardier Transport, avant cessions intersectorielles, ont augmenté de 16 % pour atteindre 3,4 milliards \$, comparativement à 3,0 milliards \$ en 1998-1999. Cette hausse est attribuable à l'accroissement des livraisons et des travaux en cours réalisés sur d'importants contrats en Europe et en Amérique du Nord.

Le bénéfice avant éléments exceptionnels et impôts sur le revenu s'est accru de 18 % pour atteindre 174,4 millions \$, comparativement à 147,9 millions \$ pour l'exercice clos le 31 janvier 1999, en raison de l'augmentation des niveaux de production. La marge bénéficiaire avant éléments exceptionnels et impôts sur le revenu a légèrement augmenté, passant de 5,0 % à 5,1 %.

Au cours de l'exercice clos le 31 janvier 2000, Bombardier Transport a décidé de mettre en place un plan de réduction de la main-d'oeuvre et de procéder au regroupement de certaines de ses installations de fabrication en Europe. Ces mesures ont été entreprises suite au ralentissement du marché européen de matériel de transport, qui a entraîné une surcapacité de production généralisée en Europe. Les frais exceptionnels de restructuration de 117,7 millions \$ (100,3 millions \$ après impôts sur le revenu) ont trait à des indemnités de cessation d'emploi et à d'autres coûts de cessation d'emploi involontaire, ainsi qu'à des pertes découlant de la réduction de valeur de l'écart d'acquisition et d'actifs manufacturiers situés principalement en Allemagne. La direction prévoit achever l'exécution de son plan de restructuration au cours de l'exercice 2001.

Des retards et des coûts additionnels ont été enregistrés dans le cadre du contrat pour le train à grande vitesse Acela d'Amtrak. Ces coûts ont été reflétés en totalité dans les résultats de l'exercice terminé le 31 janvier 2000.

Au 31 janvier 2000, la valeur du carnet de commandes de Bombardier Transport se chiffrait à 8,3 milliards \$, comparativement à 9,3 milliards \$ au 31 janvier 1999. La diminution est principalement attribuable à la variation dans les taux de change relativement aux carnets de commandes des établissements européens. Le carnet, au 31 janvier 2000, se répartissait à raison de 3,5 milliards \$ pour les activités nord-américaines et de 4,8 milliards \$ pour les activités européennes.

ACTIVITÉS

Bombardier Transport est un chef de file mondial en conception, fabrication et distribution de matériel de transport sur rail. Sa gamme de produits s'étend des véhicules de transport-passagers et des wagons à marchandises aux systèmes de transport en commun clés en main, y compris les services d'exploitation et de maintenance.

MATÉRIEL DE TRANSPORT-PASSAGERS

Transport urbain (Livraisons et travaux en cours)

En 1999-2000, les principales livraisons en Amérique du Nord dans le domaine du transport urbain comprenaient les dix premiers véhicules d'une commande de 680 voitures pour le métro de la ville de New York, ainsi que 76 voitures de métro pour la Toronto Transit Commission. La société Sistema de Transporte Colectivo de México a pris livraison de 18 nouvelles voitures de métro et de 72 autres remises à neuf.

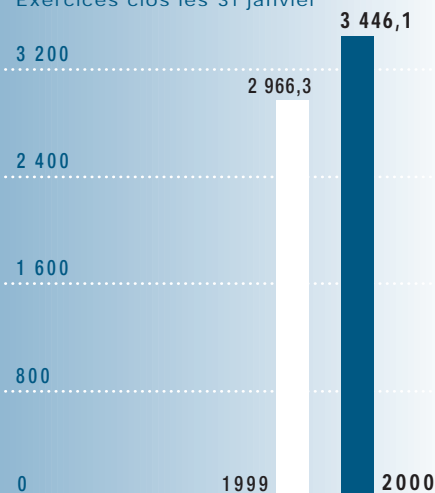
En Europe, Bombardier Transport a parachevé une commande avec la livraison de 25 voitures de métro pour la ville de Bruxelles, tandis que la S-Bahn de Berlin a reçu 60 voitures de métro. Un nombre total de 50 tramways ont également été expédiés dans différentes villes d'Allemagne, 14 l'ont été à Londres et 11 à Stockholm. La ville de Rotterdam a également reçu 28 voitures de type LRV.

De plus, 120 voitures de métro ont été remises à neuf pour la London Underground.

Les travaux se sont poursuivis pour la commande de 60 voitures requises pour le prolongement du réseau du SkyTrain de Vancouver, ainsi que pour la commande

REVENUS

(en millions de dollars canadiens)
Exercices clos les 31 janvier



de 32 véhicules destinés à l'aéroport John F. Kennedy (JFK) de New York. En Europe, les travaux en cours ont porté sur des commandes de tramways passées par différents clients allemands et sur des voitures de métro destinées à la ville d'Helsinki.

Transport urbain (Commandes)

Au cours de l'exercice, Bombardier Transport a obtenu plusieurs commandes, incluant 159 tramways pour plusieurs villes d'Allemagne et 27 tramways à plancher surbaissé pour les villes de Graz et de Linz, en Autriche. Les autres commandes en provenance d'Europe ont été passées par la Docklands Light Railway de Londres pour 12 rames de métro automatisées de deux voitures, et par la ville de Rotterdam pour 39 véhicules LRV.

Transport de banlieue et régional (Livraisons et travaux en cours)

En Amérique du Nord, la commande de trains de banlieue à rames réversibles pour la MTA Metro-North Railroad de New York a été complétée à la suite de la livraison des 50 derniers véhicules. Un premier véhicule a été livré sur une commande pour des trains de banlieue à rames réversibles pour la South Eastern Pennsylvania Transportation Authority. La Central Puget Sound Regional Transit Authority de Seattle a pris livraison de ses quatre premières voitures de banlieue à deux niveaux.

En Europe, la plupart des livraisons ont été effectuées pour le marché allemand. La Deutsche Bahn a reçu 141 voitures de train de banlieue à deux niveaux et, conjointement avec des sociétés de transport régional, a pris livraison de 67 rames automotrices diesel Talent de même que de 18 automotrices articulées diesel. Par ailleurs, la société de crédit-bail HSBC, du Royaume-Uni, anciennement Forward Trust, a pris livraison de 60 voitures de train de banlieue remises à neuf.

Les travaux se sont aussi poursuivis sur la commande de la Deutsche Bahn portant sur 75 automotrices articulées diesel et sur 79 rames automotrices diesel Talent de trois voitures et 11 rames de deux voitures.

Transport de banlieue et régional (Commandes)

Dans le créneau du transport de banlieue, la plus importante commande obtenue durant l'exercice a porté sur 226 voitures de train de banlieue pour la Long Island Rail Road. Le contrat prévoit des options pouvant atteindre 808 véhicules additionnels. Les autres commandes en provenance de clients nord-américains ont porté sur 62 voitures de train de banlieue à deux niveaux pour les sociétés de transport en commun de Los Angeles, San Joaquin, Seattle et Vancouver. La région municipale d'Ottawa-Carlton a également commandé trois rames automotrices diesel Talent.

En Europe, un important contrat a été conclu au cours de l'exercice pour la fabrication de 210 voitures de train de banlieue à deux niveaux pour la Société Nationale des Chemins de fer Belges. Avec des partenaires, Bombardier Transport a également reçu des commandes de clients régionaux de l'Allemagne pour 34 rames automotrices diesel de deux voitures. De plus, la Deutsche Bahn a commandé 56 voitures de train de banlieue à deux niveaux et la Israel Railways en a, pour sa part, commandé 32.

Transport interurbain (Livraisons et travaux en cours)

Les travaux parachevés pour des entreprises de services de transport interurbain comprennent la livraison à la Deutsche Bahn, dans le cadre d'une entente consociative, de 46 voitures pour passagers pour le train à grande vitesse interurbain ICE, ainsi que la livraison de 76 voitures pour le train à grande vitesse ICE T à système pendulaire.

Les travaux d'ingénierie et de production se poursuivent sur les voitures du train à grande vitesse Acela[†] d'Amtrak, qui sillonnera le corridor Washington-New York-Boston. Bien que la vérification et les essais de mise en service du matériel progressent, des retards ont été causés par un certain nombre de facteurs, dont des difficultés techniques, des travaux additionnels requis par Amtrak et la nature du projet.

Le contrat avec Virgin Rail, obtenu en 1998-1999, pour la fabrication de 352 voitures diesel-électriques destinées au service CrossCountry au Royaume-Uni a généré beaucoup d'activités en 1999-2000. Les premières voitures ont été assemblées et on procède maintenant à leur finition. Les essais du premier train s'amorceront d'ici le milieu de l'an 2000, conformément à l'échéancier convenu avec le client.

Transport interurbain (Commandes)

En 1999-2000, Bombardier Transport a obtenu une commande de la Société Nationale des Chemins de fer Français pour la fabrication de 36 voitures TGV Duplex à grande vitesse. Au cours du premier trimestre de l'exercice 2000-2001, un contrat a été conclu avec les chemins de fer des Pays-Bas pour la livraison de 252 nouvelles voitures de transport interurbain, de même que pour la modification de 290 véhicules actuellement en service.

En novembre 1999, Bombardier Transport a réalisé une percée dans le marché chinois, par l'intermédiaire d'une coentreprise qui s'est vu octroyer un contrat du ministère des Chemins de fer pour fournir 300 véhicules-passagers de luxe de transport interurbain. Ce contrat a permis à la coentreprise de procéder à la construction d'une installation de fabrication dans la ville de Qingdao, située à quelque 650 kilomètres de Beijing.

La ville de Rotterdam, qui exploite depuis novembre 1998 des voitures de métro fabriquées par Bombardier Transport, a commandé 39 véhicules additionnels en 1999-2000.





Au cours de l'exercice, Bombardier Transport a complété les deux dernières sections du système de métro léger automatique de la ville de Kuala Lumpur, en Malaisie, qui sont entrées en service commercial en juin 1999.

Marché et perspectives

En raison des fluctuations cycliques qui caractérisent le marché du matériel de transport-passagers sur rail, Bombardier Transport détermine sa part de marché selon une moyenne calculée en fonction du nombre total des véhicules commandés au cours des trois dernières années civiles pour l'ensemble du secteur. En se fondant sur ce calcul, Bombardier Transport a conservé sa position de chef de file des marchés américain et canadien, obtenant 50 % des commandes, en regard de 52 % auparavant. Pour la même période, la part de Bombardier Transport dans le marché européen du matériel roulant est passée à 25 %, comparativement à 22 % auparavant.

Bombardier Transport prévoit que les marchés où il est actif devraient continuer à offrir de bonnes possibilités de croissance durant les cinq prochaines années. D'importants programmes de métros sont susceptibles de se concrétiser au Canada et aux États-Unis, et la demande pour les services de trains de banlieue et de transport régional devrait s'accroître de façon notable. De plus, on voit resurgir un intérêt pour les véhicules urbains de type LRV dans ces deux pays.

Bombardier Transport a identifié plusieurs corridors non électrifiés en Amérique du Nord, pour lesquels une technologie à grande vitesse pourrait être mise en œuvre. Dans cette optique, Bombardier Transport travaille au développement d'une locomotive turbo-propulsée pour passagers, dans le cadre

d'une entente de coopération avec la Federal Railroad Administration (FRA) des États-Unis. La technologie novatrice, qui utilise les voies ferrées existantes, est la seule en mesure de proposer un véhicule conforme aux exigences de la FRA pouvant fonctionner à des vitesses atteignant 240 kilomètres à l'heure.

Bien que certains marchés cibles en Europe offrent de bonnes perspectives, le marché européen des voitures de transport-passagers ferroviaire subit les effets négatifs d'une réduction de la demande dans certains pays, notamment en Allemagne.

Les perspectives des marchés mexicain et sud-américain sont favorables. Le processus de privatisation qui suit son cours est susceptible de dégager le financement requis pour des projets, particulièrement ceux dans les créneaux des métros et des trains de banlieue.

Bombardier Transport détient une position concurrentielle en Chine, l'un des plus grands marchés du monde pour le matériel de transport sur rail. Le gouvernement chinois a récemment autorisé un certain nombre de grandes villes à faire l'acquisition de nouveaux véhicules de transport urbain.

SYSTÈMES DE TRANSPORT

Livraisons et travaux en cours

Au cours de l'exercice, le contrat du système de métro léger automatisé Airtrain pour l'aéroport JFK a été mis en œuvre. La plus grande partie des systèmes et des

travaux d'infrastructure sont passés de la phase de conception à celles de construction et d'installation; la fabrication des véhicules ART MK II se poursuit selon l'échéancier de production aux installations de Kingston. Le groupe exploitation et maintenance se prépare à exploiter le système à compter de 2002.

Les travaux d'approvisionnement, de conception et d'ingénierie des éléments en vue du prolongement du réseau entièrement automatisé de 21 kilomètres du SkyTrain de Vancouver se sont poursuivis selon l'échéancier.

Bombardier Transport a également effectué des travaux liés à l'option de parachèvement exercée par la Jacksonville Transportation Authority en Floride, pour le prolongement de son système monorail M-III.

Commandes

En août 1999, Bombardier Transport a conclu un nouveau contrat avec le Rapid Transit Project 2000 Ltd. pour la fourniture de l'ensemble des systèmes électriques et mécaniques du SkyTrain de la ville de Vancouver.

Au début de l'année, Bombardier Transport, à titre de membre d'un consortium, a signé un contrat de concession pour la fourniture d'un système de métro automatisé comprenant 36 véhicules destiné à la ville de Thessalonique, en Grèce. Le contrat est conditionnel à la mise en place du financement.

Marché et perspectives

On s'attend à ce que le marché nord-américain des systèmes de transport continue d'être favorable. Les commandes de systèmes de transport ont progressé à un rythme constant en Europe durant les cinq dernières années, et l'on prévoit que le marché demeurera ferme. Le mouvement vers la privatisation des systèmes de transport nationalisés est de nature à créer de nouvelles occasions

Bombardier Transport a démarré ses activités manufacturières en Chine après avoir reçu, à titre de membre d'un consortium, une commande du ministère des Chemins de fer de la République populaire de Chine. Cette commande porte sur la fabrication de 300 véhicules-passagers de luxe de transport interurbain, assortie d'une option de 200 voitures.





Les 352 voitures diesel-électriques commandées par le groupe Virgin Rail en décembre 1998 pour le service CrossCountry au Royaume-Uni sont fabriquées aux installations de Bombardier Transport en Angleterre, en Belgique et en France.

d'affaires. L'Asie représente toujours la meilleure occasion de croissance pour les systèmes de transport, plus particulièrement au moment où les économies des pays asiatiques poursuivent leur redressement.

SERVICES D'EXPLOITATION ET DE MAINTENANCE

Travaux en cours

En 1999-2000, Bombardier Transport a entrepris des travaux de maintenance des trains de banlieue de la ville de Los Angeles, dans le cadre d'un contrat octroyé par la Southern California Regional Rail Authority au cours de l'exercice précédent.

Les travaux de maintenance se sont également poursuivis sur le parc de trains de banlieue de GO Transit, de la ville de Toronto.

Dans le cadre du contrat de douze ans octroyé en 1998-1999 par Virgin Rail pour la maintenance de ses véhicules neufs et de ceux déjà en service, Bombardier Transport a commencé à assurer la maintenance du parc actuel de 518 véhicules de Virgin Rail, du Royaume-Uni.

Le carnet de contrats de maintenance de Bombardier Transport s'élevait à 2,1 milliards \$ au 31 janvier 2000, en tenant compte des contrats pour l'entretien des trains à grande vitesse Acela d'Amtrak, des véhicules pour l'aéroport JFK de la ville de New York et des nouveaux véhicules à livrer pour le parc de Virgin Rail. Le carnet s'élevait à 2,4 milliards \$ au 31 janvier 1999.

Marché et perspectives

Comme de plus en plus de sociétés de transport confient l'exploitation et la maintenance de leur matériel à des sous-traitants pour améliorer leur efficacité, ces services constituent un marché potentiel important et stable. Les ressources consacrées annuellement à la maintenance sont évaluées à 2 milliards \$ aux États-Unis et à 1 milliard \$ au Royaume-Uni, pour ne nommer que ces deux pays. Bombardier Transport, qui continue à accroître son expérience et ses capacités dans ce créneau de marché, détient une position avantageuse pour tirer parti des nouvelles occasions d'affaires.

WAGONS À MARCHANDISES

Livraisons et travaux en cours

En Europe, où Bombardier Transport fabrique des wagons à marchandises à usages spéciaux, les clients ont pris livraison de 2 365 wagons en 1999-2000, comparativement à 1 062 en 1998-1999.

À sa première année complète d'exploitation, Gunderson-Concarril, coentreprise à participation égale appartenant à Bombardier Transport et à The Greenbrier Companies, a livré 975 wagons-tombereaux. La fabrication de wagons couverts a démarré avec succès et 429 unités ont été livrées à des clients du Mexique et des États-Unis au cours de l'exercice.

Commandes

Bombardier Transport a obtenu des commandes pour 764 wagons à marchandises à portes coulissantes en provenance de clients européens au cours de 1999-2000, et son carnet de commandes comptait 1 512 wagons au 31 janvier 2000.

À la fin de l'exercice, le carnet de commandes de la coentreprise Gunderson-Concarril comptait 673 unités.

Marché et perspectives

Malgré le ralentissement qu'il connaît à l'heure actuelle, les perspectives du marché nord-américain des wagons à marchandises continuent d'être fermes, avec une demande évaluée à environ 290 000 wagons pour les cinq prochaines années. En Europe, l'inauguration d'un réseau de voies ferrées transcontinental pour les marchandises au début de 1998 devrait permettre à l'industrie du transport ferroviaire de regagner une partie du marché du transport routier et ouvrir la voie à de nouvelles technologies spécialisées à valeur ajoutée.

AUTRES ACTIVITÉS

À la suite de la conclusion d'une entente en 1998 avec la société américaine General Motors, division électromotrice, Bombardier Transport a assemblé au Mexique 184 locomotives diesel-électriques pour trains à marchandises en 1999-2000. Des commandes additionnelles de 80 locomotives ont été obtenues durant l'exercice pour porter le carnet de commandes à 139 unités à la fin de l'exercice.

† Marque déposée d'Amtrak, utilisée sous licence

L'un des champs d'expertise de Bombardier Transport est la conception et la fabrication de wagons à marchandises à parois coulissantes et à grande capacité destinés au transport d'importants volumes ou de marchandises sur palettes.



*La référence en matière
de **conception***



BOMBARDIER
PRODUITS RÉCRÉATIFS

de *produits*
novateurs



L'excellence de Bombardier Produits récréatifs en matière d'innovation est reconnue mondialement. Son premier VTT a été proclamé « VTT de l'année » par l'ATV Magazine et « meilleur VTT sur le marché » par le magazine Popular Mechanics. Quant à sa motomarine Sea-Doo, elle a décroché un prix de « Design de la Décennie » décerné par la Société des designers industriels d'Amérique et le magazine Business Week.

BOMBARDIER PRODUITS RÉCRÉATIFS

Pierre Beaudoin,
président et
chef de l'exploitation



Les résultats d'exploitation de Bombardier Produits récréatifs proviennent des activités décrites à la page 79 du présent rapport.

Pour l'exercice clos le 31 janvier 2000, les revenus de Bombardier Produits récréatifs, avant cessions intersectorielles, ont totalisé 1,5 milliard \$, comparativement à 1,6 milliard \$ pour l'exercice clos le 31 janvier 1999. La diminution des revenus, qui est principalement attribuable à la baisse des ventes de motomarines et de motoneiges au cours de la saison 1999, les deux principaux produits du groupe sur le plan des revenus, a été partiellement compensée par les premières ventes de véhicules tout-terrain (VTT).

Malgré la baisse de 10 % de ses revenus au cours de l'exercice de 1999-2000, Bombardier Produits récréatifs a retrouvé la rentabilité, puisque le bénéfice avant impôts sur le revenu de 1999-2000 a atteint 17,7 millions \$, comparativement à une perte de 45,5 millions \$ en 1998-1999. Ce résultat découle d'une réorganisation ayant pour objet d'éliminer les duplications et d'encourager la synergie dans un contexte de ralentissement de la production de motoneiges et de motomarines.

Les investissements dans le développement des VTT Bombardier et des autres gammes de produits se sont poursuivis pour atteindre 82,5 millions \$ pour l'exercice 2000, comparativement à 83,0 millions \$ pour l'exercice 1999. Les investissements liés au développement de produits devraient s'établir au même niveau pour le prochain exercice.

MOTONEIGES

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

Ventes et marché (Canada et États-Unis)

Les chutes de neige tardives en Amérique du Nord ont causé un léger ralentissement du marché de la motoneige en 1999-2000. Les ventes au détail du secteur ont totalisé 189 000 unités à la fin de la saison des ventes terminée le 31 mars 2000, comparativement à 207 600 unités à la fin de la saison terminée le 31 mars 1999.

Malgré ce fléchissement des ventes, la part des marchés canadien et américain de la motoneige Ski-Doo s'est maintenue à 30 % au cours de la dernière saison.

Ventes et marché (Europe)

En Europe, il s'est vendu approximativement 21 500 motoneiges au cours de la saison terminée le 31 mars 2000, comparativement à 20 774 au cours de la saison précédente. Bombardier Produits

récréatifs a conservé sa position de chef de file sur le marché européen, où les ventes de ses motoneiges Ski-Doo et Lynx ont représenté 42 % du marché, le même niveau qu'en 1998-1999.

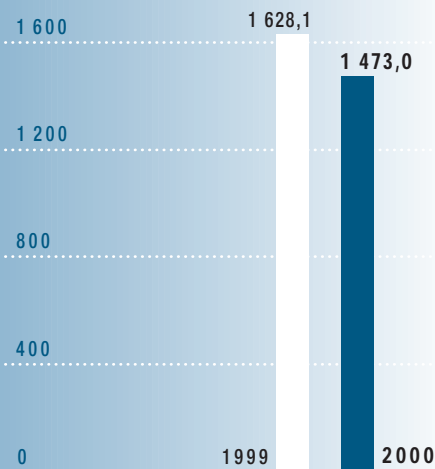
Développement de produits

Pour la saison 2000-2001, Bombardier Produits récréatifs innove une fois de plus avec le lancement du concept « Construisez votre propre motoneige ! », qui permet aux clients qui commandent leur motoneige au printemps de personnaliser leur véhicule à partir d'ensembles d'options, de couleurs et de moteurs. Les motoneiges Ski-Doo maintiendront leur avance dans la catégorie performance grâce à leur nouveau moteur Rotax deux cylindres de 800 c.c. Les motoneiges de la catégorie sport touring bénéficient d'une technologie novatrice avec leurs nouveaux amortisseurs contrôlés électriquement, ce qui permet au conducteur de modifier le réglage de la suspension en cours d'utilisation. De plus, les caractéristiques techniques, comme des systèmes de freinage de pointe et de puissants phares halogènes à doubles faisceaux, jumelées à des campagnes de sécurité impliquant des équipes de promotion de la sécurité, sont des preuves tangibles de l'engagement continu de Bombardier Produits récréatifs quant à la sécurité.

Œuvrant dans un marché en constante évolution, les équipes de Bombardier Produits récréatifs travaillent sans relâche au développement de moteurs Rotax légers, de haute performance et qui répondent davantage aux normes environnementales et aux attentes du public et des consommateurs.

REVENUS

(en millions de dollars canadiens)
Exercices clos les 31 janvier



En Europe, Bombardier Produits récréatifs a tiré avantage de sa condition d'unique fabricant européen de motoneiges pour consolider et accentuer sa position de chef de file dans le marché grâce au lancement, pour la saison 2001, de 12 nouveaux modèles, principalement dans les catégories sport et touring. Les concessionnaires Lynx ont accueilli avec enthousiasme ces nouveaux modèles.

Perspectives

Pour le troisième hiver consécutif, les chutes de neige tardives ont entraîné un ralentissement du marché nord-américain de la motoneige, tandis que le marché européen a connu un léger accroissement.

Les ventes de motoneiges sont normalement influencées par les conditions climatiques et économiques et ont tendance à reprendre de la vigueur lorsque ces conditions sont favorables.

MOTOMARINES

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

Ventes et marché

Le volume des ventes pour l'exercice 1999-2000 a été inférieur à celui de 1998-1999, principalement en raison du ralentissement persistant de l'industrie.

Aux fins de comparaison, le volume des ventes de l'exercice inclut les ventes des modèles 1999 effectuées du 1^{er} février 1999 jusqu'à la fin de la saison des ventes, le 30 septembre 1999, ainsi que les ventes des modèles 2000 et des années antérieures, effectuées du 1^{er} octobre 1999 au 31 janvier 2000.

Pour la troisième année consécutive, le marché nord-américain de la motomarine a connu un ralentissement typique aux produits de consommation cycliques. En conséquence, les ventes au détail du marché nord-américain ont totalisé 112 000 unités au cours de la saison des ventes terminée le 30 septembre 1999, soit une baisse de 17,6 % par rapport à 136 000 unités vendues au cours de la saison précédente. Les ventes au détail du marché international sont évaluées à 22 000 unités au cours de la saison des ventes terminée le 30 septembre 1999, soit une baisse de 12 % par rapport à 25 000 unités vendues au cours de la saison précédente.

Pour la saison 1999, Bombardier Produits récréatifs est demeuré le chef de file du marché mondial, obtenant une part de 42 %, comparativement à 45 % en 1998.

Développement de produits

Pour souligner le nouveau millénaire, Bombardier Produits récréatifs a créé une motomarine novatrice, la RX* DI 2000. Avec le modèle GTX[†] DI, ces deux motomarines sont les premières à être équipées du système d'injection directe Orbital^{††}, exclusif à Sea-Doo. Le modèle RX DI 2000 a été proclamé « motomarine de l'année » et choisi au titre de « motomarine de référence pour le 21^e siècle » par le magazine *Watercraft World*. Le modèle XP* a été proclamé « motomarine du siècle » par ce même magazine. Bombardier Produits récréatifs a également lancé en 1999 le modèle Sea-Doo à quatre places LRV*, qui constitue la plus grosse motomarine au monde et qui se présente comme la toute première motomarine pour la famille.

Tous les modèles sont maintenant pourvus du système d'atténuation du son D-Sea-Bel*, qui réduit jusqu'à 50 % le niveau de pression acoustique, comparativement aux motomarines traditionnelles. Tous les modèles Sea-Doo 2000 sont également munis d'un système antiviol à encodage numérique, connu sous le nom de D.E.S.S.*

La motomarine Sea-Doo a valu à Bombardier Produits récréatifs la médaille de bronze du prestigieux concours

« Design de la Décennie » dans la catégorie transport, décernée par la Société des designers industriels d'Amérique et par le magazine *Business Week*.

Perspectives

Bombardier Produits récréatifs prévoit que le marché de la motomarine se stabilisera pour retrouver une plus grande vigueur à long terme.

Bombardier Produits récréatifs s'est toujours préoccupé de promouvoir l'utilisation sécuritaire et prudente des motomarines, ce qui a contribué à maintenir l'image de ce sport en tant qu'activité familiale saine et divertissante. Le lancement de « la clé d'apprentissage Sea-Doo » est l'une des plus récentes initiatives de Bombardier Produits récréatifs. Elle permet aux novices et aux exploitants d'entreprises de location de limiter la vitesse des motomarines à 55 km/h pendant une période où le conducteur peut faire l'apprentissage du véhicule et gagner de l'assurance. L'ardeur déployée par Bombardier Produits récréatifs à promouvoir la sécurité lui a mérité les éloges de bon nombre d'organismes gouvernementaux au cours de l'exercice, tant au Canada qu'aux États-Unis.

Dans le contexte de réglementations plus rigoureuses liées à l'environnement, Bombardier Produits récréatifs entend conserver sa position de chef de file de la motomarine en poursuivant le développement de produits de haute qualité dotés de technologies visant la réduction des émissions d'hydrocarbures et du niveau sonore.

VÉHICULES TOUT-TERRAIN

Bombardier Produits récréatifs développe, conçoit, fabrique et commercialise une gamme croissante de véhicules tout-terrain.

Développement de produits

À la suite du succès obtenu en 1998-1999 lors du lancement du premier véhicule tout-terrain Bombardier, le VTT Traxter*, dans la catégorie utilitaire, un second modèle destiné

Le nouveau bateau sport Islandia de 22 pieds est le seul bateau avec pont utilisant la propulsion par jet introduit pour la saison 2000. Il a déjà remporté le prix de l'innovation de l'année décerné par le magazine *Motor Boating & Sailing*.





Le scooter C1 de BMW est propulsé par un moteur Rotax à quatre temps, le premier moteur de scooter comprenant soupape et dispositif de commande à double arbre à came en tête, système d'injection et dispositif catalytique trifonctionnel.

aux conducteurs chevronnés de VTT sport, le VTT DS 650*, a été lancé au cours de 1999-2000. Grâce à ses caractéristiques techniques novatrices, dont le moteur Rotax de 653 c.c. à quatre temps muni de quatre soupapes, le VTT DS 650 de Bombardier a reçu un accueil favorable tant de la part des utilisateurs que des médias. Au cours du premier trimestre de 2000-2001, Bombardier Produits récréatifs a lancé le VTT Traxter XT*. Sa conception et ses caractéristiques attrayantes et fonctionnelles ont été également bien reçues.

Marché et perspectives

Le marché des VTT a crû de 27 % aux États-Unis en 1999, avec des ventes au détail évaluées à 550 000 véhicules, comparativement à 433 000 en 1998. Grâce à l'étude attentive des besoins de ce marché en pleine expansion, Bombardier Produits récréatifs a été en mesure de bien positionner ses nouveaux produits, dans les catégories utilitaire et sport, faisant en sorte qu'ils se distinguent nettement de ceux de ses concurrents, pour ainsi procurer une solide assise à la marque. Bombardier Produits récréatifs a fabriqué 6 000 véhicules pendant la première année d'exploitation. De nouveaux modèles, qui compléteront la gamme actuelle, seront développés au cours des prochaines années en adoptant la même stratégie gagnante d'innovation et de différenciation.

† Marque déposée de Castrol Limited utilisée sous licence

†† Marque déposée d'Orbital Engine Corporation Limited et/ou de ses filiales

††† Marque déposée de Brunswick Corporation

MOTEURS

Les moteurs Rotax sont conçus et fabriqués aux installations de Bombardier Produits récréatifs en Autriche. Ils sont utilisés pour la propulsion des motoneiges Ski-Doo et Lynx, des motomarines et de certains bateaux sport Sea-Doo, des VTT Bombardier et de motocyclettes, scooters, petits avions et avions ultra-légers de divers autres fabricants.

Ventes

En 1999-2000, le fléchissement des ventes de motoneiges et de motomarines de Bombardier Produits récréatifs a entraîné une baisse des livraisons de moteurs Rotax destinés à ces produits. Toutefois, le démarrage de la fabrication des VTT Bombardier, combiné à une croissance substantielle des livraisons de moteurs de scooters et de motocyclettes, a partiellement compensé la diminution de la production de moteurs destinés aux autres produits.

Développement de produits

Au cours de l'exercice, Bombardier Produits récréatifs a lancé un moteur Rotax deux temps, doté du système d'injection directe Orbital, destiné à deux modèles de motomarines Sea-Doo. Ce moteur permet une réduction des émissions d'hydrocarbures allant jusqu'à 75 %⁽¹⁾ et une économie moyenne d'essence pouvant atteindre 30 %⁽²⁾, dans le cadre d'une journée type de randonnée, comparativement aux moteurs deux temps dotés d'un carburateur classique.

Conformément à son objectif d'offrir des produits respectueux de l'environnement, Bombardier Produits récréatifs développe, à ses installations en Autriche, une nouvelle génération de moteurs à l'aide de technologies qui répondent davantage aux normes environnementales.

Perspectives

La croissance du marché des moteurs Rotax devrait provenir principalement des VTT de Bombardier, ainsi que des moteurs haute performance pour les motocyclettes.

BATEAUX SPORT

Conformément à sa stratégie de diversification de produits, Bombardier Produits récréatifs offre maintenant ses bateaux sport Sea-Doo avec deux systèmes distincts de propulsion. Les modèles de 14 pieds sont propulsés par des moteurs Rotax, alors que les modèles de 16 pieds et plus sont dotés

de la nouvelle gamme de moteurs à propulsion par jet développés en collaboration avec Mercury Marine (M²)^{†††}.

Le nouvel Islandia* de 22 pieds, le premier et unique bateau à propulsion par jet muni d'un pont, a été lancé pour la saison 2000 et a déjà reçu le prix de l'innovation de l'année décerné par le magazine *Motor Boating & Sailing*. Avec l'ajout du Challenger* 2000, une embarcation de 20 pieds de type « runabout », Bombardier Produits récréatifs propose maintenant un éventail complet de bateaux, de 14 à 22 pieds, et de moteurs, de 130 à 240 chevaux-vapeur.

VÉHICULES UTILITAIRES

Bombardier Produits récréatifs conçoit, fabrique, vend et assure le service après-vente de véhicules chenillés spécialisés, qui servent principalement au damage des pentes de ski alpin et des sentiers de motoneiges et de ski de fond.

Dans un marché de remplacement à maturité et à peu près stable, le lancement l'an dernier de la BR 2000, dameuse pour pentes de ski alpin, a permis à Bombardier Produits récréatifs de conserver sa position de chef de file du marché nord-américain et d'améliorer sa position dans le marché européen, le plus important au monde. La part du marché mondial de Bombardier Produits récréatifs a atteint 34 % en 1999-2000.

Bombardier Produits récréatifs conserve une solide position dans le marché des véhicules utilitaires grâce à sa vaste gamme de véhicules et à ses services aux clients, tels la formation technique et les conseils sur le damage.

La dameuse alpine BR 2000 offre en option des équipements aussi variés qu'un treuil à tourelle avec plus de 600 mètres de câble, une cabine de 10 passagers et des crampons à glace au carbure.



1. Selon les normes de l'EPA (Environmental Protection Agency des États-Unis)

2. Méthode du cycle de l'ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations)

* Marque de commerce de Bombardier Inc.

BOMBARDIER CAPITAL

Les résultats de Bombardier Capital (BC) proviennent des activités décrites à la page 79 du présent rapport.

Les revenus de Bombardier Capital avant cessions intersectorielles se sont élevés à 738,5 millions \$ en 1999-2000, une

augmentation de 29 % comparativement à 570,6 millions \$ en 1998-1999. Le bénéfice avant impôts sur le revenu et répartition des intérêts a été de 61,7 millions \$, en baisse par rapport à 66,4 millions \$ à l'exercice 1998-1999. Le bénéfice avant impôts sur le revenu a été de 28,0 millions \$, en baisse par rapport à 42,6 millions \$ à l'exercice précédent.

Pierre Lortie,
président et
chef de l'exploitation



La croissance des actifs sous gestion a été considérable durant l'exercice, en raison d'une plus grande pénétration du marché. Les actifs sous gestion s'élevaient à 10,8 milliards \$ au 31 janvier 2000, une hausse de 32 % par rapport à 8,2 milliards \$ à l'exercice précédent. La rentabilité a été principalement influencée par la décision de la direction de comptabiliser les revenus tirés de la titrisation de portefeuilles d'hypothèques sur maisons usinées selon la méthode des « Revenus gagnés » plutôt que celle des « Gains sur vente ». Aux fins de comparaison, si les gains sur la vente des portefeuilles d'hypothèques n'avaient pas été comptabilisés à l'exercice précédent, la marge bénéficiaire, avant impôts et attribution des dépenses d'intérêts, aurait été de 6,2 % pour l'exercice 1999, comparativement à 8,4 % pour l'exercice 2000, et la marge bénéficiaire avant impôts aurait été de 2,3 % pour l'exercice 1999, comparativement à 3,8 % pour l'exercice 2000.

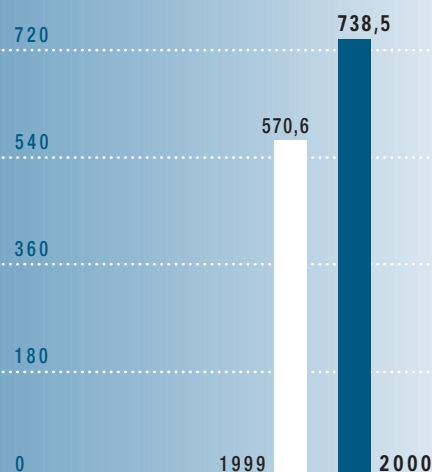
ACTIVITÉS

Les principales activités de Bombardier Capital consistent à fournir du financement garanti de stocks pour des concessionnaires et des distributeurs de produits récréatifs et de biens de consommation, et à fournir aux entreprises des services de prêt, de location et de gestion d'actifs se rapportant à des véhicules ferroviaires, aux produits commerciaux et industriels de même qu'aux avions d'affaires. Bombardier Capital fournit aussi des services de financement à la consommation aux détaillants dans les marchés des produits récréatifs et des maisons usinées. Divers autres services financiers, tel l'affacturage des comptes clients, sont fournis à Bombardier.

En 1999-2000, dans le cadre de son exercice annuel de planification stratégique et de budgétisation, la direction a réévalué

REVENUS

(en millions de dollars canadiens)
Exercices clos les 31 janvier



les portefeuilles dont la rentabilité était insuffisante ou qui ne cadraient pas avec l'orientation stratégique de Bombardier Capital. À la suite de cette évaluation, des actions ont été entreprises au cours de l'exercice et seront poursuivies tout au long de l'exercice 2000-2001. Parmi celles-ci, notons la vente du portefeuille canadien de prêts à la consommation, la diminution progressive du portefeuille de financement et gestion de technologies ainsi que celle du portefeuille d'équipement commercial du marché de moindre valeur et la majorité de celle du marché intermédiaire. Les actifs sous gestion reliés à ces portefeuilles s'élevaient à 1,5 milliard \$, sur un total de 10,8 milliards \$ pour l'ensemble des actifs sous gestion au 31 janvier 2000. Aucun gain ou perte significatif n'est prévu relativement à la diminution progressive de ces portefeuilles.

Financement commercial et industriel

La division Financement commercial et industriel de Bombardier Capital offre à des clients commerciaux du financement garanti par un actif, de la location par crédit-bail et des services de gestion financière d'avions d'affaires et d'équipements commerciaux et industriels. Elle offre également des services de location par crédit-bail et des services de gestion liés aux véhicules ferroviaires à des clients aux États-Unis et au Canada. Les activités de la division Financement commercial et industriel représentaient 42 % des actifs sous gestion de Bombardier Capital au 31 janvier 2000, comparativement à 43 % à l'exercice précédent.

La division Financement commercial et industriel a connu une croissance dans tous ses secteurs d'activités en 1999-2000. Le portefeuille des avions d'affaires a démontré une croissance et une rentabilité considérables tant dans le créneau des nouveaux appareils que dans celui des appareils d'occasion. Les activités de financement de véhicules ferroviaires ont également été fructueuses puisque le parc compte aujourd'hui 12 410 véhicules, alors qu'il n'en comptait que 1 749 lors de l'acquisition du portefeuille en 1997. Le parc contient maintenant une forte proportion de véhicules ferroviaires récents et modernes, pour ainsi procurer à Bombardier Capital la masse critique requise pour être un concurrent important dans ce marché. Comme il a été mentionné précédemment, Bombardier Capital diminue progressivement les prêts de son portefeuille du marché de moindre valeur et la majorité de ceux du marché intermédiaire.

Financement de stocks

Bombardier Capital offre les services de sa division Financement de stocks, sur une base garantie, à des détaillants au Canada, aux États-Unis et en Europe. Ses activités comprennent les services financiers pour des détaillants qui achètent des produits à stocker. Ses principaux marchés sont ceux des produits marins, des véhicules récréatifs, des maisons usinées, des produits de sports

motorisés et des produits récréatifs fabriqués par Bombardier. Les activités de la division Financement de stocks représentaient 23 % des actifs sous gestion de Bombardier Capital au 31 janvier 2000, comparativement à 29 % l'année précédente.

La division Financement de stocks conserve son statut d'activité principale et maintient son apport substantiel au bénéfice de 1999-2000. Afin de maximiser sa compétitivité et sa croissance, la division a concentré ses activités d'expansion dans des créneaux soigneusement ciblés pour certains secteurs clés. Les activités américaines ont également réalisé une performance améliorée dans le marché du financement de stocks de maisons usinées grâce au succès de l'intégration du portefeuille de prêts de 195 millions \$ US acquis de NationsCredit Manufactured Housing Corporation vers la fin de 1998-1999. En Europe, l'intensification de la présence dans le marché, les relations clients et le développement des infrastructures ont été poursuivis durant l'exercice.

Financement hypothécaire

La division Financement hypothécaire de Bombardier Capital offre aux détaillants du secteur des maisons usinées aux États-Unis des services de financement destinés aux acheteurs de maisons usinées. À la fin de l'exercice, ce portefeuille représentait 23 % des actifs sous gestion de Bombardier Capital, comparativement à 18 % à l'exercice précédent.

La division Financement hypothécaire vient d'achever une expansion géographique de ses activités qui a duré deux ans et détient maintenant les permis pour faire affaires dans 47 États américains, par rapport à 31 à l'exercice précédent. Comme il a été mentionné précédemment, la rentabilité de ce portefeuille a été influencée par la décision de la direction de comptabiliser les revenus tirés de la titrisation selon la méthode des « Revenus gagnés » plutôt celle des « Gains sur vente ». Tous les principaux concurrents de cette industrie ont maintenant adopté cette méthode de comptabilisation des revenus. Ce changement à l'échelle de l'industrie a généré un environnement économique plus favorable pour ce secteur d'affaires.

Financement à la consommation

Par ses activités, la division Financement à la consommation de Bombardier Capital fournit, aux détaillants du secteur des produits récréatifs et des sports motorisés, du financement adapté au commerce avec le consommateur. Les programmes comprennent des crédits renouvelables et des prêts remboursables par versement pour les produits récréatifs de Bombardier, de même que le financement pour les produits marins de loisirs, les véhicules récréatifs et les produits de sports motorisés de divers autres fabricants. Les activités de la division représentaient 8 % des actifs sous gestion de Bombardier Capital au 31 janvier 2000, tout comme à la fin de l'exercice précédent.

Au cours de l'exercice, la division s'est consacrée à multiplier les montages financiers et à relever la solvabilité de son portefeuille. De plus, la division Financement à la consommation s'est associée à la WebBank de Park City, en Utah, pour lancer une nouvelle carte de crédit de Bombardier Produits récréatifs pour l'achat par les consommateurs de produits et d'équipements.

Au Canada, Bombardier Capital a vendu son portefeuille canadien de prêts à la consommation, de 49,0 millions \$, à Household Financial Corporation Inc. Cette décision s'est appuyée sur des évaluations qui indiquaient que ce portefeuille n'atteindrait pas les rendements visés pour ce marché.

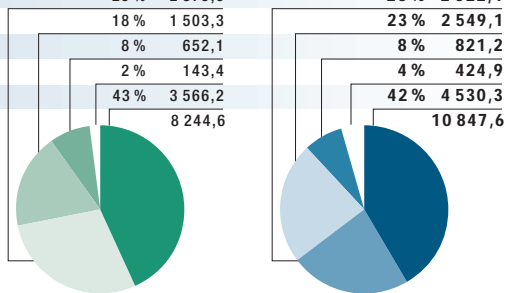
Financement et gestion de technologies

Comme il est mentionné auparavant, Bombardier Capital a décidé de diminuer progressivement le portefeuille de financement et gestion de technologies en raison du faible lien avec son orientation

Actifs sous gestion

Exercices clos les 31 janvier	1999	2000
Financement de stocks	29 % 2 379,6	23 % 2 522,1
Financement hypothécaire	18 % 1 503,3	23 % 2 549,1
Financement à la consommation	8 % 652,1	8 % 821,2
Autres	2 % 143,4	4 % 424,9
Financement commercial et industriel	43 % 3 566,2	42 % 4 530,3
TOTAL	8 244,6	10 847,6

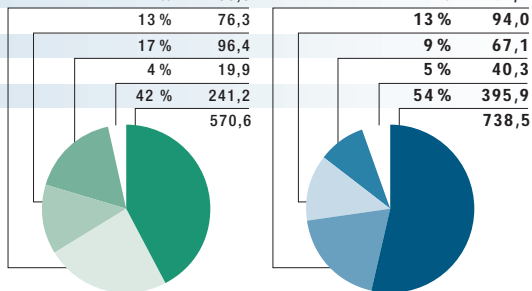
(en millions de dollars canadiens)



Revenus

Exercices clos les 31 janvier	1999	2000
Financement de stocks	24 % 136,8	19 % 141,2
Financement hypothécaire	13 % 76,3	13 % 94,0
Financement à la consommation	17 % 96,4	9 % 67,1
Autres	4 % 19,9	5 % 40,3
Financement commercial et industriel	42 % 241,2	54 % 395,9
TOTAL	570,6	738,5

(en millions de dollars canadiens)



stratégique. La division Financement et gestion de technologies de Bombardier Capital fournissait des services de location par crédit-bail et de gestion des technologies, ainsi que divers services qui y sont liés, à des entreprises, principalement au Canada et aux États-Unis. Les domaines qui avaient été ciblés étaient les systèmes de télécommunications, les systèmes informatiques et leurs composants, et les équipements connexes. Au 31 janvier 2000, les activités de cette division représentaient 4 % de l'ensemble des actifs sous gestion de Bombardier Capital.

PRINCIPALES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Bombardier Capital a continué à diversifier ses sources de financement en 1999-2000, par la mise en œuvre de mesures en vue d'assurer le financement et l'appariement des frais requis par la croissance de ses actifs. La mise en place d'une convention de « keep-well », qui précise le soutien financier qu'offre Bombardier Inc. à Bombardier Capital, a rendu plus facile l'émission des titres de dette de cette dernière et en a diminué le coût. Bombardier Capital a mis en place des programmes de prospectus préalables permettant d'accéder jusqu'à 2 milliards \$ US aux États-Unis et jusqu'à 500 millions \$ CAN au Canada, desquels 1,1 milliard \$ US et 350 millions \$ CAN restaient inutilisés au 31 janvier 2000. De plus, Bombardier Capital avait des lignes de crédit renouvelables de titrisation d'un montant de 825,1 millions \$ US et 250,0 millions \$ CAN à cette date.

Finalement, Bombardier Capital a accédé aux marchés privés et publics de titrisation durant l'exercice 2000 aux États-Unis pour un montant de 1,1 milliard \$ US.

SERVICES IMMOBILIERS

Par l'entremise des Services immobiliers de Bombardier Inc., Bombardier Capital retire des revenus de la mise en valeur des terrains de Bombardier appelés à changer de vocation, ainsi que des activités qui visent à répondre aux besoins immobiliers de diverses entreprises de Bombardier.

D'autres revenus proviennent de la vente de terrains à des promoteurs immobiliers dans le cadre du projet Bois-Franc, qui porte sur le développement d'un ensemble urbain résidentiel, assorti d'infrastructures commerciales et de services, sur les terrains adjacents aux installations de Bombardier Aéronautique à Saint-Laurent, au Québec.

BOMBARDIER INTERNATIONAL

Le principal objectif de Bombardier International est de favoriser l'expansion de Bombardier dans des marchés cibles à l'extérieur de l'Amérique du Nord et de l'Europe de l'Ouest. Cette mission traduit la volonté de Bombardier d'accentuer son expansion dans de nouveaux marchés géographiques et de déployer des efforts supplémentaires pour y arriver.

MISSION

La mission de Bombardier International consiste à identifier des occasions d'affaires pertinentes pour les produits, les technologies et l'expertise de Bombardier dans des marchés non traditionnels; à élaborer, en étroite collaboration avec les autres groupes de Bombardier, des stratégies nationales intégrées et adaptées; à étudier les possibilités d'acquisitions et d'alliances stratégiques, et à les poursuivre si elles s'avèrent intéressantes; et d'agir comme intermédiaire avec les autorités gouvernementales, les partenaires éventuels et les décideurs dans des pays cibles. Des progrès ont été réalisés sur ces quatre fronts dans plusieurs marchés au cours de l'exercice.

CRÉATION DE VALEUR

Bombardier International créera de la valeur pour les actionnaires par la mise en œuvre de trois stratégies principales.

Premièrement, il concentrera ses efforts à accélérer la pénétration de Bombardier dans des marchés non traditionnels. Plusieurs occasions d'affaires éventuelles ont été dépistées en 1999-2000, et certaines d'entre elles font actuellement l'objet d'une étude attentive.

Deuxièmement, la recherche systématique d'occasions d'affaires dans de nouveaux marchés permettra d'identifier des partenaires qui possèdent les moyens et les technologies pour renforcer la compétitivité de Bombardier ou pour élargir sa gamme de produits. Dans ces conditions, la création de coentreprises et d'alliances est une façon efficace d'accélérer la croissance. Un bon exemple est l'entente de coopération conclue entre Bombardier Transport et Mitsubishi Heavy Industries du Japon qui vise à explorer et à développer des opportunités de marché pour les systèmes Airport People Movers dans l'ensemble de l'Amérique du Nord et de l'Europe.

Troisièmement, ce même processus de recherche permettra aussi à Bombardier d'identifier des régions où les coûts d'exploitation sont plus concurrentiels, ou encore d'étendre son réseau de fournisseurs. À ce chapitre, l'expérience de 1999-2000 a également mené à des résultats encourageants. Ce fut le cas du programme du Bombardier Continental Business Jet, pour lequel des ententes ont été conclues par Bombardier Aéronautique avec Aerospace Industry Development Corporation de Taiwan pour la fourniture de l'empennage et de la partie arrière du fuselage, et avec Hawker de Havilland d'Australie pour la fourniture du cône arrière et du nécessaire d'installation des groupes auxiliaires de puissance.

Afin de maximiser les avantages tirés de ces initiatives, les occasions d'affaires générées par Bombardier International continueront d'être intégrées au sein des groupes d'exploitation, et ce, dès le début.

ACTIVITÉS ET PERSPECTIVES

Au cours de l'exercice, bon nombre de pays en Asie, en Amérique du Sud et en périphérie de l'Europe occidentale ont été ciblés comme étant prioritaires. Des occasions d'affaires éventuelles y ont été identifiées et, en étroite collaboration avec le groupe d'exploitation pertinent, sont poursuivies ou le seront, si jugé opportun.

SIX SIGMA

Dans le cadre de ses efforts pour atteindre ses objectifs de croissance et pour accentuer son avantage concurrentiel, Bombardier s'est engagée à mettre en œuvre les principes de Six Sigma dans l'ensemble de l'entreprise. Le programme Six Sigma, adopté par Bombardier il y a maintenant trois ans, est une stratégie méthodique qui vise à éliminer les défauts des produits, des services et des procédés de fabrication tout en entraînant des réductions de coûts.

GRÂCE À SIX SIGMA, BOMBARDIER VISE À :

- réduire les coûts et améliorer les marges bénéficiaires dans un contexte de pression à la baisse sur les prix;
- dépasser les attentes des clients et se situer à un tel niveau que peu de concurrents puissent rivaliser;
- s'améliorer à un rythme plus rapide que celui des concurrents;
- développer une nouvelle génération de leaders au sein de l'entreprise.

LA PETITE HISTOIRE D'UNE GRANDE RÉUSSITE

Lorsque Six Sigma a été lancé en mars 1997, Bombardier y a consacré des ressources relativement modestes – une poignée d'agents et à peine quelques projets. Aujourd'hui, après la réalisation de 1 091 projets, Six Sigma compte 350 agents, agents maîtres et membres d'équipe à plein temps, s'appuie sur l'engagement ferme de l'ensemble de l'entreprise envers le programme et a produit des résultats concrets. Ces derniers ont déjà contribué à améliorer le bénéfice de Bombardier et ont permis de hausser la qualité de ses produits et de ses services.

Le succès du dernier exercice peut être attribué à trois éléments : le leadership de la direction et son engagement envers les principes de Six Sigma, la formation des employés aux nouvelles méthodes et

l'établissement d'objectifs encore plus ambitieux. C'est ainsi que les projets Six Sigma ont généré des économies nettes de 89 millions \$ en 1999-2000, de même qu'une augmentation sensible de la qualité des produits et des services. Ces progrès constituent des ingrédients clés du plan de Bombardier qui vise à doubler ses revenus en cinq ans et à porter ses marges bénéficiaires avant impôt à 11 % à l'exercice 2004. Les projets déjà menés à terme, combinés aux centaines d'autres qui sont en marche, devraient procurer à Bombardier des économies annuelles nettes d'au moins 400 millions \$ dès 2003-2004.

Les progrès du programme Six Sigma dans l'ensemble de la Société sont fonction du moment de l'adoption du programme par les différents groupes d'affaires. Puisque Six Sigma a d'abord été implanté chez Bombardier Aéronautique, ce groupe possède l'infrastructure la plus développée. Au cours du récent exercice, Bombardier Aéronautique s'est concentré à consolider ses gains et à accélérer le développement de ses projets Six Sigma. Chez Bombardier Produits récréatifs, qui vient d'achever un premier exercice complet avec Six Sigma, le progrès a été important. Le groupe a mené à bien plusieurs projets, a tenu de nombreux ateliers et a obtenu ses premiers gains financiers. De son côté, Bombardier Transport a lancé son programme de formation,

de même que des projets et des ateliers au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Les modules de formation Six Sigma sont maintenant disponibles en anglais, en français, en allemand et en espagnol.

Au cours de 2000-2001, le déploiement de Six Sigma sera achevé dans tous les établissements manufacturiers de Bombardier. La prochaine étape consiste à mettre en place Six Sigma dans les secteurs autres que manufacturiers, notamment chez Bombardier Capital.

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE

L'orientation de Bombardier Aéronautique en 1999-2000 a été d'harmoniser ses activités Six Sigma avec sa stratégie d'affaires, en portant une attention particulière aux réactions des clients, à la qualité des procédés de fabrication, à l'évaluation des fournisseurs et aux projets eux-mêmes.

Réactions des clients

Bombardier Aéronautique a sélectionné trois clients pour participer à un projet pilote qui vise à élaborer une méthode pour recueillir les réactions détaillées des clients à partir desquelles les plans d'action sont mis en œuvre. Au cours de la première étape, Bombardier et les équipes de clients se sont réunies pour identifier de trois à cinq éléments de première importance pour la clientèle. La surveillance constante de ces éléments est susceptible de fournir une mesure précise de la satisfaction du client. De fait, le projet a ultérieurement reçu le surnom de « tableau de bord », parce qu'il remplit les fonctions d'un pupitre de commandes qui présente l'évolution de la situation en un coup d'œil. Après qu'un tableau de bord adapté à chaque client eut été mis en place, les équipes ont instauré des contrôles périodiques pour évaluer les progrès et pour effectuer les modifications nécessaires. L'objectif n'est pas simplement de satisfaire aux attentes des clients, mais bien d'ajouter de la valeur au processus. Autrement dit, il faut étonner le client en lui fournissant des services à des niveaux de qualité inégalés. Jusqu'à maintenant, les clients ont réagi avec enthousiasme.

Ingeborg Rittweiler, vice-présidente, Six Sigma de Bombardier, discute avec Jean Boillard, premier agent maître formé chez Bombardier Produits récréatifs.



Qualité des procédés de fabrication

La tâche quotidienne de chaque employé est guidée par un grand nombre de procédés complexes et interdépendants. Lesquels d'entre eux peuvent davantage être améliorés par Six Sigma ? Bombardier Aéronautique a fourni la réponse à cette question en faisant l'analyse de 30 procédés de fabrication clés et en établissant lesquels auraient la plus grande incidence financière et stratégique. Un bon exemple d'un procédé hautement prioritaire est la « gestion de la modification d'un produit », c'est-à-dire la coordination des multiples activités qui découlent de la décision de modifier l'une ou l'autre des milliers de pièces d'un avion.

Évaluation des fournisseurs

Les fournisseurs jouent un rôle important dans l'efficacité des procédés de Bombardier, de même que dans la qualité de ses produits et de ses services. C'est pourquoi il est primordial que les procédés des fournisseurs s'harmonisent à ceux de Bombardier. En 1999, le service de l'approvisionnement de Bombardier Aéronautique a formé près d'une centaine d'employés de fournisseurs aux principes de Six Sigma, et en a sélectionné cinq pour élaborer un système d'évaluation de la performance des fournisseurs. Le système comporte des indicateurs clés, tels la qualité dès le départ et les livraisons selon l'échéancier.

Projets

Les activités précédentes sont motivées par un principe fondamental de Six Sigma : celui de réaliser des projets. Fort de ses 681 nouveaux projets, Bombardier Aéronautique a connu un exercice remarquable et a réalisé des progrès importants dans plusieurs domaines. Par exemple, les stocks ont été réduits de 88 % par une unité d'exploitation, et la réingénierie des bancs d'essai du programme du CRJ700 a permis de simplifier la structure et de réduire le nombre de pièces. En bref, les projets ont procuré des avantages considérables à Bombardier, à ses employés et à ses clients.

BOMBARDIER PRODUITS RÉCRÉATIFS

Durant le premier exercice complet où Six Sigma a été en vigueur, Bombardier Produits récréatifs a formé 23 agents à plein temps et a mené à terme 41 projets. Dans le cadre de ce travail de base, le groupe a concentré ses efforts sur la satisfaction des attentes des clients à l'égard de ses produits et de ses services. Pour y arriver, le groupe a intégré la méthode et les outils, appelés « design Six Sigma », au processus de développement des motomarines et des motoneiges, afin d'assurer un plus faible coût total d'utilisation. Aux installations de fabrication de moteurs en Autriche, Six Sigma et le programme de « fabrication économique » se sont complétés et ont mené à une amélioration concrète des produits.

BOMBARDIER TRANSPORT

Comme Bombardier Transport possède des installations dans onze pays, le groupe doit relever le défi additionnel de lancer Six Sigma dans des contextes multiculturels et pluri-lingues. Le groupe a tout de même accéléré le rythme de mise en œuvre de Six Sigma en 1999-2000, grâce à l'aide fournie par Bombardier Aéronautique et par Bombardier Produits récréatifs en matière de formation. Six Sigma a été mis en place dans les établissements canadiens, américains et mexicains. En plus de favoriser une mise en œuvre plus rapide, cette collaboration intergroupe fait la preuve que le partage de l'expertise et des ressources constitue un avantage additionnel de poids du programme Six Sigma. La connaissance d'une même méthode et d'une même terminologie améliore les communications et permet à Bombardier de s'appuyer sur l'expérience acquise par l'ensemble de l'entreprise. Le matériel de formation, rédigé en français, en anglais, en allemand et en espagnol, a aidé Bombardier Transport à former plus de 1 700 gestionnaires et employés. Le groupe a aussi achevé ses 27 premiers projets, incluant la réduction de 99 % des défauts du « processus de la planification des commandes » et la réduction de 50 % du cycle d'exploitation du « processus du contrôle des modifications ».

Au cours des prochains mois, Six Sigma sera lancé dans les établissements européens de Bombardier Transport. La phase de la mise en œuvre sera alors achevée et le groupe sera en mesure de maximiser les bénéfices du partage des idées au-delà des frontières géographiques, linguistiques et culturelles.

BOMBARDIER CAPITAL

Bombardier Capital s'emploie à mettre en place l'infrastructure qui lui permettra de déployer Six Sigma avec succès en 2000-2001. Devant les avantages impressionnants que les autres groupes ont dégagés, Bombardier Capital est confiant de réaliser des gains à la mesure de sa propre situation. Dans le même esprit de partage, les autres groupes appuient le déploiement de Six Sigma chez Bombardier Capital.

La réussite de Six Sigma est celle de tous les employés qui y participent. Depuis sa mise en œuvre, Six Sigma a permis de créer une équipe d'hommes et de femmes de haut calibre qui possèdent les compétences pour entreprendre une variété de projets complexes. Grâce à leur engagement, la Société est confiante de pouvoir relever les défis à venir.

Procédés

- Analyse de 30 procédés clés
- Réalisation de 1 091 projets

Clients

- Conception du « tableau de bord » de trois clients

Économies

- Économies nettes de 89 millions \$

Employés

- 350 personnes à plein temps
- Sessions de formation pour 12 000 employés

RESPONSABILITÉ SOCIALE

La notion de responsabilité sociale est inscrite dans la mission de Bombardier. Les œuvres soutenues par la Fondation J. Armand Bombardier, ainsi que le soutien des groupes d'exploitation de la Société à la réalisation de diverses initiatives, témoignent de la volonté de Bombardier de contribuer activement au développement économique, culturel et social des communautés au sein desquelles elle est présente.

Les employés de Bombardier manifestent également de façon tangible leur appui à leur communauté par leur générosité et leur implication dans de nombreux projets de nature caritative.

LA FONDATION J. ARMAND BOMBARDIER

Chaque année, la Société verse environ 3 % de son bénéfice avant impôts sur le revenu à la Fondation J. Armand Bombardier, qui est dirigée par un conseil de gouverneurs. La Fondation a versé l'an dernier une partie de cette somme, soit près de 6 millions \$, à des organismes régionaux et nationaux qui œuvrent, au Canada, dans les domaines de l'éducation, de la santé, de la culture et des services sociaux.

Au chapitre de l'éducation, la Fondation a ajouté à la liste des institutions d'enseignement supérieur qu'elle supporte l'Université de la Colombie-Britannique, pour l'instauration de la chaire J. Armand Bombardier en transport urbain. Elle a reconduit son appui à la Fondation de l'Université du Québec à Montréal pour le renouvellement de la Chaire Bombardier en gestion des entreprises transnationales, ainsi qu'à l'École Polytechnique de Montréal pour le

Quelques enfants s'amuse-
sur le nouveau terrain de jeu
du Killard House Special School.
Des apprentis de Bombardier
Aéronautique en Irlande du Nord
ont aidé à sa construction, rendue
possible grâce à une levée de fonds
organisée par les employés.



renouvellement de sa chaire en aéronautique. L'Université du Québec à Chicoutimi a pour sa part reçu un don destiné à la création d'un fonds de développement servant à financer prioritairement des projets qui touchent directement les étudiants, tels que l'octroi de bourses d'études et le développement de la recherche et de la bibliothèque.

Dans le secteur de la santé, d'importantes contributions ont été faites à la Fondation de l'Hôpital Providence de Magog et à la Fondation de l'Hôpital Général Juif de Montréal. Ailleurs au Québec, la Fondation du Centre Hospitalier de Granby a obtenu une somme destinée à l'aménagement d'une nouvelle salle de gynécologie. Un important don a également été versé à la Fondation de l'Hôpital Charles Lemoyne qui a permis à cet établissement de la région de Montréal d'inaugurer un nouveau pavillon de traumatologie. Enfin, la Fondation a contribué à une campagne de levée de fonds de la Hospitals of Regina Foundation destinée à l'achat d'équipements spécialisés.

Reconnaissant l'importance de la culture, la Fondation, qui continue de soutenir l'œuvre du Musée J. Armand Bombardier et du Centre culturel Yvonne L. Bombardier situés à Valcourt, a octroyé un don substantiel au Musée McCord de Montréal pour l'aménagement d'une salle multifonctionnelle à la fine pointe de la technologie, portant le nom du fondateur de la Société.

De nombreux organismes à vocation sociocommunautaire ont reçu l'appui de la Fondation, dont la Fondation québécoise pour l'alphabétisation et l'Ambulance St-Jean, pour l'élaboration d'un « Manuel et programme de formation des jeunes leaders ». Un don a également été remis à la Maison Aube Lumière, qui accueille des personnes atteintes du cancer bénéficiant de soins palliatifs ou en phase terminale.

L'APPORT DES ENTREPRISES ET DES EMPLOYÉS DE BOMBARDIER

Alors qu'une large part des sommes versées par la Fondation J. Armand Bombardier est destinée à des organismes régionaux et nationaux, les initiatives des centres d'exploitation de Bombardier et de leurs employés visent davantage leur communauté immédiate. De nombreux projets ont ainsi été soutenus en 1999-2000, incluant les projets énumérés ci-dessous.

La Société, en collaboration avec Bombardier Transport, Bombardier Aéronautique et Bombardier Produits récréatifs, s'est investie dans deux projets d'envergure à Montréal liés au domaine des sciences et de la technologie. Elle s'est tout d'abord engagée à fournir du matériel et à supporter financièrement la Société du Vieux-Port de Montréal pour l'instauration du Centre interactif des sciences. Ce complexe éducatif et récréo-touristique, qui loge dans d'anciens hangars d'expédition datant du début du 19^e siècle, a pour mission d'aider les visiteurs à intégrer la science et la technologie dans leur vie courante et d'encourager les jeunes à choisir une carrière dans ce domaine.

La Société a également collaboré au 35^e Mondial des métiers, une compétition regroupant plus de 600 participants âgés de moins de 22 ans en provenance de 31 pays. Considéré comme le rendez-vous international de la formation professionnelle et technique, l'événement, qui avait lieu pour la première fois à Montréal, fut une occasion unique de valoriser le choix des métiers et techniques comme cheminement professionnel, de motiver les jeunes à développer l'esprit d'entreprise et de contrer le décrochage scolaire.

En 1999, les employés de Bombardier de la région de Montréal ont renouvelé leur appui à Centraide du Grand Montréal, contribuant plus de 375 000 \$ à la campagne annuelle de souscription de cet organisme. Une somme équivalente a été remise à Centraide par la Fondation et les membres de la famille Bombardier.

Par l'entremise de son fonds de bienfaisance, le personnel de Bombardier Aéronautique de la région de Montréal a versé près de 450 000 \$ à des associations caritatives locales. Pour la sixième année consécutive, des employés de la région de Toronto ont recueilli la plus importante somme lors d'un événement cycliste organisé au profit de la Fondation des maladies du cœur.

À Wichita, au Kansas, Bombardier Aéronautique a versé un don pour la création du musée de la science Exploration Place. Des bourses d'études et d'enseignement dans le domaine du génie ont été remises à la Wichita State University. Le Wichita Art Museum a également reçu l'appui de Bombardier, de même que l'organisme Heartspring, qui offre des soins et de l'enseignement spécialisé à des enfants atteints de handicaps multiples. Le Learjet Care Fund, qui administre les dons recueillis par les employés, a distribué plus de 375 000 \$ US dans la région de Wichita.

Parmi les nombreuses initiatives à caractère sociocommunautaire soutenues par la Fondation Bombardier Aéronautique – Shorts en Irlande du Nord, on retrouve le

L'an dernier, la Fondation J. Armand Bombardier a versé près de 6 millions \$ à des organismes régionaux et nationaux qui œuvrent, au Canada, dans les domaines de l'éducation, de la culture, des services sociaux et de la santé.



Children's Friendship Project, qui vise à réconcilier les adolescents catholiques et protestants par le biais de diverses activités. Les employés et apprentis de la région de Belfast ont poursuivi leur œuvre auprès de jeunes élèves souffrant de troubles d'apprentissage en recueillant des fonds et en construisant une aire de jeu pour la Killard House Special School de Newtownards.

Il y a quelques années, Bombardier Produits récréatifs a épousé la cause de la Fondation de la recherche sur les maladies infantiles. Une randonnée en motoneige à travers la région des Laurentides, au Québec, a permis l'an dernier de recueillir la somme de 120 000 \$, dont 50 000 \$ versés par la Fondation J. Armand Bombardier, au bénéfice de cet organisme. Bombardier Produits récréatifs a également renouvelé son aide à la Fondation de l'Athlète d'excellence.

Parmi les contributions de Bombardier Transport, on dénombre un appui à l'Année internationale des personnes âgées, au Québec, un soutien monétaire aux athlètes olympiques, en Allemagne, ainsi que le versement de sommes destinées à venir en aide aux victimes des ouragans Mitch et Floyd en Amérique centrale. Bombardier Transport a également apporté son soutien au New York Transit Museum.

Bombardier Capital a pour sa part orienté ses activités vers les jeunes et l'éducation. Son intervention a permis à environ 3 000 étudiants de la région de Burlington, au Vermont, d'assister à un concert symphonique visant à initier les jeunes à la musique classique. Deux pièces de théâtre tirées de contes classiques pour enfants ont été présentées à plus de 1 500 jeunes de la même région. Bombardier Capital a également commandité l'événement March for Mentors organisé par l'organisme Big Brothers Big Sisters dans le but de recruter des volontaires masculins d'origine afro-américaine. Enfin, l'association Boys & Girls Clubs of Northeast Florida a été parrainée pour favoriser l'embauche d'un professeur chargé d'initier à l'art des jeunes provenant de milieux défavorisés.



Des jeunes de l'association Boys & Girls Clubs of Northeast Florida ont pris part à une fête de Noël organisée en leur honneur par Bombardier Capital.

ENVIRONNEMENT

LES INSTALLATIONS MANUFACTURIÈRES DE BOMBARDIER ET L'ENVIRONNEMENT

Forte de l'expérience acquise au cours des deux dernières années, la Société a poursuivi la mise en place du système ISO 14001. À la date de la publication du présent rapport, 25 des 40 usines de fabrication de Bombardier avaient obtenu, à la suite d'une vérification externe rigoureuse, leur accréditation selon cette norme. La Société compte obtenir la certification ISO 14001 pour toutes ses usines avant la fin de l'exercice 2000-2001, selon l'objectif qu'elle s'est fixé en avril 1998.

Parmi les usines qui compléteront la mise en place du système de gestion environnementale au cours du présent exercice, se trouvent celles du Mexique et de la République tchèque. L'accréditation de ces usines concrétise le désir de Bombardier d'utiliser un modèle de gestion environnementale uniforme quel que soit l'emplacement géographique de ses usines.

Parallèlement à ses efforts en matière de gestion environnementale, Bombardier a poursuivi ses propres initiatives en matière de formation et d'information environne-

Grâce à l'équipe de développement de produits de l'usine de Belfast, Bombardier Aéronautique a reçu le prix de conception le plus prestigieux du Royaume-Uni, soit le titre de « Produit du millénaire », pour l'inverseur de poussée monté sur nacelle du CRJ700, qui permet d'accroître la fiabilité et de réduire les émissions de bruit, l'utilisation de matières premières et les besoins de maintenance.

mentale. Plus de la moitié de ses employés ont maintenant reçu une formation de sensibilisation environnementale spécialement conçue pour satisfaire aux besoins particuliers de la Société.

Des résultats concrets de saine gestion environnementale, alliés à l'imagination et aux capacités techniques de ses employés, ont permis à Bombardier Aéronautique d'obtenir, conjointement avec la société Clinty Chemicals Ltd., d'Irlande du Nord, le prix de « l'écologiste de l'année » décerné par la U.K. Manufacturing Industry et le prix « Crystal » de la U.K. National Green Apple. Par la mise en service d'un système novateur de régénération caustique à son usine de collage des métaux située à Belfast, Bombardier Aéronautique peut à la fois réduire de façon substantielle le volume de déchets dangereux produits et par la même occasion amoindrir ses coûts d'opération.

Les efforts de gestion environnementale seront poursuivis au cours de la prochaine année afin d'intégrer davantage la protection de l'environnement tant à l'étape de la conception que lors de l'utilisation des produits de la Société.

LES PRODUITS BOMBARDIER ET L'ENVIRONNEMENT

Les secteurs manufacturiers de la Société ont également joué leur rôle en matière de protection de l'environnement et ont continué à concevoir et à fabriquer des produits toujours plus performants et respectueux de l'environnement.

Compte tenu de la problématique reliée aux changements climatiques et au réchauffement de la planète, Bombardier offre une alternative de tout premier choix de transport-passagers urbain et interurbain. De par leur consommation faible d'hydrocarbures par passager-kilomètre, les véhicules fabriqués par Bombardier Transport procurent en effet un avantage marqué sur l'automobile et permettent des réductions importantes des émissions de gaz à effet de serre tout en offrant aux passagers confort et rapidité.

Dans le secteur de l'aéronautique, tous les appareils de Bombardier sont conçus non seulement pour respecter, au moment de leur certification, les exigences définies par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et le Comité de la protection de l'environnement en aviation à l'égard du bruit et des émissions, mais également pour se conformer à de futures exigences plus rigoureuses. À titre d'exemple, le bruit mesuré à l'extérieur des appareils CRJ⁽¹⁾ est de 10 décibels inférieur aux normes et pratiques établies par l'OACI⁽²⁾.

Le secteur des produits récréatifs a également apporté sa contribution à la protection de l'environnement et offre maintenant des produits plus performants. Deux motomarines Sea-Doo sont maintenant propulsées par un nouveau moteur Rotax à deux temps doté d'une technologie à injection directe Orbital. Durant une journée typique d'utilisation, ce moteur permet de réduire les émissions d'hydrocarbures jusqu'à 75 %⁽³⁾ et la consommation de carburant jusqu'à 30 %⁽⁴⁾ comparativement aux moteurs à deux temps à carburateur traditionnels.

Dans le but d'améliorer la performance de ses produits tout en réduisant leur impact environnemental, Bombardier consacre des efforts importants à la recherche et au développement dans tous ses groupes d'exploitation.

1. Bruit enregistré au décollage et à l'approche, et bruit latéral en vol
2. Normes et pratiques recommandées par l'OACI, annexe 16, chapitre 3
3. Selon les normes de l'EPA (Environmental Protection Agency des États-Unis)
4. Méthode du cycle de l'ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations)



LIQUIDITÉS ET RESSOURCES FINANCIÈRES

SITUATION FINANCIÈRE

Bombardier

L'actif total consolidé des secteurs manufacturiers s'est élevé à 11,0 milliards \$ au 31 janvier 2000, comparativement à 10,3 milliards \$ au 31 janvier 1999, une hausse de 7 %. Les frais engagés pour des programmes relatifs à de nouveaux avions et pour l'avancement des contrats à long terme dans le secteur du transport expliquent la plus grande partie de l'augmentation. L'actif total, à l'exclusion des espèces et quasi-espèces ainsi que de l'investissement dans et des avances à BC, représentait 61 % des ventes au 31 janvier 2000, comparativement à 66 % à la fin de l'exercice précédent. Tous les secteurs manufacturiers ont contribué à l'amélioration.

Le poste espèces et quasi-espèces s'est établi à 1,5 milliard \$ au 31 janvier 2000, comparativement à 1,7 milliard \$ à la fin de l'exercice précédent. Les espèces excédentaires sont investies exclusivement dans des titres très liquides d'une échéance de moins de 90 jours émis par des institutions financières de premier ordre.

Les stocks sont présentés déduction faite des avances et des facturations progressives y afférentes reçues à l'égard des contrats et des programmes. Cependant, les avances et les facturations progressives en excédent des coûts y afférents sont présentées à titre d'éléments de passif.

Le total des stocks s'est élevé à 5,4 milliards \$ au 31 janvier 2000, comparativement à 4,6 milliards \$ à la fin de l'exercice précédent, une hausse de 0,8 milliard \$. Cette augmentation est surtout due à des investissements liés aux programmes du Dash 8 de série Q400, du CRJ de série 700 et du Bombardier Continental Business Jet, de même que de l'avancement des travaux relatifs à certains contrats à long terme dans le secteur du transport. Les stocks du secteur de l'aéronautique, avant la déduction des avances et des facturations progressives, représentaient 74 % du total des stocks au 31 janvier 2000, comparativement à 72 % à la fin de l'exercice précédent.

La direction révisé périodiquement les estimations auxquelles elle a recours pour évaluer les stocks liés aux programmes. Cependant, le recouvrement de la valeur comptable de ces éléments d'actif est soumis à des incertitudes. La note 3 des états financiers consolidés indique le total des frais non-récursifs et de l'excédent sur les coûts moyens de production dont le recouvrement dépend des commandes fermes futures de clients

pour les programmes en production commerciale et pour ceux qui n'ont pas encore atteint cette phase.

Le total des avances et des facturations progressives s'est élevé à 6,7 milliards \$ au 31 janvier 2000, comparativement à 6,2 milliards \$ au 31 janvier 1999. L'augmentation s'explique principalement par l'accroissement du carnet de commandes du secteur de l'aéronautique, qui est passé de 16,2 milliards \$ à 18,9 milliards \$. Des avances et des facturations progressives de 4,1 milliards \$ ont été déduites des stocks au 31 janvier 2000, comparativement à 3,9 milliards \$ à la fin de l'exercice précédent. Les avances et les facturations progressives en excédent des coûts y afférents, présentées à titre d'éléments de passif, ont atteint 2,6 milliards \$ à la fin de l'exercice 2000, comparativement à 2,3 milliards \$ à la fin de l'exercice précédent.

Bombardier s'est engagée à maintenir le ratio emprunts/capitaux propres de BC (y compris la dette subordonnée) à un niveau qui se rapproche de 9 pour 1. En raison de la croissance importante des actifs sous gestion qu'a connu BC, Bombardier a investi une somme additionnelle de 256,0 millions \$ au cours de l'exercice 2000, comparativement à 436,0 millions \$ au cours de l'exercice précédent. De plus, Bombardier a prêté à BC à court terme une partie de ses espèces excédentaires. Au 31 janvier 2000, l'encours de tels prêts s'est élevé à 459,8 millions \$, niveau qui se rapproche de celui de l'exercice précédent.

L'augmentation des comptes fournisseurs et des frais courus a été de 279,7 millions \$, ou de 10 %, durant l'exercice 2000. Cet accroissement est principalement attribuable à l'expansion générale des activités des secteurs manufacturiers. L'augmentation de 225,0 millions \$ des autres éléments de passif

durant l'exercice 2000 est due majoritairement à l'accroissement de 231,2 millions \$ des impôts sur le revenu reportés.

Au cours de l'exercice 2000, l'encours de la dette à long terme a été réduit de 150,3 millions \$, pour s'établir à 971,4 millions \$. Le ratio emprunts/capitaux propres de Bombardier, sans tenir compte des espèces et quasi-espèces, était de 21 pour 79 au 31 janvier 2000, comparativement à 25 pour 75 au 31 janvier 1999. Le total des espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice 2000 a dépassé de 577,3 millions \$ la dette, en regard de 535,3 millions \$ à la fin de l'exercice précédent.

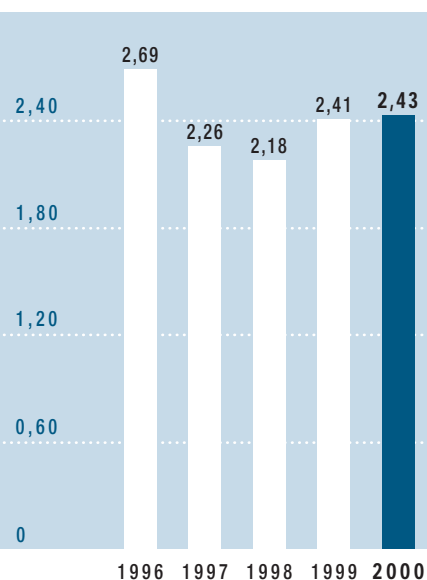
Les redressements de conversion reportés, compris dans l'avoir des actionnaires, qui se sont élevés à 57,0 millions \$ au 31 janvier 2000, comparativement à 262,1 millions \$ à la fin de l'exercice précédent, représentent l'écart cumulatif entre la valeur du dollar canadien et les devises locales des principaux pays où la Société possède des établissements étrangers autonomes. La réduction découle principalement de la vigueur du dollar canadien par rapport à la plupart des principales devises durant l'exercice 2000.

BC

Les portefeuilles d'éléments de financement fondé sur l'actif, qui représentent les éléments d'actif les plus importants de BC, se sont élevés à 7,1 milliards \$ au 31 janvier 2000, comparativement à 5,0 milliards \$ au 31 janvier 1999. L'augmentation découle

Rotation des stocks de Bombardier (ratio des ventes sur les stocks de clôture)

Exercices clos les 31 janvier



principalement de l'accroissement du niveau d'activités de BC, notamment dans les créneaux du financement commercial, industriel et hypothécaire, et à la décision de la direction de constater la titrisation des prêts effectués par sa division Financement hypothécaire comme des opérations de financement plutôt que comme des ventes de portefeuilles sous-jacents, à compter du début de l'exercice 2000. La note 2 des états financiers consolidés donne le détail des éléments de chaque portefeuille.

Le ratio emprunts/capitaux propres de BC, soit le rapport entre la dette inscrite aux livres et la dette hors bilan, d'une part, et l'avoir des actionnaires et la dette subordonnée de Bombardier, d'autre part, est maintenu à un niveau plus élevé que celui associé aux activités manufacturières. Le ratio de BC s'est établi à 9 pour 1 au 31 janvier 2000 et au 31 janvier 1999. Comme il a été mentionné auparavant, l'engagement de Bombardier de maintenir un ratio emprunt/capitaux propres (incluant la dette subordonnée) de 9 pour 1 est jugé satisfaisant pour ce type d'activités. Les notes 5 et 7 donnent le détail des emprunts à court terme et de la dette à long terme de BC.

AUTRES INFORMATIONS D'IMPORTANCE SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

Bombardier consolidé

Le 19 janvier 2000, Bombardier a annoncé qu'elle effectuera le rachat, dans le cours normal de ses activités, entre le 24 janvier 2000 et le 23 janvier 2001, jusqu'à concurrence de 8 millions de ses actions classe A et classe B. Les espèces requises pour le programme de rachat seront tirées exclusivement des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation.

En se fondant sur le taux de dividende déclaré le 18 avril 2000 sur les actions de classe A et de classe B, de même que sur le taux de dividende établi dans les statuts constitutifs de la Société pour les actions privilégiées de série 2, les versements de dividendes devraient s'élever à 204 millions \$ durant l'exercice 2001.

En 1999-2000, la somme des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, d'investissement et de financement a fait passer le poste espèces et quasi-espèces de 1 738,7 millions \$ au début de l'exercice à 1 664,0 millions \$ à la fin de l'exercice.

Bombardier

Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, avant les variations des soldes hors caisse liés aux opérations, se sont élevés à 1,2 milliard \$ à l'exercice 2000, comparativement à 0,9 milliard \$ à l'exercice précédent, une hausse de 35 % en un an, qui résulte principalement de l'amélioration du bénéfice.

Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation se sont élevés à 880,1 millions \$ à l'exercice clos le 31 janvier 2000, comparativement à 1,8 milliard \$ à l'exercice précédent. Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation de l'exercice 1999 avaient été influencés par les avances considérables encaissées au cours du dernier trimestre relativement à d'importants contrats à long terme, principalement dans le secteur du transport. À l'exercice 2000, l'augmentation des stocks dont il a été fait mention auparavant, a été en partie contrebalancée par l'accroissement des comptes fournisseurs et frais courus et des avances de clients.

Les acquisitions d'immobilisations ont atteint 382,2 millions \$ en 1999-2000, en regard de 335,8 millions \$ en 1998-1999. Dans le secteur de l'aéronautique, les acquisitions d'immobilisations se sont élevées à 266,5 millions \$ en 1999-2000, comparativement à 192,5 millions \$ à l'exercice précédent. Les plus importants investissements ont été effectués pour l'agrandissement des installations de fabrication à Dorval, pour l'expansion de la capacité d'entretien et de maintenance des appareils Global Express, de même que pour la mise en œuvre du système de gestion intégrée pour la maintenance d'avions. Dans le secteur des produits récréatifs, les acquisitions d'immobilisations se sont élevées à 23,9 millions \$ en 1999-2000, comparativement à 27,0 millions \$ à l'exercice précédent. Les investissements ont porté essentiellement sur les programmes courants d'investissement. Dans le secteur du transport, les acquisitions d'immobilisations se sont élevées à 91,8 millions \$ en 1999-2000, en regard de 116,3 millions \$ à l'exercice précédent. Les principaux investissements ont été consacrés aux installations et équipement de fabrication. La note 21 des états financiers consolidés donne la répartition des immobilisations par secteur géographique.

L'incidence des acquisitions d'immobilisations sur les flux de trésorerie a été en partie compensée par une entrée de fonds de 145,6 millions \$ au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2000 à la suite de la vente par Bombardier Aéronautique de ses participations de 50 % dans Shorts Missile Systems Limited et de 100 % dans Specialist Aviation Services Limited.

Les flux de trésorerie utilisés pour les activités de financement ont atteint 553,0 millions \$ en 1999-2000, comparativement à 471,3 millions \$ en 1998-1999, une hausse de 81,7 millions \$. Cette utilisation additionnelle de fonds résulte principalement des 243,2 millions \$ versés pour le rachat des billets convertibles. Les versements de dividendes ont atteint 168,8 millions \$, en regard de 133,8 millions \$, et le remboursement de la dette à long terme s'est élevé à 128,8 millions \$, comparativement à 158,6 millions \$ à l'exercice précédent. De plus, les émissions d'actions aux employés contre espèces se sont élevées à 16,8 millions \$ (pour 5,6 millions d'actions) en 1999-2000, comparativement à 49,3 millions \$ (pour 4,3 millions d'actions) à l'exercice précédent.

En raison des éléments indiqués ci-dessus, le poste espèces et quasi-espèces de Bombardier a légèrement diminué pour s'établir à 1,5 milliard \$ au 31 janvier 2000, comparativement à 1,7 milliard \$ à la fin de l'exercice précédent.

BC

Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation se sont élevés à 0,6 million \$ à l'exercice clos le 31 janvier 2000, en baisse de 151,1 millions \$ par rapport à 151,7 millions \$ à l'exercice précédent. Cette diminution découle principalement de la réduction des comptes fournisseurs et des frais courus durant l'exercice 2000.

Les flux de trésorerie utilisés pour financer l'augmentation de 2,3 milliards \$ des éléments de financement fondé sur l'actif, qui avait été de 2,5 milliards \$ à l'exercice précédent, proviennent essentiellement de l'augmentation de 2,5 milliards \$ de la dette à long terme durant l'exercice clos le 31 janvier 2000, comparativement à une augmentation de 1,0 milliard \$ à l'exercice précédent. Comme il est mentionné auparavant, Bombardier a investi 256,0 millions \$ au cours de l'exercice 2000, comparativement à 436,0 millions \$ à l'exercice précédent, afin de maintenir le ratio emprunts/capitaux propres à 9 pour 1. Le solde de l'augmentation

de l'année précédente a été principalement financé par l'augmentation des emprunts à court terme et des avances de Bombardier. De plus, au 31 janvier 2000, 2 824,2 millions \$ d'éléments de financement fondé sur l'actif ont été financés hors bilan au moyen des programmes de titrisation, que BC administre, comparativement à 2 704,5 millions \$ à la même date de l'exercice précédent.

RESSOURCES FINANCIÈRES

La Société dispose d'importantes marges de crédit pour financer les investissements qu'elle prévoit effectuer, pour tirer parti des occasions d'acquisition qui se présentent et pour pourvoir aux éventualités.

Bombardier

Bien que Bombardier génère des flux de trésorerie importants, elle a pris soin de consolider ses marges de crédit bancaire européennes, d'allonger l'échéance et d'augmenter le montant disponible au cours du récent exercice. La Société et ses filiales de fabrication européennes ont négocié en juin 1999 une ligne de crédit renouvelable non garantie de 1,7 milliard € ayant une échéance de 6 ans avec un consortium financier composé d'institutions bancaires européennes de premier plan. Cette opération a permis à Bombardier de rationaliser l'accès à des crédits bancaires en Europe et d'augmenter le montant disponible des lignes de crédit de soutien. Bombardier peut utiliser la ligne de crédit pour le financement de son fonds de roulement, pour l'émission de lettres de crédit, pour le financement des acquisitions d'immobilisations ou pour l'acquisition d'entreprises.

BC

BC a été actif sur les marchés financiers au cours de l'exercice 2000; il a renouvelé ses marges de crédit bancaire, a renégocié son acte de fiducie canadien et a accentué sa présence dans les marchés obligataires, tant au Canada qu'aux États-Unis.

En juin 1999, BC a renouvelé sa marge de crédit bancaire non garantie ayant une échéance de six ans avec son consortium nord-américain et en a augmenté le montant à 1,7 milliard \$ US. La marge peut aussi servir à appuyer les programmes de papier commercial de BC. Simultanément, de nouvelles conditions de financement ont été mises en place, avec une entente de soutien financier « Keep well » améliorée. Ces deux derniers

éléments ont été étendus aux autres conventions d'emprunt de BC.

Au cours de l'exercice 1999, Bombardier Capital Ltée a inscrit un programme de billets à moyen terme en vue de l'émission éventuelle au Canada, dans les deux années suivantes, de billets à moyen terme pouvant totaliser jusqu'à 500 millions \$. Au 31 janvier 2000, Bombardier Capital Ltée avait émis environ 150 millions \$ en vertu de ce programme (voir la note 7 des états financiers consolidés). Aux États-Unis, Bombardier Capital Inc. a rendu plus aisé son accès aux marchés à terme grâce à la mise en place d'un programme de placement privé de billets à moyen terme en vertu de la règle 144-A. Ce programme donne la possibilité d'émettre jusqu'à 2 milliards \$ US de billets à moyen terme sur une période de deux années. Au 31 janvier 2000, Bombardier Capital Inc. avait émis environ 875 millions \$ US en vertu de ce programme (voir les notes 5 et 7 des états financiers consolidés). Les programmes de billets à moyen terme canadien et américain comportent les mêmes conditions, y inclus une entente de soutien financier « Keep Well » qui est harmonisée avec celle utilisée pour les nouvelles marges de crédit bancaire de BC. BC a également participé aux marchés financiers à la recherche des meilleures sources de financement grâce à son programme privé et public de titrisation pour le financement de stocks, de biens de consommation et de maisons usinées.

Compte tenu de ce qui précède, la Société est d'avis que ses ressources financières actuelles, ses flux de trésorerie prévus et ses diverses sources de fonds sont suffisantes pour lui permettre de mettre en œuvre son programme d'investissement, de développer de nouveaux modèles d'avions, de soutenir la croissance de ses activités, de verser des dividendes et de satisfaire à tous ses engagements financiers.

AN 2000

Le passage à l'an 2000 s'est bien déroulé dans tous les établissements de la Société et n'a pas eu d'incidence sur les activités d'exploitation. Tous les produits de la Société, y compris les avions, le matériel de transport sur rail et les produits récréatifs, ont bien fonctionné durant la période de transition. Le passage à l'an 2000 n'a causé aucune incidence importante sur la situation financière de la Société.

ADOPTION DE L'EURO

Bombardier poursuit la mise en œuvre du plan élaboré durant l'exercice 1998-1999 en vue de l'adoption, en 2001, d'une monnaie unique en Europe. La direction ne prévoit pas que l'adoption de l'euro entraîne d'augmentations importantes des coûts, ni d'incidences substantielles sur les activités et sur la situation financière de la Société.

RISQUES ET INCERTITUDES

La Société est présente dans différents secteurs d'activité comportant des facteurs de risques et d'incertitudes variés qui sont pris en compte attentivement dans les politiques de gestion de la Société.

Les risques liés au secteur de l'aéronautique comprennent, entre autres, les risques relatifs au développement de nouveaux produits à l'intérieur des limites budgétaires prévues, à l'homologation des nouveaux produits par les autorités réglementaires et au respect des engagements contractuels de livraison, de même que les risques liés à la performance des produits, au règlement des différends qui découlent de la mise en œuvre des conventions collectives et de leur renouvellement, et à la performance de fournisseurs clés. De plus, la Société est exposée à certains facteurs de risques externes, notamment les fluctuations des taux de change, les politiques gouvernementales de pays qui imposent des limitations quant à l'importation ou à l'exportation de ses produits, et diverses conditions susceptibles d'influencer la demande pour certains de ses produits, tels le prix de l'essence, l'instabilité politique et la croissance économique.

Le secteur des produits récréatifs est principalement aux prises avec les risques liés à la nature instable de la demande pour les produits de consommation, aux conditions climatiques ainsi qu'aux législations et politiques en matière de sécurité et d'environnement.

En plus des risques indiqués auparavant, le secteur du transport est exposé aux risques liés à la modification des priorités gouvernementales et aux réductions éventuelles des dépenses de certains organismes publics.

La Société est soumise aux fluctuations des taux de change provenant de ses activités canadiennes libellées en devises étrangères et de ses établissements à l'étranger.

La Société se protège contre les fluctuations des taux de change par l'utilisation d'une variété de techniques, notamment la gestion bilancielle, qui consiste principalement à réaliser des emprunts dans des devises étrangères pour couvrir les positions de change qui découlent des investissements permanents effectués dans des pays étrangers, et par le recours à des instruments financiers dérivés pour couvrir le risque lié aux flux de trésorerie projetés dans différentes devises étrangères. Notamment, les activités de Bombardier liées à la fabrication au Canada de produits récréatifs, de matériel de transport et d'avions vendus à l'étranger, principalement en dollars US, sont vulnérables à ces fluctuations. À cet égard, afin de gérer un tel risque de change, la Société conclut des contrats de change à terme en devises dont les échéances peuvent atteindre jusqu'à trois ans. La note 17 des états financiers consolidés donne les détails de tels contrats.

Une proportion importante des revenus mondiaux de la Société est libellée en dollars US. La Société estime qu'une variation d'un cent dans la valeur du dollar canadien aurait influencé le bénéfice avant impôts sur le revenu de l'exercice 1999-2000 d'un montant approximatif de 12,8 millions \$, avant de tenir compte de l'influence des instruments financiers dérivés. Pour l'exercice clos le 31 janvier 2000, le dollar US s'est transigé à un taux moyen de 1,4799 \$ CAN, comparativement à 1,4900 \$ CAN en 1998-1999, soit une dévaluation moyenne de 0,68 %.

BC cherche à réduire son coût d'emprunt d'ensemble, mais également à restreindre la variation de ses frais d'intérêt à court terme et des ressources financières requises par le service de la dette. Pour y arriver, BC diversifie ses sources d'emprunt (emprunt à court terme ou à long terme ou emprunt à taux fixe ou à taux variable) et s'efforce de maintenir une bonne synchronisation entre son portefeuille et son financement. La politique de synchronisation de BC exige habituellement que les éléments d'actif qui rapportent un rendement variable soient financés par des éléments de passif à taux variable et que les éléments d'actif qui rapportent un rendement fixe soient financés par des éléments de passif à taux fixe.

BC utilise des instruments financiers dérivés dans le cadre de son programme de gestion bilancielle pour réduire son niveau général de risque financier. Ces instruments financiers dérivés, notamment les ententes de swap de taux d'intérêt, sont utilisés pour modifier le risque de taux d'intérêt lorsque se produit un asynchronisme bilanciel. Les instruments financiers dérivés qu'utilise BC ne servent qu'à atteindre les objectifs de gestion du risque qui survient dans le cours normal de son exploitation. BC n'agit pas comme courtier en entente de swap de taux d'intérêt ni à titre de négociant d'instruments financiers dérivés. Il n'utilise pas les instruments financiers dérivés dans le but de réaliser un bénéfice découlant de changements dans les conditions du marché.

Un éventuel ralentissement économique en Amérique du Nord pourrait engendrer certaines difficultés chez les clients de BC, et ainsi avoir une influence défavorable sur le portefeuille du groupe. Toutefois, la diversité du portefeuille, tel que discuté à la note 2 des états financiers consolidés, offre une protection raisonnable à cet égard.

ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Tel que décrit à la note 19 des états financiers consolidés, dans le cadre de la vente d'avions, la Société fournit occasionnellement un soutien financier à ses clients sous diverses formes. Les risques afférents à ces garanties dépendent de nombreux facteurs, tels la santé financière de ses clients, la valeur de revente et de location des avions, et les conditions du marché en cours pour chacun des modèles d'avions. La direction de la Société effectue régulièrement une revue détaillée des conditions économiques associées à chacun de ces risques et en surveille attentivement l'évolution.

La Société fait occasionnellement l'objet de litiges, de réclamations, d'enquêtes et autres questions juridiques, relativement à ses produits et à ses contrats. La Société est d'avis que les coûts engagés à ce jour et ceux qu'elle prévoit engager en relation avec ces éventualités n'ont pas eu et n'auront pas d'incidence importante sur sa situation financière.

MODIFICATIONS DE PRINCIPES COMPTABLES

En date du 1^{er} février 2000, la Société a adopté deux nouvelles recommandations comptables de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA). La Société a adopté de façon rétroactive les nouvelles recommandations à l'égard des impôts sur les bénéfices sans retraiter les chiffres des périodes précédentes. Les nouvelles recommandations en matière d'impôts sur les bénéfices sont fondées sur la méthode de l'actif et du passif qui exige l'utilisation des taux d'imposition prévus être en vigueur au cours de l'exercice où les écarts temporaires devraient se résorber pour évaluer les actifs et les passifs d'impôts futurs. Elles établissent également les critères pour la comptabilisation des avantages fiscaux futurs liés aux pertes fiscales reportées en avant en fonction du fait qu'il est plus probable qu'improbable qu'elles seront recouvrées. Jusqu'au 31 janvier 2000, la Société a utilisé la méthode du report d'impôts pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices. L'incidence cumulative de l'adoption des nouvelles recommandations sur les bénéfices non répartis d'ouverture au 1^{er} février 2000 et sur l'état consolidé des résultats, le bilan consolidé et l'état consolidé des flux de trésorerie de la Société pour l'exercice se terminant le 31 janvier 2001 devrait être négligeable.

Également au 1^{er} février 2000, la Société a adopté de façon rétroactive les nouvelles recommandations de l'ICCA à l'égard de la comptabilisation des avantages sociaux futurs sans retraiter les chiffres des périodes précédentes. Ces nouvelles exigences modifient les règles comptables actuelles pour les coûts et obligations découlant des régimes de retraite et couvrent les avantages complémentaires de retraite. Les redressements cumulatifs après impôt apportés aux bénéfices non répartis au 1^{er} février 2000 représentent une diminution de 210,6 millions \$. De plus, les passifs ont augmenté de 303,1 millions \$, le solde de l'ajustement de 92,5 millions \$ étant affecté aux impôts sur le revenu futurs. Cette modification de principe comptable ne devrait pas avoir une incidence importante sur l'état consolidé des résultats, le bilan consolidé et l'état consolidé des flux de trésorerie de la Société pour l'exercice se terminant le 31 janvier 2001.

SECTION FINANCIÈRE**BOMBARDIER INC.**

- 42** Rétrospective financière
- 48** Responsabilité de la direction à l'égard de la présentation de l'information financière
- 48** Rapport des vérificateurs
- 49** Bilans consolidés
- 50** États consolidés de l'avoir des actionnaires
- 51** États consolidés des résultats
- 52** États consolidés des flux de trésorerie
- 53** Sommaire des principales conventions comptables
- 57** Notes afférentes aux états financiers consolidés
- 74** Information sectorielle

**BOMBARDIER**

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

	Pour les exercices clos les 31 janvier	2000	1999	1998
Sommaire de l'exploitation	Revenus			
(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Aéronautique	8 126,2 \$	6 444,1 \$	4 874,1 \$
	Produits récréatifs	1 473,0	1 628,1	1 718,5
	Transport	3 446,1	2 966,3	1 688,1
	BC	738,5	570,6	352,4
	Cessions intersectorielles	(165,3)	(109,0)	(124,2)
	Revenus de tiers	13 618,5 \$	11 500,1 \$	8 508,9 \$
	Bénéfice (perte) avant éléments exceptionnels et impôts sur le revenu			
	Aéronautique	903,9 \$	681,9 \$	479,6 \$
	Produits récréatifs	17,7	(45,5)	(1,1)
	Transport	174,4	147,9	84,6
	BC	28,0	42,6	64,1
		1 124,0	826,9	627,2
	Éléments exceptionnels nets	51,1	–	–
	Bénéfice avant impôts sur le revenu	1 072,9	826,9	627,2
	Impôts sur le revenu	354,1	272,9	207,0
	Bénéfice net	718,8 \$⁽¹⁾	554,0 \$	420,2 \$
	Par action ordinaire	1,02 \$⁽¹⁾	0,77 \$	0,59 \$
Information générale	Revenus à l'exportation provenant du Canada	6 198,3 \$	6 021,7 \$	4 642,2 \$
(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	Acquisitions d'immobilisations	419,5 \$	364,2 \$	262,6 \$
	Amortissement	227,5 \$	232,6 \$	180,1 \$
	Dividende par action ordinaire			
	Classe A	0,220000 \$	0,170000 \$	0,150000 \$
	Classe B	0,223125 \$	0,173125 \$	0,153125 \$
	Nombre d'actions ordinaires (en millions)	688,8	683,2	678,9
	Valeur comptable de l'action ordinaire	4,81 \$	4,40 \$	3,57 \$
	Actionnaires inscrits	11 168	10 097	10 781
Variation des cours de l'action	Classe A			
(en dollars canadiens)	Haut	32,25 \$	23,55 \$	16,98 \$
	Bas	19,10	14,05	12,50
	Fermeture	29,95	22,15	14,13
	Classe B			
	Haut	32,20 \$	23,75 \$	17,00 \$
	Bas	18,95	14,05	12,40
	Fermeture	29,30	22,50	14,05

⁽¹⁾L'effet des éléments exceptionnels, décrit à la note 14 des états financiers consolidés, sur le bénéfice net se chiffre à 33,6 millions \$ (0,04 \$ par action ordinaire). Excluant ces éléments exceptionnels, le bénéfice net serait de 752,4 millions \$ (1,06 \$ par action ordinaire).

⁽²⁾L'effet de la comptabilisation de la moins-value du placement en unités d'actions d'Eurotunnel sur le bénéfice net est de 155,0 millions \$ (0,24 \$ par action ordinaire). Excluant cette moins-value, le bénéfice net serait de 313,0 millions \$ (0,46 \$ par action ordinaire).

1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
4 283,8 \$	3 766,9 \$	3 409,6 \$	2 579,0 \$	2 602,9 \$	1 899,8 \$	1 755,4 \$
1 959,0	1 641,8	1 112,1	792,3	556,9	392,2	389,0
1 599,4	1 574,7	1 309,6	1 311,5	1 237,6	725,6	697,1
244,6	220,0	166,0	133,5	77,5	63,3	63,2
(111,1)	(80,0)	(54,3)	(47,5)	(26,9)	(22,3)	(12,4)
7 975,7 \$	7 123,4 \$	5 943,0 \$	4 768,8 \$	4 448,0 \$	3 058,6 \$	2 892,3 \$
287,3 \$	162,7 \$	158,2 \$	151,7 \$	192,0 \$	141,7 \$	138,5 \$
209,2	175,9	118,0	77,3	28,8	(8,8)	(24,1)
62,9	99,9	66,0	(24,0)	(71,4)	4,2	20,7
46,9	28,7	11,5	4,8	2,9	(15,7)	(14,6)
606,3	467,2	353,7	209,8	152,3	121,4	120,5
-	231,4	-	-	-	-	-
606,3	235,8	353,7	209,8	152,3	121,4	120,5
200,1	77,8	106,4	32,5	18,6	13,7	20,4
406,2 \$	158,0 \$(2)	247,3 \$	177,3 \$	133,7 \$	107,7 \$	100,1 \$
0,59 \$	0,22 \$(2)	0,36 \$	0,28 \$	0,21 \$	0,18 \$	0,17 \$
4 532,7 \$	3 537,8 \$	2 960,3 \$	2 252,1 \$	1 950,8 \$	1 084,5 \$	975,8 \$
232,4 \$	297,8 \$	176,0 \$	169,8 \$	227,8 \$	161,5 \$	162,2 \$
165,8 \$	158,3 \$	131,6 \$	124,6 \$	101,3 \$	75,3 \$	76,8 \$
0,100000 \$	0,100000 \$	0,075000 \$	0,050000 \$	0,050000 \$	0,040000 \$	0,040000 \$
0,103125 \$	0,103125 \$	0,078125 \$	0,053125 \$	0,053125 \$	0,043125 \$	0,043125 \$
675,3	670,1	662,9	659,9	617,1	609,3	565,8
3,01 \$	2,46 \$	2,42 \$	2,02 \$	1,52 \$	1,40 \$	1,15 \$
11 541	9 873	8 776	9 108	9 534	8 735	9 315
13,30 \$	10,19 \$	6,25 \$	5,50 \$	4,35 \$	4,38 \$	2,58 \$
8,88	5,72	4,50	2,41	2,66	2,10	1,82
13,05	10,19	5,72	5,25	2,97	4,29	2,11
13,20 \$	10,07 \$	6,32 \$	5,47 \$	4,32 \$	4,32 \$	2,58 \$
8,75	5,66	4,44	2,41	2,60	1,94	1,61
13,00	9,94	5,69	5,29	2,91	4,29	1,97

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE (suite)

	Aux 31 janvier	2000	1999	1998
Bilans consolidés	BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ			
(en millions de dollars canadiens)				
Espèces et quasi-espèces	1 664,0 \$	1 738,7 \$	1 227,7 \$	
Comptes clients	570,7	670,3	693,2	
Éléments de financement fondé sur l'actif	7 194,9	5 169,8	2 989,4	
Stocks	5 361,5	4 576,2	3 790,9	
Immobilisations	1 898,7	1 842,7	1 646,7	
Autres éléments d'actif	344,3	280,2	227,3	
Total de l'actif	17 034,1 \$	14 277,9 \$	10 575,2 \$	
Emprunts à court terme	2 002,7 \$	2 363,5 \$	2 174,7 \$	
Comptes fournisseurs et frais courus	3 335,2	3 099,7	2 663,0	
Avances et facturations progressives en excédent des coûts y afférents	2 636,8	2 328,6	851,6	
Dette à long terme	4 795,0	2 575,9	1 639,6	
Autres éléments de passif	652,6	421,7	357,0	
Billets convertibles – composante avoir	–	180,5	165,8	
Actions privilégiées	300,0	300,0	300,0	
Avoir des actionnaires ordinaires	3 311,8	3 008,0	2 423,5	
Total du passif et de l'avoir des actionnaires	17 034,1 \$	14 277,9 \$	10 575,2 \$	
	BOMBARDIER			
Espèces et quasi-espèces	1 548,7 \$	1 706,3 \$	1 090,2 \$	
Comptes clients	570,7	670,3	693,2	
Éléments de financement fondé sur l'actif	57,1	121,1	496,3	
Stocks	5 361,5	4 576,2	3 790,9	
Immobilisations	1 776,4	1 747,9	1 574,1	
Investissement dans et avances à BC	1 531,2	1 285,2	353,3	
Autres éléments d'actif	146,3	148,3	182,2	
Total de l'actif	10 991,9 \$	10 255,3 \$	8 180,2 \$	
Emprunts à court terme	– \$	49,3 \$	330,0 \$	
Comptes fournisseurs et frais courus	3 125,2	2 845,5	2 543,7	
Avances et facturations progressives en excédent des coûts y afférents	2 636,8	2 328,6	851,6	
Dette à long terme	971,4	1 121,7	1 204,8	
Autres éléments de passif	646,7	421,7	360,8	
Billets convertibles – composante avoir	–	180,5	165,8	
Actions privilégiées	300,0	300,0	300,0	
Avoir des actionnaires ordinaires	3 311,8	3 008,0	2 423,5	
Total du passif et de l'avoir des actionnaires	10 991,9 \$	10 255,3 \$	8 180,2 \$	
	BC			
Espèces et quasi-espèces	115,3 \$	32,4 \$	137,5 \$	
Éléments de financement fondé sur l'actif	7 137,8	5 048,7	2 493,1	
Immobilisations	122,3	94,8	72,6	
Autres éléments d'actif	198,0	131,9	58,9	
Total de l'actif	7 573,4 \$	5 307,8 \$	2 762,1 \$	
Emprunts à court terme	2 002,7 \$	2 314,2 \$	1 844,7 \$	
Avances de Bombardier ⁽¹⁾	459,8	458,5	–	
Comptes fournisseurs et frais courus	210,0	254,2	119,3	
Dette à long terme	3 823,6	1 454,2	434,8	
Autres éléments de passif	5,9	–	10,0	
Actions privilégiées	–	–	–	
Investissement dans BC ⁽¹⁾	1 071,4	826,7	353,3	
Total du passif et de l'avoir des actionnaires	7 573,4 \$	5 307,8 \$	2 762,1 \$	

⁽¹⁾ Avant 1999, les avances de Bombardier n'étaient pas séparées de l'avoir permanent et sont par conséquent présentées dans Investissement dans BC.

1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
895,7 \$	536,6 \$	425,1 \$	633,1 \$	235,1 \$	179,2 \$	87,5 \$
358,4	449,0	667,4	320,8	380,4	360,1	413,7
1 811,4	1 456,2	1 121,2	776,6	942,1	640,8	491,3
3 455,2	2 594,9	1 914,4	1 738,1	1 782,9	1 200,7	984,2
1 200,0	1 142,0	932,1	842,0	813,3	626,8	533,5
229,6	213,9	401,6	144,1	86,4	47,1	45,0
7 950,3 \$	6 392,6 \$	5 461,8 \$	4 454,7 \$	4 240,2 \$	3 054,7 \$	2 555,2 \$
1 233,1 \$	812,2 \$	622,0 \$	358,6 \$	828,5 \$	620,8 \$	537,4 \$
2 124,6	1 875,0	1 508,8	1 299,8	1 318,2	894,8	832,3
591,4	295,7	195,0	–	–	–	–
1 524,2	1 311,4	1 185,5	1 184,1	845,8	493,5	365,4
264,4	279,4	184,1	125,6	168,2	56,6	64,7
152,3	139,9	128,6	118,1	108,5	99,7	66,8
30,9	30,9	31,5	33,1	34,1	35,7	37,4
2 029,4	1 648,1	1 606,3	1 335,4	936,9	853,6	651,2
7 950,3 \$	6 392,6 \$	5 461,8 \$	4 454,7 \$	4 240,2 \$	3 054,7 \$	2 555,2 \$
889,1 \$	532,0 \$	419,7 \$	606,3 \$	233,2 \$	177,6 \$	87,2 \$
358,4	449,0	667,4	320,8	380,4	366,0	413,6
137,3	47,2	–	11,7	–	–	–
3 455,2	2 594,9	1 914,4	1 738,1	1 782,9	1 200,7	984,2
1 138,8	1 079,1	868,2	775,3	774,2	603,8	514,7
288,7	307,0	239,5	222,5	106,5	87,0	68,5
183,6	169,1	357,8	97,1	63,2	47,1	45,0
6 451,1 \$	5 178,3 \$	4 467,0 \$	3 771,8 \$	3 340,4 \$	2 482,2 \$	2 113,2 \$
– \$	11,7 \$	12,7 \$	22,9 \$	232,8 \$	85,8 \$	114,8 \$
1 993,0	1 746,7	1 401,8	1 217,9	1 248,3	857,8	813,4
591,4	295,7	195,0	–	–	–	–
1 400,7	1 047,5	914,8	924,1	612,3	493,5	365,4
253,4	257,8	176,3	120,3	167,5	56,1	64,2
152,3	139,9	128,6	118,1	108,5	99,7	66,8
30,9	30,9	31,5	33,1	34,1	35,7	37,4
2 029,4	1 648,1	1 606,3	1 335,4	936,9	853,6	651,2
6 451,1 \$	5 178,3 \$	4 467,0 \$	3 771,8 \$	3 340,4 \$	2 482,2 \$	2 113,2 \$
6,6 \$	4,6 \$	5,4 \$	26,8 \$	1,9 \$	1,6 \$	0,3 \$
1 674,1	1 409,0	1 121,2	764,9	942,1	640,8	491,4
61,2	62,9	63,9	66,7	39,1	4,1	5,0
46,0	50,1	47,1	47,0	23,2	18,9	13,8
1 787,9 \$	1 526,6 \$	1 237,6 \$	905,4 \$	1 006,3 \$	665,4 \$	510,5 \$
1 233,1 \$	800,5 \$	609,3 \$	335,7 \$	595,7 \$	535,0 \$	422,6 \$
–	–	–	–	–	–	–
131,6	128,3	107,0	81,9	69,9	42,9	18,9
123,5	263,9	270,7	260,0	233,5	–	–
11,0	26,9	11,1	5,3	0,7	0,5	0,5
–	–	–	–	–	–	–
288,7	307,0	239,5	222,5	106,5	87,0	68,5
1 787,9 \$	1 526,6 \$	1 237,6 \$	905,4 \$	1 006,3 \$	665,4 \$	510,5 \$

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE (suite)

**Données
trimestrielles**

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

	2000 Total	1999 Total	2000 Premier trimestre
<i>Pour les exercices clos les 31 janvier</i>			
Revenus			
Aéronautique	8 126,2 \$	6 444,1 \$	1 571,0 \$
Produits récréatifs	1 473,0	1 628,1	316,0
Transport	3 446,1	2 966,3	841,4
BC	738,5	570,6	155,8
Cessions intersectorielles	(165,3)	(109,0)	(33,6)
Revenus de tiers	13 618,5 \$	11 500,1 \$	2 850,6 \$
Bénéfice (perte) avant éléments exceptionnels et impôts sur le revenu			
Aéronautique	903,9 \$	681,9 \$	166,5 \$
Produits récréatifs	17,7	(45,5)	–
Transport	174,4	147,9	43,8
BC	28,0	42,6	5,4
	1 124,0	826,9	215,7
Éléments exceptionnels nets	51,1	–	–
Bénéfice avant impôts sur le revenu	1 072,9	826,9	215,7
Impôts sur le revenu	354,1	272,9	71,2
Bénéfice net	718,8 \$	554,0 \$	144,5 \$
Par action ordinaire			
Bénéfice net	1,02 \$	0,77 \$	0,20 \$
Dividende – action classe B	0,223125	0,173125	0,058125
Variation du cours de l'action classe B			
Haut	32,20	23,75	23,35
Bas	18,95	14,05	19,25
Actifs nets sectoriels			
Aéronautique			3 591,3 \$
Produits récréatifs			284,1
Transport			(930,2)
BC			877,1
			3 822,3
Comptes fournisseurs et frais courus			2 912,6
Avances et facturations progressives en excédent des coûts y afférents			2 044,5
Avances à BC			587,2
Espèces et quasi-espèces			677,9
Autres éléments d'actif			–
Total de l'actif – Bombardier			10 044,5
Investissement dans et avances à BC			(1 464,3)
Total de l'actif – BC			5 595,5
Total de l'actif – Bombardier Inc. consolidé			14 175,7 \$

1999 Premier trimestre	2000 Deuxième trimestre	1999 Deuxième trimestre	2000 Troisième trimestre	1999 Troisième trimestre	2000 Quatrième trimestre	1999 Quatrième trimestre
1 254,1 \$	1 846,7 \$	1 378,8 \$	1 879,4 \$	1 362,3 \$	2 829,1 \$	2 448,9 \$
402,5	239,3	291,5	406,2	361,2	511,5	572,9
603,4	959,2	711,1	788,5	778,5	857,0	873,3
118,0	173,9	136,6	176,8	151,2	232,0	164,8
(30,4)	(38,3)	(29,7)	(67,7)	(33,2)	(25,7)	(15,7)
2 347,6 \$	3 180,8 \$	2 488,3 \$	3 183,2 \$	2 620,0 \$	4 403,9 \$	4 044,2 \$
111,5 \$	194,8 \$	128,0 \$	201,2 \$	151,3 \$	341,4 \$	291,1 \$
15,6	1,1	7,9	4,7	–	11,9	(69,0)
27,2	50,4	33,3	39,6	31,6	40,6	55,8
18,1	6,1	19,6	13,7	10,2	2,8	(5,3)
172,4	252,4	188,8	259,2	193,1	396,7	272,6
–	–	–	33,7	–	17,4	–
172,4	252,4	188,8	225,5	193,1	379,3	272,6
60,3	83,3	66,1	74,4	67,6	125,2	78,9
112,1 \$	169,1 \$	122,7 \$	151,1 \$	125,5 \$	254,1 \$	193,7 \$
0,16 \$	0,24 \$	0,17 \$	0,21 \$	0,17 \$	0,37 \$	0,27 \$
0,045625	0,055000	0,042500	0,055000	0,042500	0,055000	0,042500
19,30	24,50	22,45	26,00	21,00	32,20	23,75
14,05	21,10	18,25	18,95	15,55	25,35	17,85
3 453,6 \$	3 921,8 \$	3 863,4 \$	3 862,0 \$	4 292,5 \$	2 938,0 \$	3 114,0 \$
370,6	331,4	471,8	277,2	484,5	103,2	220,9
(688,5)	(941,1)	(664,9)	(965,2)	(508,0)	(891,2)	(1 245,2)
405,3	933,1	568,1	1 021,3	667,7	1 071,4	826,7
3 541,0	4 245,2	4 238,4	4 195,3	4 936,7	3 221,4	2 916,4
2 564,4	2 938,7	2 412,0	2 915,5	2 571,6	3 125,2	2 845,5
918,0	2 175,5	924,6	2 393,5	941,9	2 636,8	2 328,6
–	572,1	77,1	249,9	237,5	459,8	458,5
1 067,2	662,2	718,1	1 089,1	256,4	1 548,7	1 706,3
54,9	–	4,9	–	–	–	–
8 145,5	10 593,7	8 375,1	10 843,3	8 944,1	10 991,9	10 255,3
(405,3)	(1 505,2)	(645,2)	(1 271,2)	(905,2)	(1 531,2)	(1 285,2)
3 044,3	5 938,5	3 846,0	6 966,8	4 250,7	7 573,4	5 307,8
10 784,5 \$	15 027,0 \$	11 575,9 \$	16 538,9 \$	12 289,6 \$	17 034,1 \$	14 277,9 \$

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

Les états financiers 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 ont été dressés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus. 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 soient présentés fidèlement, à tous égards importants. L'information financière présentée ailleurs dans le rapport annuel est concordante avec les états financiers.

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

Le conseil d'administration est chargé d'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. 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 d'administration, 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 remplisse correctement ses fonctions et d'examiner les états financiers et le rapport des vérificateurs externes. Le comité fait part de ses constatations au conseil d'administration lorsque ce dernier approuve la publication des états financiers 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. Les vérificateurs externes ont librement et pleinement accès au comité de vérification.

Le vice-président, finances

Signé

Louis Morin, CA
Le 18 avril 2000

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux actionnaires de **Bombardier Inc.**

Nous avons vérifié les bilans consolidés de **Bombardier Inc.** aux 31 janvier 2000 et 1999 et les états consolidés de l'avoir des actionnaires, des résultats et des flux de trésorerie des exercices clos 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 au 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 2000 et 1999 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.

Signé

Comptables agréés
Montréal, Canada
Le 25 février 2000

BILANS CONSOLIDÉS

Aux 31 janvier 2000 et 1999
(en millions de dollars canadiens)

	Notes	Bombardier Inc. consolidé		Bombardier		BC	
		2000	1999	2000	1999	2000	1999
Actif							
Espèces et quasi-espèces		1 664,0 \$	1 738,7 \$	1 548,7 \$	1 706,3 \$	115,3 \$	32,4 \$
Comptes clients	1	570,7	670,3	570,7	670,3	–	–
Éléments de financement fondé sur l'actif	2	7 194,9	5 169,8	57,1	121,1	7 137,8	5 048,7
Stocks	3	5 361,5	4 576,2	5 361,5	4 576,2	–	–
Immobilisations	4	1 898,7	1 842,7	1 776,4	1 747,9	122,3	94,8
Investissement dans et avances à BC		–	–	1 531,2	1 285,2	–	–
Autres éléments d'actif		344,3	280,2	146,3	148,3	198,0	131,9
		17 034,1 \$	14 277,9 \$	10 991,9 \$	10 255,3 \$	7 573,4 \$	5 307,8 \$
Passif							
Emprunts à court terme	5	2 002,7 \$	2 363,5 \$	– \$	49,3 \$	2 002,7 \$	2 314,2 \$
Avances de Bombardier		–	–	–	–	459,8	458,5
Comptes fournisseurs et frais courus	6	3 335,2	3 099,7	3 125,2	2 845,5	210,0	254,2
Avances et facturations progressives en excédent des coûts y afférents		2 636,8	2 328,6	2 636,8	2 328,6	–	–
Dette à long terme	7	4 795,0	2 575,9	971,4	1 121,7	3 823,6	1 454,2
Autres éléments de passif	8	652,6	421,7	646,7	421,7	5,9	–
		13 422,3	10 789,4	7 380,1	6 766,8	6 502,0	4 481,1
Avoir des actionnaires (investissement dans BC)		3 611,8	3 488,5	3 611,8	3 488,5	1 071,4	826,7
		17 034,1 \$	14 277,9 \$	10 991,9 \$	10 255,3 \$	7 573,4 \$	5 307,8 \$

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes afférentes 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

Robert E. Brown
administrateur

Signé

Donald C. Lowe
administrateur

ÉTATS CONSOLIDÉS DE L'AVOIR DES ACTIONNAIRES

Pour les exercices clos les 31 janvier 2000 et 1999
(en millions de dollars canadiens)

	Notes	Nombre	2000 Montant	Nombre	1999 Montant
Capital social	10				
Actions privilégiées – série 2		12 000 000	300,0 \$	12 000 000	300,0 \$
Actions ordinaires					
Actions classe A (droits de vote multiples)					
Solde au début de l'exercice		176 707 676	49,1	177 265 658	49,3
Conversion en actions classe B		(910 612)	(0,5)	(557 982)	(0,2)
Solde à la fin de l'exercice		175 797 064	48,6	176 707 676	49,1
Actions subalternes à droit de vote classe B					
Solde au début de l'exercice		506 465 319	796,4	501 652 790	746,9
Émission en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	11	5 635 420	16,8	1 871 250	7,4
Émission aux employés contre une contrepartie au comptant		593	–	2 383 297	41,9
Conversion d'actions classe A		910 612	0,5	557 982	0,2
Solde à la fin de l'exercice		513 011 944	813,7	506 465 319	796,4
Solde à la fin de l'exercice – actions ordinaires		688 809 008	862,3	683 172 995	845,5
Total du capital social			1 162,3		1 145,5
Bénéfices non répartis					
Solde au début de l'exercice			1 900,4		1 491,0
Bénéfice net			718,8		554,0
Dividendes :					
Actions privilégiées			(16,5)		(16,5)
Actions ordinaires			(152,3)		(117,3)
Remboursement des billets convertibles	9		(51,5)		–
Autres			(6,4)		(10,8)
Solde à la fin de l'exercice			2 392,5		1 900,4
Billets convertibles – composante avoir	9		–		180,5
Redressement de conversion reporté			57,0		262,1
Total de l'avoir des actionnaires			3 611,8 \$		3 488,5 \$

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

ÉTATS CONSOLIDÉS DES RÉSULTATS

Pour les exercices clos les 31 janvier 2000 et 1999
(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)

	Notes	Bombardier Inc. consolidé		Bombardier		BC	
		2000	1999	2000	1999	2000	1999
Revenus		13 618,5 \$	11 500,1 \$	13 028,5 \$	11 024,0 \$	738,5 \$	570,6 \$
Dépenses							
Coût des ventes et frais d'exploitation	12, 13	12 220,4	10 398,8	11 700,9	9 995,8	668,0	497,5
Amortissement		227,5	232,6	218,7	225,9	8,8	6,7
Dépenses d'intérêts	13	94,9	114,3	61,2	90,5	33,7	23,8
Revenus d'intérêts		(48,3)	(72,5)	(48,3)	(72,5)	–	–
Bénéfice net de BC		–	–	(16,6)	(25,1)	–	–
		12 494,5	10 673,2	11 915,9	10 214,6	710,5	528,0
Bénéfice avant éléments exceptionnels et impôts sur le revenu		1 124,0	826,9	1 112,6	809,4	28,0	42,6
Éléments exceptionnels nets	14	51,1	–	51,1	–	–	–
Bénéfice avant impôts sur le revenu		1 072,9	826,9	1 061,5	809,4	28,0	42,6
Impôts sur le revenu	15	354,1	272,9	342,7	255,4	11,4	17,5
Bénéfice net		718,8 \$	554,0 \$	718,8 \$	554,0 \$	16,6 \$	25,1 \$
Bénéfice par action :							
Non dilué		1,02 \$	0,77 \$				
Dilué		1,00 \$	0,76 \$				
Nombre moyen d'actions ordinaires en circulation durant l'exercice		684 492 101	680 385 027				

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes afférentes 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 clos les 31 janvier 2000 et 1999
(en millions de dollars canadiens)

	Notes	Bombardier Inc. consolidé		Bombardier		BC	
		2000	1999	2000	1999	2000	1999
Activités d'exploitation							
Bénéfice net		718,8 \$	554,0 \$	718,8 \$	554,0 \$	16,6 \$	25,1 \$
Éléments sans incidence sur les liquidités :							
Amortissement		227,5	232,6	218,7	225,9	8,8	6,7
Bénéfice net de BC		–	–	(16,6)	(25,1)	–	–
Provision pour créances irrecouvrables – BC		31,7	(12,9)	–	–	31,7	(12,9)
Impôts sur le revenu reportés	15	240,9	146,0	229,1	138,1	11,8	7,9
Éléments exceptionnels nets	14	51,1	–	51,1	–	–	–
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	16	(389,3)	1 074,6	(321,0)	949,7	(68,3)	124,9
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		880,7	1 994,3	880,1	1 842,6	0,6	151,7
Activités d'investissement							
Acquisitions d'immobilisations		(419,5)	(364,2)	(382,2)	(335,8)	(37,3)	(28,4)
Investissement net dans les éléments de financement fondé sur l'actif		(2 251,4)	(2 145,0)	63,9	375,2	(2 315,3)	(2 520,2)
Investissement dans et avances à BC		–	–	(257,3)	(894,5)	257,3	894,5
Disposition d'entreprises	14	145,6	–	145,6	–	–	–
Autres		(27,7)	(2,8)	20,2	10,2	(47,9)	(13,0)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(2 553,0)	(2 512,0)	(409,8)	(844,9)	(2 143,2)	(1 667,1)
Activités de financement							
Variation nette des emprunts à court terme		(284,0)	141,4	(32,5)	(280,7)	(251,5)	422,1
Produit de l'émission de la dette à long terme		2 464,5	1 056,6	3,5	52,5	2 461,0	1 004,1
Remboursement de la dette à long terme		(133,1)	(165,0)	(128,8)	(158,6)	(4,3)	(6,4)
Remboursement des billets convertibles	9	(243,2)	–	(243,2)	–	–	–
Émissions d'actions, déduction faite des frais y afférents		16,8	49,3	16,8	49,3	–	–
Dividendes payés		(168,8)	(133,8)	(168,8)	(133,8)	–	–
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		1 652,2	948,5	(553,0)	(471,3)	2 205,2	1 419,8
Effets de change sur les espèces et quasi-espèces		(54,6)	80,2	(74,9)	89,7	20,3	(9,5)
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces		(74,7)	511,0	(157,6)	616,1	82,9	(105,1)
Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice		1 738,7	1 227,7	1 706,3	1 090,2	32,4	137,5
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice		1 664,0 \$	1 738,7 \$	1 548,7 \$	1 706,3 \$	115,3 \$	32,4 \$
Information supplémentaire							
– Intérêts payés		344,8 \$	288,2 \$				
– Impôts sur le revenu payés		48,2 \$	54,0 \$				

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes afférentes 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 clos les 31 janvier 2000 et 1999

PRÉSENTATION DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Bombardier Inc. est constituée en vertu des lois du Canada. Les bilans consolidés sont établis selon une présentation non classifiée, car les activités de Bombardier Inc. et de ses filiales (la « Société ») sont regroupées dans quatre principaux secteurs, ayant chacun son propre cycle d'exploitation. Les services financiers et immobiliers, de nature différente des autres activités de Bombardier, sont présentés sous une colonne distincte (BC) aux états financiers consolidés.

Les descriptions des colonnes figurant dans les états financiers sont comme suit :

Bombardier Inc. consolidé

Cette colonne regroupe toutes les activités de la Société sur une base 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, produits récréatifs et transport). Ces secteurs sont regroupés et désignés sous le nom de « Bombardier ». Les opérations intersociétés dans cette colonne ont été éliminées. L'investissement de Bombardier dans BC est comptabilisé à la valeur de consolidation et comprend l'avoir des actionnaires de BC et la dette subordonnée de Bombardier dans BC.

BC

Bombardier Capital (« BC ») représente les services financiers et immobiliers de la Société. Les opérations intersociétés au sein de BC ont été éliminées.

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.

UTILISATION D'ESTIMATIONS

La préparation d'états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus exige que la direction ait recours à des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants de l'actif et du passif comptabilisés, sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses comptabilisés. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

CONVERSION DES 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 cours 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'avoir des actionnaires.

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 cours 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 taux 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 conversion de la dette à long terme qui sont reportés et amortis par imputation aux résultats jusqu'à l'échéance de la dette connexe d'après la méthode de l'amortissement linéaire et 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'avoir des actionnaires.

ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES

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

BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ - PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)**IMMOBILISATIONS**

Les immobilisations sont comptabilisées au coût. L'amortissement des immobilisations est calculé d'après la méthode linéaire selon les durées d'utilisation prévues suivantes :

Bâtiments	10 à 40 ans
Équipement	2 à 15 ans
Autres	3 à 20 ans

ACTIFS LOUÉS EN VERTU DE CONTRATS DE LOCATION-EXPLOITATION

Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation sont comptabilisés au moindre du coût et de la valeur recouvrable nette. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur des périodes représentant leur durée d'utilisation prévue. Le revenu de location des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation est comptabilisé sur la durée du contrat selon la méthode linéaire.

IMPÔTS SUR LE REVENU

La Société comptabilise ses impôts sur le revenu selon la méthode du report d'impôts. D'après cette méthode, les écarts temporaires entre le revenu comptable et le revenu fiscal donnent lieu à des impôts sur le revenu reportés.

En conformité avec les intentions de la direction, les bénéfices non répartis des filiales étrangères sont considérés comme réinvestis en permanence dans leurs activités poursuivies. Par conséquent, aucune provision n'a été établie pour les impôts qui deviendraient exigibles à la distribution de ces bénéfices à la société mère.

BÉNÉFICE PAR ACTION

Le bénéfice non dilué par action et le bénéfice dilué par action sont calculés en fonction du bénéfice net moins les dividendes sur les actions privilégiées et les intérêts sur les billets convertibles – composante avoir, divisés par le nombre moyen pondéré d'actions classe A (droits de vote multiples) et d'actions subalternes à droit de vote classe B en circulation au cours de l'exercice. Le bénéfice dilué par action tient compte de l'exercice de tous les éléments dilutifs.

COÛTS ET OBLIGATIONS DÉCOULANT DES RÉGIMES DE RETRAITE

La Société offre des régimes de retraite à la majorité de ses employés.

Les obligations découlant des régimes de retraite à prestations déterminées sont évaluées en utilisant une méthode actuarielle de répartition des prestations et les hypothèses les plus probables de la direction. Les éléments d'actif de ces régimes de retraite sont évalués selon une valeur axée sur la valeur marchande. Le coût des prestations au titre des services rendus au cours de l'exercice est déterminé selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Les redressements découlant des prestations accordées au titre des services passés et des gains et pertes actuariels sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée moyenne du reste de la carrière active des groupes de salariés couverts par les régimes.

Les coûts des avantages complémentaires de retraite offerts à certains employés sont principalement comptabilisés lorsqu'ils sont payés par la Société.

PROVISION POUR CRÉANCES IRRÉCOUVRABLES

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

INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société a recours à des instruments financiers dérivés, surtout des contrats de change et des ententes de swap de taux d'intérêt 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 ententes de swap de taux d'intérêt sont inscrits à titre de redressements des dépenses d'intérêts.

OBLIGATIONS ENVIRONNEMENTALES

Des éléments de passif sont comptabilisés 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 débours environnementaux qui ont trait aux activités actuelles sont passés en charges ou capitalisés, selon le cas. Les débours qui ont trait à une situation actuelle résultant d'activités antérieures, et qui ne contribueront pas aux revenus futurs, sont passés en charges.

BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ - PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)**BILLETS CONVERTIBLES**

La valeur actuelle nette du capital des billets convertibles était comptabilisée à l'avoir des actionnaires et était augmentée par suite des imputations périodiques aux bénéficiaires non répartis pour atteindre un montant égal à sa valeur nominale. La valeur actuelle nette des versements d'intérêts futurs des billets convertibles était comptabilisée à titre de dette à long terme.

RÉGIMES AXÉS SUR LES ACTIONS

L'émission d'options en vertu des régimes d'options d'achat d'actions de la Société est traitée à titre d'opération portant sur les capitaux propres aux fins comptables. Par conséquent, l'émission d'options n'entraîne pas de charge de rémunération dans les états financiers consolidés de la Société.

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**ÉVALUATION DES STOCKS ET CONSTATATION DES REVENUS****a) Matières premières, produits en cours et produits finis**

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, la main-d'œuvre directe et les frais généraux de fabrication connexes.

Les revenus tirés des produits finis sont comptabilisés lorsque les produits sont livrés.

b) Contrats à long terme et programmes d'aéronautique

Une part importante des revenus de la Société découle de contrats à long terme et de programmes d'aéronautique.

• Contrats à long terme

Les revenus et le bénéfice tirés des contrats à long terme sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux. Le degré d'avancement est généralement 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 de la performance. 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 raisonnablement assuré que des revenus additionnels découleront de ces réclamations et qu'ils peuvent être estimés de manière fiable.

Les effets des changements apportés au bénéfice global estimé pour chaque contrat sont enregistrés au cours de la période où ils sont déterminés et les pertes, le cas échéant, sont imputées en entier aux résultats lorsqu'elles sont anticipées.

• Programmes d'aéronautique

Les coûts des stocks comprenant les matières premières, la main-d'œuvre directe et les frais généraux de fabrication connexes, sont composés des frais non récurrents (frais de développement, de pré-production et d'outillage), des coûts de production et de l'excédent sur les coûts moyens de production (coûts de production engagés, au début d'un programme, en sus du coût unitaire moyen estimatif pour l'ensemble du programme).

Les frais non récurrents relatifs aux premières étapes de la conception d'une version modifiée d'un avion ou d'un nouvel avion sont passés en charges jusqu'à ce que les résultats de l'étude de faisabilité technique et de l'analyse de marché du programme justifient le report de ces frais. Les frais non récurrents engagés par la suite sont capitalisés à l'égard du programme correspondant dans la mesure où leur recouvrement peut être considéré comme raisonnablement assuré.

Les ventes de nouveaux avions commerciaux sont constatées en fonction des unités livrées et les ventes de nouveaux avions d'affaires sont comptabilisées au moment de la livraison de l'avion, avant que l'intérieur ne soit aménagé. Le coût des ventes est calculé selon la méthode de comptabilisation par programme au coût unitaire moyen estimatif calculé en fonction d'un pourcentage du prix de vente de l'avion. Le coût unitaire moyen estimatif en vertu de la comptabilisation par programme est calculé en appliquant, au prix de vente de chaque avion, le ratio du total des coûts de production estimatifs de l'ensemble du programme aux prix de vente estimatifs de tous les avions du programme, auquel s'ajoute l'amortissement des frais non récurrents en fonction d'un nombre d'avions prédéterminé. Au cours des phases initiales d'un programme, une marge brute constante avant amortissement des frais non récurrents est obtenue en reportant une partie du coût réel de chaque unité livrée. Cet excédent sur les coûts moyens de production est amorti sur les ventes d'avions qui

BOMBARDIER - PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

doivent être produits ultérieurement à des coûts inférieurs à la moyenne, 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 aux mesures de gestion et à l'expérience acquise.

Les programmes d'avions commerciaux et d'avions d'affaires sont fondés sur des prévisions à long terme en matière de livraison, et ce, normalement pour des quantités en sus des commandes fermes en vertu de contrats. Pour les nouveaux programmes, la quantité visée est au départ fondée sur un nombre établi d'unités représentant, de l'avis de la direction, des prévisions prudentes quant aux unités qui seront vendues.

Les estimations des revenus, du coût des ventes et des périodes de livraison associés aux commandes prévues font partie intégrante de la méthode de comptabilisation par programme, et la direction doit être en mesure d'évaluer raisonnablement ces montants pour utiliser cette méthode. Les revenus, les coûts et les bénéfices sont déterminés en partie d'après des estimations. Les redressements de ces estimations sont comptabilisés de manière prospective, sauf les pertes anticipées liées à des programmes spécifiques qui sont constatées immédiatement au cours de la période où elles sont prévues.

La direction révisé périodiquement ses hypothèses quant à la taille des divers programmes, la période estimative au cours de laquelle les unités seront livrées et les coûts et revenus futurs estimatifs associés aux programmes et, au besoin, revoit la marge brute pour la période restante des programmes.

- **Avances et facturations progressives**

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

BC - PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES**REVENUS D'INTÉRÊTS**

Les revenus d'intérêts relatifs aux éléments de financement fondé sur l'actif sont constatés selon la méthode de la comptabilité d'exercice et calculés en fonction de la moyenne quotidienne du solde des prêts et débiteurs financiers impayés. L'accumulation des revenus d'intérêts est suspendue lorsqu'un compte est en souffrance depuis 90 jours et plus ou peut être suspendue plus tôt si le recouvrement d'un compte devient douteux.

VENTES DE PRÊTS ET DÉBITEURS FINANCIERS

BC vend des prêts et des débiteurs financiers à des investisseurs. Il conserve certains droits de gestion et participe à certains flux de trésorerie excédentaires découlant de ces ventes.

Les ventes de prêts et débiteurs financiers sont constatées lorsque les risques et avantages importants inhérents à la propriété ont été transférés à l'acheteur. Les gains et pertes à la vente de prêts et débiteurs financiers sont calculés à l'aide d'hypothèses relatives aux paiements anticipés, aux cas de défaut et aux taux d'intérêt qui, de l'avis de BC, devraient être utilisées par les participants au marché pour des instruments similaires. Ces gains et pertes représentent les flux de trésorerie prévus à l'égard des éléments d'actif titrisés moins les frais de service habituels et sont constatés aux résultats au moment de la vente. Les flux de trésorerie prévus sont établis d'après les conditions du marché à la date de vente. Au cours de périodes ultérieures, ces estimations sont révisées au besoin pour tenir compte de toute baisse des flux de trésorerie prévus attribuable à des résultats défavorables au chapitre des paiements anticipés, au moyen d'une imputation aux résultats. Les participations de BC dans les prêts et débiteurs financiers transférés sont incluses dans les prêts et débiteurs financiers lorsque les risques et avantages importants inhérents à la propriété n'ont pas été transférés à l'acheteur.

FRAIS DE MONTAGE REPORTÉS

BC reporte les frais de montage initiaux directs de prêts et de contrats de location-exploitation et de location-financement. Ces coûts sont amortis en fonction du rendement sur la durée prévue des prêts et contrats de location.

PLACEMENT NET DANS DES CONTRATS DE LOCATION-FINANCEMENT

Certains actifs sont loués en vertu de conditions qui prévoient le transfert de la presque totalité des avantages et risques inhérents à la propriété aux clients. Par conséquent, ces actifs sont comptabilisés à titre de contrats de location-financement. Le revenu est constaté sur la durée des contrats de location applicables d'une manière qui permet de produire un taux de rendement constant.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 janvier 2000 et 1999
(Les montants des tableaux sont en millions de dollars canadiens, à l'exception du capital social et des régimes d'options d'achat d'actions.)

1. COMPTES CLIENTS

Les comptes clients étaient concentrés dans les secteurs transport et aéronautique (respectivement 78 % et 19 % au 31 janvier 2000; respectivement 56 % et 29 % au 31 janvier 1999) et étaient en majeure partie situés en Europe et en Amérique du Nord (respectivement 68 % et 22 % au 31 janvier 2000; respectivement 55 % et 38 % au 31 janvier 1999).

2. ÉLÉMENTS DE FINANCEMENT FONDÉ SUR L'ACTIF

Aux 31 janvier, les éléments de financement fondé sur l'actif étaient comme suit :

	2000	1999
Bombardier		
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation	17,6 \$	89,0 \$
Prêts commerciaux	45,7	38,3
	63,3	127,3
Provision pour créances irrécouvrables	(6,2)	(6,2)
	57,1	121,1
BC		
Financement commercial et industriel		
Prêts	1 906,2	1 540,6
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation	887,2	519,5
Placement net dans des contrats de location-financement	788,7	652,8
Débiteurs financiers	252,6	322,7
Autres	79,2	39,2
	3 913,9	3 074,8
Financement hypothécaire – prêts	1 545,4	346,6
Financement de stocks – débiteurs	1 071,7	1 113,7
Financement à la consommation – prêts	451,1	370,2
Financement et gestion de technologies – placement net dans des contrats de location-financement	212,2	168,2
	7 194,3	5 073,5
Provision pour créances irrécouvrables	(56,5)	(24,8)
	7 137,8	5 048,7
	7 194,9 \$	5 169,8 \$

2. ÉLÉMENTS DE FINANCEMENT FONDÉ SUR L'ACTIF (suite)

DESCRIPTION DE PRODUIT

Prêts commerciaux et industriels

Les prêts commerciaux et industriels sont garantis par les actifs correspondants et représentent les paiements progressifs et autres montants avancés à des tiers surtout dans le but de financer la vente et le crédit-bail d'avions et d'autres produits fabriqués par Bombardier.

Les prêts commerciaux et industriels de BC se détaillaient comme suit :

	2000			1999		
	\$	Moyenne pondérée Taux	Moyenne pondérée Échéance	\$	Moyenne pondérée Taux	Moyenne pondérée Échéance
États-Unis	1 188,6	9,2 %	37 mois	1 035,0	7,7 %	25 mois
Canada	571,0	8,7 %	23 mois	193,2	7,9 %	17 mois
Autres	146,6	9,9 %	49 mois	312,4	9,1 %	28 mois
	1 906,2			1 540,6		

Prêts hypothécaires

Les prêts hypothécaires consistent en des promesses contractuelles, de la part des acheteurs d'unités d'habitations usinées aux États-Unis, de payer les montants dus en vertu de contrats de vente à tempérament, lesquels fournissent également à BC une garantie au titre des unités achetées. Les portefeuilles portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 10,6 % au 31 janvier 2000 (10,1 % au 31 janvier 1999) et étaient assortis d'une échéance moyenne pondérée de 324 mois au 31 janvier 2000 (316 mois au 31 janvier 1999).

Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2000, les opérations de titrisation visant les prêts relatifs au financement hypothécaire ont été comptabilisées comme opérations de financement plutôt que de ventes. Le bénéfice sera constaté sur la durée des prêts au fur et à mesure que l'intérêt sera gagné. Les emprunts découlant de ces titrisations sont présentés en tant qu'obligations adossées à des créances à la note 7.

Débiteurs financiers

Les débiteurs financiers se rapportent surtout au financement de produits détenus par des concessionnaires et sont garantis par les stocks connexes et, de façon générale, par des contrats de rachat. En cas de défaut, BC peut reprendre possession des produits détenus par un concessionnaire pendant une période précisée dans le contrat et peut exiger que les distributeurs ou fabricants rachètent ces derniers pour une contrepartie au comptant équivalente au solde impayé.

L'échéance moyenne pondérée des débiteurs financiers était de 5 mois aux 31 janvier 2000 et 1999. Au 31 janvier 2000, BC avait consenti des lignes de crédit à ses clients totalisant 1 161,0 millions \$ et 2 415,3 millions \$ US (1 176,4 millions \$ et 1 976,5 millions \$ US au 31 janvier 1999) qui peuvent être réduites ou annulées en tout temps en fonction de la solvabilité des fabricants, distributeurs ou concessionnaires. Au 31 janvier 2000, les portefeuilles portaient intérêt à un taux variable moyen pondéré de 10,7 % (9,5 % au 31 janvier 1999).

Prêts visant le financement à la consommation

Les prêts visant le financement à la consommation se rapportent principalement au financement garanti de produits récréatifs pour les consommateurs. Les termes de financement moyens pondérés de ces prêts étaient de 74 mois au 31 janvier 2000 (60 mois au 31 janvier 1999), et les portefeuilles portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 14,9 % au 31 janvier 2000 (14,5 % au 31 janvier 1999).

Placement net dans des contrats de location-financement

Le placement net dans des contrats de location-financement se détaillait comme suit :

	2000	1999
Total des loyers minimums	1 170,5 \$	962,3 \$
Revenu non gagné	(169,6)	(141,3)
	1 000,9 \$	821,0 \$

Les loyers minimums au cours des cinq prochains exercices sont comme suit : 2001 – 354,0 millions \$; 2002 – 300,4 millions \$; 2003 – 243,5 millions \$; 2004 – 144,2 millions \$ et 2005 – 84,7 millions \$.

L'échéance moyenne pondérée du placement net dans des contrats de location-financement était de 41 mois au 31 janvier 2000 (34 mois au 31 janvier 1999). Les portefeuilles portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 9,1 % au 31 janvier 2000 (9,2 % au 31 janvier 1999).

2. ÉLÉMENTS DE FINANCEMENT FONDÉ SUR L'ACTIF (suite)

Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation								
2000				1999				
Bombardier		BC	Bombardier	BC				
Avions	17,6 \$	631,5 \$	89,0 \$	389,1 \$				
Wagons à marchandises	–	191,5	–	96,3				
Autres	–	64,2	–	34,1				
	17,6 \$	887,2 \$	89,0 \$	519,5 \$				
L'échéance moyenne pondérée des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation était de 118 mois au 31 janvier 2000 (123 mois au 31 janvier 1999). L'amortissement cumulé des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation s'élevait à 32,7 millions \$ au 31 janvier 2000 (15,9 millions \$ au 31 janvier 1999).								
ACTIFS SOUS GESTION - BC								
				1999				
2000								
Éléments de financement fondé sur l'actif – BC			7 137,8 \$	5 048,7 \$				
Éléments de financement fondé sur l'actif – vendus à des tiers et gérés par BC :								
Prêts et débiteurs financiers :								
Financement de stocks		1 450,4		1 265,9				
Financement hypothécaire		1 003,7		1 156,7				
Financement à la consommation		370,1		281,9				
Commercial et industriel – actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation		555,2		491,4				
– autres prêts		61,2		–				
Financement et gestion de technologies – contrats de location-financement		269,2		–				
		3 709,8		3 195,9				
Actifs sous gestion – BC			10 847,6 \$	8 244,6 \$				
Périodiquement, BC transfère des prêts et débiteurs financiers à de tierces entités à vocation spéciale (« EVS »). Les EVS émettent ensuite divers titres représentant des participations dans les actifs transférés. BC comptabilise des honoraires liés à la gestion de ces actifs.								
En ce qui a trait aux prêts et débiteurs financiers, l'excédent des montants transférés sur les montants vendus de 658,3 millions \$ au 31 janvier 2000 (483,5 millions \$ au 31 janvier 1999) représente la participation maintenue par BC et le montant excédentaire au titre des prêts et débiteurs financiers transférés et est inclus dans les prêts et débiteurs financiers.								
BC demeure exposé à certains risques de défaut à l'égard du montant des prêts et débiteurs financiers vendus. Il a amélioré le crédit des portefeuilles vendus en accordant des fonds de réserve au comptant, des transferts excédentaires et la subordination de certaines participations retenues. Ces améliorations de crédit s'élevaient à 350,4 millions \$ au 31 janvier 2000.								
Risque de crédit associé aux actifs sous gestion - BC								
Le portefeuille d'actifs sous gestion de BC, à l'exclusion des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, était concentré comme suit :								
2000								
Canada		États-Unis		Autres		Total		
\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	
Financement commercial et industriel	964,9	62	1 860,9	25	262,1	68	3 087,9	32
Financement hypothécaire	–	–	2 549,1	34	–	–	2 549,1	27
Financement de stocks	420,2	27	2 015,2	27	86,7	23	2 522,1	27
Financement à la consommation	–	–	821,2	11	–	–	821,2	9
Financement et gestion de technologies	166,4	11	281,9	3	33,1	9	481,4	5
	1 551,5	100	7 528,3	100	381,9	100	9 461,7	100
Provision pour créances irrécouvrables							(56,5)	
							9 405,2	

2. ÉLÉMENTS DE FINANCEMENT FONDÉ SUR L'ACTIF (suite)

	1999							
	Canada		États-Unis		Autres		Total	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Financement commercial et industriel	597,4	55	1 569,1	27	388,8	94	2 555,3	35
Financement hypothécaire	–	–	1 503,3	26	–	–	1 503,3	21
Financement de stocks	393,3	36	1 960,5	34	25,8	6	2 379,6	33
Financement à la consommation	31,2	3	620,9	11	–	–	652,1	9
Financement et gestion de technologies	64,8	6	103,4	2	–	–	168,2	2
	1 086,7	100	5 757,2	100	414,6	100	7 258,5	100
Provision pour créances irrécouvrables							(24,8)	
							7 233,7	

Aucun client ne représentait plus de 10 % des actifs sous gestion de BC aux 31 janvier 2000 et 1999.

3. STOCKS

	2000	1999
Matières premières et produits en cours	286,7 \$	341,1 \$
Contrats à long terme et programmes d'aéronautique	8 453,3	7 370,9
Produits finis	699,0	782,6
	9 439,0	8 494,6
Avances et facturations progressives	(4 077,5)	(3 918,4)
	5 361,5 \$	4 576,2 \$

Les coûts des stocks comprennent les frais non récurrents et l'excédent sur les coûts moyens de production dont le recouvrement dépend des commandes fermes futures des clients. Au 31 janvier 2000, les coûts devant être recouverts au moyen des commandes fermes futures des clients s'élevaient à 1 839,0 millions \$ (1 640,0 millions \$ au 31 janvier 1999) pour les programmes en production commerciale. Pour les programmes qui ne sont pas encore en production commerciale comme le Bombardier Continental Business Jet et le Regional Jet de Canadair de série 700 (également le Q400 au 31 janvier 1999), les frais non récurrents et l'excédent sur les coûts moyens de production s'élevaient à 330,2 millions \$ au 31 janvier 2000 (417,0 millions \$ au 31 janvier 1999).

Le produit anticipé des ventes futures d'avions pour chaque programme excédait les coûts afférents aux stocks aux 31 janvier 2000 et 1999, plus les frais non récurrents et 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 dépenses au cours des exercices ultérieurs, si une quantité d'avions inférieure à celle prévue au 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.

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 les usages en vigueur 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, pour des avances reçues de clients pour l'exécution de certains contrats. Conformément aux usages de l'industrie, la Société demeure responsable envers les acheteurs des obligations habituelles des entrepreneurs relatives à l'achèvement des contrats conformément aux spécifications pré-établies, au calendrier de livraisons et au rendement des produits.

4. IMMOBILISATIONS

	2000		1999	
	Coût	Amortissement cumulé	Coût	Amortissement cumulé
Bombardier				
Terrains	123,0 \$	– \$	139,4 \$	– \$
Bâtiments	1 218,0	363,2	1 185,5	375,9
Équipement	1 696,5	1 005,2	1 715,0	1 023,0
Autres	140,8	33,5	147,5	40,6
	3 178,3	1 401,9	3 187,4	1 439,5
BC	153,4	31,1	118,1	23,3
	3 331,7	1 433,0 \$	3 305,5	1 462,8 \$
Amortissement cumulé	(1 433,0)		(1 462,8)	
	1 898,7 \$		1 842,7 \$	

5. EMPRUNTS À COURT TERME

	2000	1999
Bombardier	– \$	49,3 \$
BC	2 002,7	2 314,2
	2 002,7 \$	2 363,5 \$

En vertu d'ententes auprès de syndicats bancaires, Bombardier Inc. et quelques-unes de ses filiales doivent maintenir certains ratios financiers. Ces ratios étaient observés aux 31 janvier 2000 et 1999.

Bombardier

Les facilités de crédit de Bombardier et leurs taux moyens et échéances étaient comme suit :

	2000					Échéance
	Facilités de crédit			Taux moyen		
	Disponibles	En cours				
	Au comptant	Lettres de crédit	Clôture de l'exercice	Pour l'exercice		
Facilité canadienne	1 000,0 \$	– \$	872,2 \$	–	6,6 %	2005
Facilité américaine	145,1	–	–	–	5,7 %	2003
Facilité européenne	2 406,2	–	904,9	–	5,6 %	2006
Autres	37,0	–	–	–	6,3 %	2001
	3 588,3 \$	– \$	1 777,1 \$			

5. EMPRUNTS À COURT TERME (suite)

1999						
	Facilités de crédit		Taux moyen	Échéance		
	Disponibles	En cours				
		Au comptant	Lettres de crédit	Clôture de l'exercice	Pour l'exercice	
Facilité canadienne	1 000,0 \$	5,2 \$	717,0 \$	6,8 %	5,6 %	2005
Facilité américaine	150,7	–	–	–	6,8 %	2003
Facilités européennes	2 685,3	44,1	1 299,1	4,7 %	5,5 %	2000-2003
	3 836,0 \$	49,3 \$	2 016,1 \$			

Des montants peuvent être prélevés sur la facilité canadienne en dollars canadiens ou américains à des taux variables fondés sur le taux préférentiel canadien, le taux de base américain, le LIBOR ou les taux des acceptations bancaires. Bombardier peut également fournir des lettres de crédit ou de garanties en vertu de cette facilité. La facilité peut aussi être utilisée à titre de source de liquidités pour l'émission de papier commercial.

Des montants peuvent être prélevés en vertu de la facilité américaine en dollars américains, à des taux variables fondés sur le taux de base américain, le LIBOR ou le taux des certificats de dépôt.

En juin 1999, Bombardier a regroupé ses facilités de crédit européennes en une facilité de crédit principale (« facilité européenne »). La facilité européenne peut servir à émettre des garanties bancaires, des lettres de crédit ou à prélever des avances dans diverses devises librement convertibles, jusqu'à concurrence de 1,7 milliard € ou son équivalent en d'autres devises. Les avances prélevées en vertu de la facilité portent intérêt à des taux variables fondés sur le LIBOR ou le taux interbancaire offert en Europe.

En outre, en juillet 1999, Bombardier a obtenu une facilité de lettres de crédit non renouvelable pour un montant total de 449,0 millions \$ dont 385,1 millions \$ étaient toujours en cours au 31 janvier 2000. Bombardier avait également d'autres facilités de lettres de crédit en cours d'un montant total de 195,5 millions \$ au 31 janvier 2000.

Au 31 janvier 1999, le montant disponible en vertu des diverses facilités européennes était constitué de facilités au comptant de 444,7 millions \$ et de garanties bancaires et lettres de crédit en diverses devises de 2 240,6 millions \$.

BC

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

2000						
	Facilités de crédit		Taux moyen	Échéance		
	Disponibles	En cours				
		(y compris la composante en \$ US)	Clôture de l'exercice	Pour l'exercice		
Lignes de crédit renouvelables	2 467,0 \$	1 793,1 \$ (1 229,7 \$ US)	6,1 %	5,4 %		2006
Billets à terme	108,8	108,8 (75,0 \$ US)	6,5 %	6,6 %		2001
Emprunts bancaires	145,1	–	–	5,4 %		2001
Autres	223,4	100,8 (4,7 \$ US)	4,6 %	5,0 %		2001
	2 944,3 \$	2 002,7 \$				

5. EMPRUNTS À COURT TERME (suite)

	1999				
	Facilités de crédit		Taux moyen	Échéance	
	Disponibles	En cours			
		(y compris la composante en \$ US)	Clôture de l'exercice	Pour l'exercice	
Lignes de crédit renouvelables	2 082,8 \$	1 709,0 \$ (991,7 \$ US)	5,1 %	5,7 %	2000-2002
Emprunts bancaires	452,2	452,2 (300,0 \$ US)	5,3 %	6,0 %	2000
Autres	428,7	153,0 (84,9 \$ US)	5,1 %	6,0 %	2000
	2 963,7 \$	2 314,2 \$			

En vertu des lignes de crédit renouvelables, des montants peuvent être prélevés en dollars canadiens ou américains à des taux variables fondés sur le taux préférentiel canadien, le taux canadien des eurodollars, le taux de base américain, le taux américain des eurodollars ou les taux des acceptations bancaires. Le montant en cours comprenait 1 793,1 millions \$ (1 383,8 millions \$ en 1999) d'emprunts sous forme de papier commercial, assortis d'échéances allant jusqu'à 2 mois (3 mois en 1999) et soutenus par les lignes de crédit renouvelables.

6. COMPTES FOURNISSEURS ET FRAIS COURUS

	2000		1999	
	Bombardier	BC	Bombardier	BC
Comptes fournisseurs	1 605,0 \$	103,2 \$	1 407,0 \$	125,6 \$
Éléments de passif liés aux salaires	370,5	11,9	325,2	12,6
Frais courus	1 149,7	94,9	1 113,3	116,0
	3 125,2 \$	210,0 \$	2 845,5 \$	254,2 \$

7. DETTE À LONG TERME

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

	2000			
	\$	Composante en \$ US	Taux moyen	Échéance
Bombardier				
Déventures	550,0	–	8,0 %	2002-2027
Billets	324,5	189,9	6,6 %	2004-2012
Autres emprunts	96,9	11,0	3,7 %	2001-2029
	971,4	200,9		
BC				
Billets	2 036,5	1 300,0	6,5 %	2002-2005
Obligations adossées à des créances	1 104,4	761,0	7,5 %	2001-2029
Titres de fiducie de capital	290,2	200,0	6,7 %	2033
Déventures	250,0	–	5,6 %	2004
Autres emprunts	142,5	52,9	8,2 %	2001-2017
	3 823,6	2 313,9		
	4 795,0	2 514,8		

7. DETTE À LONG TERME (suite)

	1999			
	\$	Composante en \$ US	Taux moyen	Échéance
Bombardier				
Déventures	550,0	–	8,0 %	2002-2027
Billets	433,9	255,3	6,6 %	2001-2012
Autres emprunts	137,8	11,0	4,1 %	2000-2029
	1 121,7	266,3		
BC				
Billets	753,7	500,0	6,1 %	2002
Titres de fiducie de capital	301,5	200,0	5,8 %	2033
Déventures	250,0	–	5,8 %	2004
Autres emprunts	149,0	53,5	8,1 %	2001-2017
	1 454,2	753,5		
	2 575,9	1 019,8		

La dette à long terme de la Société porte intérêt à des taux fixes, à l'exception des titres de fiducie de capital de BC qui portent intérêt au LIBOR majoré de 0,55 % jusqu'en 2003 et au LIBOR majoré de 1,55 % par la suite, à moins qu'ils ne soient renégociés en tant que titres subordonnés à taux fixe de second rang, et d'un montant de 188,8 millions \$ d'obligations adossées à des créances qui portent intérêt à des taux variables fondés sur le LIBOR.

Le taux moyen est établi en fonction des soldes et taux d'intérêt en fin d'exercice, compte tenu des ententes de swap de taux d'intérêt pour 2 326,5 millions \$ (1 045,2 millions \$ au 31 janvier 1999) décrites à la note 17.

Les paiements requis sur la dette à long terme pour les cinq prochains exercices sont les suivants :

	Bombardier Inc. consolidé	Bombardier	BC
2001	274,6 \$	32,0 \$	242,6 \$
2002	1 793,8	126,3	1 667,5
2003	202,2	29,7	172,5
2004	1 008,0	178,7	829,3
2005	263,7	21,0	242,7

Aux 31 janvier 2000 et 1999, la Société respectait les clauses restrictives contenues dans les diverses ententes de financement.

8. AUTRES ÉLÉMENTS DE PASSIF

	2000	1999
Bombardier		
Impôts sur le revenu à payer	69,3 \$	30,3 \$
Obligations découlant des régimes de retraite	–	45,2
Impôts sur le revenu reportés	577,4	346,2
	646,7	421,7
BC – Impôts sur le revenu reportés	5,9	–
	652,6 \$	421,7 \$

9. BILLETS CONVERTIBLES

Les billets convertibles d'un montant de 165,0 millions \$ US étaient non garantis et portaient intérêt au LIBOR majoré de 0,85 %. En octobre 1999, la Société a levé son option visant le remboursement de ces billets à leur valeur nominale de 165,0 millions \$ US (243,2 millions \$). Le montant excédentaire de 51,5 millions \$ versé pour le capital des billets convertibles comptabilisé aux taux de change d'origine a été imputé aux bénéfices non répartis.

10. 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. À 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 est égal à 0,34375 \$ l'action. Par la suite, des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs rajustables et variables seront payables sur une base mensuelle, s'ils sont déclarés, à partir du 1^{er} août 2002, au taux de dividende variable annuel correspondant à 80 % du taux préférentiel canadien. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera rajusté à la hausse ou à la baisse sur une base mensuelle 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. À 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. Le dividende initial, s'il est déclaré, sera payable le 31 octobre 2002 et le taux de dividende trimestriel sera fixé par la Société au moins 45 jours avant le dividende initial, pour la première période de cinq ans. 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.

Actions ordinaires

896 000 000 d'actions classe A (droits de vote multiples), sans valeur nominale ou au pair, comportant dix votes chacune, convertibles au gré du porteur en une action subalterne à droit de vote classe B; et

896 000 000 d'actions subalternes à droit de vote classe B, sans valeur nominale ou au pair, comportant un vote chacune, assorties d'un dividende privilégié non cumulatif annuel de 0,003125 \$ 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 (famille Bombardier); ii) cet actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % des actions classe A en circulation (droits de vote multiples) de la Société.

11. RÉGIMES AXÉS SUR LES ACTIONS

RÉGIMES D'OPTIONS D'ACHAT D'ACTIONS

En vertu de régimes d'options d'achat d'actions, des options sont accordées aux employés clés et administrateurs pour l'achat d'actions subalternes à droit de vote classe B. Au 31 janvier 2000, 67 891 344 actions subalternes à droit de vote classe B étaient réservées aux fins d'émission en vertu de ces régimes d'options d'achat d'actions. Le prix de levée est égal au prix moyen de clôture des actions négociées en bourse au cours des cinq jours précédant la date de l'octroi de l'option. Ces options peuvent être levées à raison de 25 % par année au cours d'une période débutant deux ans après la date d'octroi, à l'exception de 350 000 options accordées aux administrateurs qui peuvent être levées à raison de 20 % par année à compter de la date d'octroi. Les options prennent fin au plus tard dix ans après la date d'octroi.

Le sommaire de l'information sur les options émises et en cours au 31 janvier 2000 est comme suit :

Émises et en cours				Pouvant être levées	
Fourchette de prix de levée	Nombre d'options	Durée restante moyenne (années)	Prix de levée moyen	Nombre d'options	Prix de levée moyen
0 \$ à 5 \$	5 203 000	3,04	3,69 \$	5 203 000	3,69 \$
6 \$ à 10 \$	6 232 900	6,06	9,74	3 188 150	9,45
11 \$ à 15 \$	4 003 196	7,63	14,41	518 737	14,23
16 \$ à 20 \$	1 331 734	8,39	18,80	4 000	18,78
21 \$ à 25 \$	5 543 000	9,26	21,74	2 000	23,10
26 \$ et plus	50 000	9,95	31,45	–	–
	22 363 830			8 915 887	

Le nombre d'options a varié comme suit :

	2000		1999	
	Nombre d'options	Prix de levée moyen	Nombre d'options	Prix de levée moyen
Solde au début de l'exercice	22 590 050	8,07 \$	22 158 774	6,63 \$
Accordées	5 638 500	21,82	3 048 480	16,71
Levées	(5 635 420)	2,99	(1 871 250)	3,94
Annulées	(229 300)	16,66	(745 954)	10,97
Solde à la fin de l'exercice	22 363 830	12,73	22 590 050	8,07
Options pouvant être levées à la fin de l'exercice	8 915 887	6,37 \$	11 717 906	3,89 \$

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

En mai 1999, la Société a mis sur pied un nouveau régime d'achat d'actions à l'intention de ses employés. En vertu de ce régime, 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 sous réserve d'un maximum annuel de 30 000 \$ par employé. Les cotisations de la Société au régime sont égales à 20 % des cotisations des employés. Les cotisations servent à acheter des actions subalternes à droit de vote classe B de la Société sur le marché libre. Les cotisations de la Société au régime pour l'exercice terminé le 31 janvier 2000 se sont élevées à 3,0 millions \$.

En vertu du régime d'achat d'actions antérieur, les employés admissibles de la Société pouvaient acheter des actions subalternes à droit de vote classe B non émises précédemment, une fois par année, selon une limite de souscription maximale de 20 % de leur salaire de base sous réserve d'un maximum annuel de 30 000 \$ par employé. La Société versait aux employés actifs ayant souscrit au régime et détenant les actions le 1^{er} décembre de l'année civile suivant l'année de la souscription une prime équivalant à 10 % du prix de souscription payé pour les actions. Les mêmes modalités s'appliquaient le 1^{er} décembre de la deuxième année suivant l'année de la date de souscription.

12. COÛT DES VENTES ET FRAIS D'EXPLOITATION

La rubrique « Coût des ventes et frais d'exploitation » de Bombardier comprend des frais de recherche, à l'exclusion de ceux engagés en vertu de contrats, totalisant 132,2 millions \$ pour l'exercice clos le 31 janvier 2000 (127,0 millions \$ pour l'exercice clos le 31 janvier 1999).

13. DÉPENSES D'INTÉRÊTS

	2000		1999	
	Bombardier	BC	Bombardier	BC
Intérêts sur la dette à long terme	78,0 \$	149,3 \$	82,3 \$	47,4 \$
Intérêts sur les emprunts à court terme	16,9	150,9	32,0	138,5
	94,9	300,2	114,3	185,9
Moins le montant attribué à BC	(33,7)	33,7	(23,8)	23,8
	61,2 \$	333,9 \$	90,5 \$	209,7 \$

Les dépenses d'intérêts de 300,2 millions \$ de BC pour l'exercice clos le 31 janvier 2000 (185,9 millions \$ pour l'exercice clos le 31 janvier 1999) sont classées à titre de coût des ventes et frais d'exploitation.

14. ÉLÉMENTS EXCEPTIONNELS

Au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2000, la Société a comptabilisé les éléments exceptionnels avant impôts sur le revenu suivants :

Frais de restructuration – Transport	117,7 \$
– Aéronautique	44,5
	162,2
Gain net sur disposition – Aéronautique	(111,1)
Éléments exceptionnels nets	51,1 \$

Durant l'exercice clos le 31 janvier 2000, Bombardier Transport a décidé de mettre en place un plan de réduction de la main-d'oeuvre et de procéder au regroupement de certaines de ses installations de fabrication en Europe. Ces mesures ont été entreprises par suite du ralentissement du marché européen de matériel de transport qui a entraîné une surcapacité de production généralisée en Europe. Les frais de restructuration de 117,7 millions \$ (100,3 millions \$ après impôts sur le revenu) ont trait à des indemnités de cessation d'emploi et à d'autres coûts de cessation d'emploi involontaire ainsi qu'à des pertes découlant de la réduction de valeur de l'écart d'acquisition et d'actifs manufacturiers situés principalement en Allemagne. La direction prévoit achever l'exécution de son plan de restructuration au cours de l'exercice 2001.

Bombardier Aéronautique a décidé de réduire certaines de ses activités de services reliées aux avions commerciaux et au secteur de la défense dans le cadre de sa revue continue de la pertinence de ses investissements commerciaux. Durant l'exercice 2000, des frais de restructuration d'un montant de 44,5 millions \$ (26,7 millions \$ après impôts sur le revenu) ont été comptabilisés. Ces frais proviennent essentiellement de la décision de la direction de se retirer de certaines activités de services reliées aux avions commerciaux de Bombardier Aéronautique exécutées par l'entremise de Services à l'aviation commerciale, en raison d'un niveau d'activité inférieur à celui anticipé. Ceux-ci représentent principalement des coûts reliés à la dévaluation de la valeur comptable des actifs de Services à l'aviation commerciale ainsi qu'aux frais relatifs à la fermeture des installations de Services à l'aviation commerciale. La Société a également réduit ses activités dans le secteur des services à la défense en vendant ses intérêts de 50 % dans sa coentreprise Shorts Missile Systems Limited et ses intérêts de 100 % dans Specialist Aviation Services Limited, toutes deux situées au Royaume-Uni, pour un produit net de 145,6 millions \$. Un gain net de 111,1 millions \$ (93,4 millions \$ après impôts sur le revenu) a été enregistré relativement à ces ventes.

15. IMPÔTS SUR LE REVENU

Le rapprochement des impôts sur le revenu calculés aux taux canadiens prévus par la loi et de la charge fiscale était comme suit :

	2000		1999	
	\$	%	\$	%
Impôts sur le revenu calculés aux taux prévus par la loi	427,7	39,9	331,4	40,1
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants :				
Crédit d'impôt pour bénéfices de fabrication et de transformation	(46,1)	(4,3)	(40,1)	(4,9)
Avantages fiscaux non comptabilisés découlant de pertes de sociétés émettrices étrangères	72,0	6,7	26,9	3,2
Récupération d'impôts sur le revenu découlant de l'utilisation d'avantages fiscaux non comptabilisés	(68,4)	(6,4)	(45,7)	(5,5)
Éléments exempts d'impôts	(60,4)	(5,6)	(15,9)	(1,9)
Autres	29,3	2,7	16,3	2,0
	354,1	33,0	272,9	33,0
Impôts sur le revenu exigibles	113,2		126,9	
Impôts sur le revenu reportés	240,9		146,0	
	354,1		272,9	

Les pertes reportées prospectivement et les autres déductions pour lesquelles aucun avantage fiscal n'a été comptabilisé, qui serviront à réduire le revenu imposable futur de certaines filiales européennes, totalisaient 844,9 millions \$ au 31 janvier 2000 (905,1 millions \$ au 31 janvier 1999) et ne comportent aucune date d'échéance précise.

16. VARIATIONS NETTES DES SOLDES HORS CAISSE LIÉS À L'EXPLOITATION

Les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation se résumaient comme suit :

	2000	1999
Bombardier		
Comptes clients	87,1 \$	22,9 \$
Stocks	(904,9)	(785,3)
Comptes fournisseurs et frais courus	234,8	301,8
Impôts sur le revenu à payer	39,5	(16,3)
Avances et facturations progressives en excédent des coûts y afférents	308,2	1 477,0
Autres	(85,7)	(50,4)
	(321,0)	949,7
BC		
Comptes fournisseurs et frais courus	(44,2)	134,9
Autres	(24,1)	(10,0)
	(68,3)	124,9
	(389,3) \$	1 074,6 \$

17. INSTRUMENTS FINANCIERS

a) 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.

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 doit vendre ou acheter des montants spécifiques de devises à des dates et des taux de change prédéterminés. Ces contrats sont appariés à des flux de trésorerie liés à l'exploitation prévus en diverses devises. Les montants des flux de trésorerie futurs prévus en diverses devises sont évalués en fonction des commandes existantes des clients, de la conjoncture actuelle des marchés où la Société est présente et des résultats passés.

Le tableau suivant présente, aux 31 janvier, les montants nominaux impayés en vertu de contrats de change, les taux de change contractuels moyens et les périodes de règlement de ces contrats. Les montants présentés représentent les dollars américains devant être payés (ou reçus) à l'égard d'autres devises :

Échéance	2000			1999		
	\$ CAN	£	€	\$ CAN	£	€
Moins d'un an	3 123,6 (362,9)	264,2	113,1	2 298,8 (147,7)	133,7	206,5
Taux moyen	1,43 (1,46)	0,63	0,88	1,41 (1,43)	0,63	0,88
Un an à trois ans	1 404,1 (133,0)	48,0	94,1	2 432,3 (53,1)	63,9	71,1
Taux moyen	1,47 (1,47)	0,61	0,92	1,42 (1,43)	0,61	0,84

En outre, la Société est partie à divers contrats de change se rapportant surtout à la vente d'euros en échange de dollars américains (116,5 millions € au taux moyen de 1,12 \$ US) et à l'achat d'euros en échange de dollars canadiens (116,6 millions € au taux moyen de 1,85 \$ CAN). Les montants correspondants au 31 janvier 1999 s'élevaient à 226,9 millions € au taux moyen de 1,13 \$ US et 119,0 millions € au taux moyen de 1,81 \$ CAN, respectivement.

Ententes de swap de taux d'intérêt - BC

BC a conclu des ententes de swap 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 prêts à recevoir et contrats de location-financement. Aux 31 janvier 2000 et 1999, les ententes de swap de taux d'intérêt étaient comme suit :

Objectif	2000		Taux variables	Échéance
	Montant nominal (y compris la composante en \$ US)	Fourchette des taux fixes		
Couverture de l'actif	2 059,7 \$ (1 275,3 \$ US)	4,7 %-7,7 %	LIBOR ou taux des acceptations bancaires	2001-2027
Couverture de la dette	2 326,5 \$ (1 327,5 \$ US)	5,1 %-7,0 %	LIBOR ou taux des acceptations bancaires	2002-2005
1999				
Objectif	Montant nominal (y compris la composante en \$ US)	Fourchette des taux fixes	Taux variables	Échéance
Couverture de l'actif	1 531,3 \$ (909,8 \$ US)	4,7 %-8,3 %	LIBOR ou taux des acceptations bancaires	2000-2010
Couverture de la dette	1 045,2 \$ (527,5 \$ US)	5,1 %-7,0 %	LIBOR ou taux des acceptations bancaires	2002-2004

17. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)**b) Juste valeur des instruments financiers**

Les méthodes et hypothèses suivantes ont été utilisées dans l'évaluation de la juste valeur des instruments financiers :

Espèces et quasi-espèces, comptes clients, emprunts à court terme et comptes fournisseurs et frais courus : La valeur comptable présentée au bilan se rapproche de la juste valeur de ces éléments en raison de leur nature à court terme.

Prêts, débiteurs financiers et placement net dans des contrats de location-financement : La juste valeur des prêts, des débiteurs financiers et du placement net dans des contrats de location-financement, dont le taux est 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 prêts, des débiteurs financiers et du placement net dans des contrats de location-financement, dont le taux est fixe, est établie en utilisant des analyses de flux de trésorerie actualisés, à des taux d'intérêt qui sont offerts pour des prêts assortis de modalités semblables aux emprunteurs ayant une cote de crédit similaire. Aux 31 janvier 2000 et 1999, la valeur comptable des prêts, des débiteurs financiers et du placement net dans des contrats de location-financement se rapprochait de la juste valeur de ces éléments.

Dettes à long terme : La juste valeur de la dette à long terme est évaluée en utilisant des cours boursiers ou des analyses de flux de trésorerie actualisés, d'après les taux actuels correspondants pour des emprunts semblables. La juste valeur de la dette à long terme au 31 janvier 2000 était de 4 769,7 millions \$ contre une valeur comptable de 4 795,0 millions \$ (2 703,0 millions \$ contre 2 575,9 millions \$ au 31 janvier 1999).

Contrats de change et ententes de swap de taux d'intérêt : La juste valeur reflète en général les montants estimatifs que la Société recevrait au règlement de contrats favorables ou serait tenue de payer afin de mettre fin aux contrats défavorables aux dates de présentation de l'information financière. Les cours des courtiers en placement ou des banquiers de la Société sont disponibles pour la plupart des contrats de change et des ententes de swap de taux d'intérêt de la Société.

La juste valeur des contrats de change favorables et défavorables était respectivement de 104,1 millions \$ et 172,6 millions \$ au 31 janvier 2000 (respectivement 48,4 millions \$ et 463,8 millions \$ au 31 janvier 1999). La juste valeur des ententes de swap de taux d'intérêt favorables et défavorables était respectivement de 48,9 millions \$ et de 86,5 millions \$ au 31 janvier 2000 (respectivement 9,6 millions \$ et 32,4 millions \$ au 31 janvier 1999).

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 viennent habituellement à échéance sans avoir été mises en vigueur. La juste valeur du soutien de crédit et des garanties fournies aux acheteurs de produits manufacturés ne peut être déterminée en raison d'un manque d'éléments probants.

c) 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 tierces parties à ces instruments financiers dérivés sont d'importantes institutions financières qui, selon la Société, devraient respecter leurs obligations en vertu des contrats.

18. RÉGIMES DE RETRAITE

La Société maintient des régimes de retraite à prestations déterminées qui offrent des prestations de retraite en fonction de la durée du service et du salaire fin de carrière donnant droit à pension.

L'actif des régimes de retraite se compose principalement d'actions, d'obligations de gouvernements et de sociétés et de biens immobiliers de pays où la Société mène des activités. La charge de retraite est fondée sur les hypothèses les plus probables de la direction quant au taux de rendement à long terme du portefeuille d'actif de retraite (7,25 % à 9,25 %). Les obligations découlant des prestations de retraite sont déterminées en fonction des hypothèses les plus probables de la direction quant aux taux d'augmentation à long terme des salaires (4,0 % à 5,5 %) et sont actualisées en fonction des hypothèses les plus probables de la direction quant aux taux d'intérêt à long terme (6,75 % à 8,0 %). Les écarts entre ces hypothèses et les résultats réels, lesquels peuvent être importants, sont amortis sur la durée moyenne du reste de la carrière active du groupe d'employés (11 à 22 ans).

La Société assume le risque de perte actuarielle relatif aux hypothèses à long terme susmentionnées. Le risque maximal de perte est égal à la différence entre la juste valeur de l'obligation découlant des prestations de retraite et le montant de l'obligation découlant des prestations de retraite présenté dans les états financiers. Si les résultats réels diffèrent des prévisions, les cotisations futures seront redressées pour tenir compte de tout écart. Le risque est géré en plaçant l'actif des régimes en fiducie et au moyen d'une politique de placement des régimes de retraite, laquelle définit les placements admissibles des fonds.

La valeur actualisée des prestations constituées attribuée aux services rendus jusqu'à la date des bilans et l'actif net disponible pour le service de ces prestations, à des valeurs axées sur la valeur marchande, étaient comme suit :

	2000	1999
Actif des caisses de retraite	2 507,5 \$	2 275,1 \$
Prestations constituées	2 077,6	1 919,4

19. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

En plus des engagements et éventualités décrits ailleurs dans ces états financiers consolidés, la Société est soumise aux engagements et éventualités suivants :

- a) Dans le cadre de la vente d'avions, la Société fournit à l'occasion un soutien financier à ses clients sous forme de garanties de financement, de paiements de loyers ainsi que de services afférents à la revente d'avions. Le risque hors bilan en vertu de ces garanties ayant trait à des avions vendus et échéant au cours de diverses périodes jusqu'en 2017, était comme suit aux 31 janvier 2000 et 1999 :

	2000	1999
Risque de crédit maximum	642,2 \$	534,4 \$
Moins : provisions	217,2	180,9
Risque hors bilan	425,0	353,5
Moins : bénéfice net relatif à la valeur de revente estimative	306,2	252,1
Risque de crédit net	118,8 \$	101,4 \$

Le risque de crédit net représente la tranche non enregistrée du risque estimatif de la Société lié aux pertes qui découleraient de manquements de tiers acheteurs en vertu d'ententes irrévocables, compte tenu du bénéfice net relatif à la valeur de revente estimative.

Au 31 janvier 2000, la Société avait des engagements relativement aux garanties sur les ventes futures d'avions pour un montant de 168,9 millions \$, déduction faite du bénéfice net relatif à la valeur de revente estimative de 315,8 millions \$ (228,3 millions \$, déduction faite du bénéfice net relatif à la valeur de revente estimative de 78,0 millions \$ au 31 janvier 1999). La provision relative à ces garanties, le cas échéant, sera comptabilisée à la date de livraison des avions correspondants.

La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit éventuel a trait à des clients exploitant des lignes aériennes commerciales. Aucun de ces clients n'est associé à plus de 15 % du soutien financier total lié au financement offert aux clients au 31 janvier 2000.

19. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (suite)

À la date d'échéance de certains contrats de location et de financement, la Société a offert des garanties portant sur la valeur résiduelle des avions et du matériel de transport. Les garanties ne peuvent être mises à exécution que si les garanties de financement et de paiements de loyers susmentionnées n'ont pas été exécutées. Cependant, si les garanties portant sur la valeur résiduelle sont exécutées, la direction est d'avis que la valeur nette de revente des avions et du matériel de transport sous-jacents sera suffisante pour couvrir le risque de la Société en vertu de ces garanties.

La Société a également conclu des opérations de cession-bail sur des avions et wagons à marchandises, en vertu desquelles elle est tenue de verser des loyers annuels, et cet équipement a été en grande partie loué simultanément à des exploitants. Le détail de ces opérations, y compris les obligations en vertu de contrats de location prise en charge à l'égard d'avions vendus avec reprise, était comme suit :

Paiements minimums en vertu de contrats de location	2000	1999
2000	– \$	169,0 \$
2001	273,9	86,3
2002	133,2	76,0
2003	138,6	75,6
2004	94,8	74,3
2005	84,3	51,7
Par la suite	904,9	583,9
	1 629,7 \$	1 116,8 \$
Encaissements prévus		
Avions	539,5 \$	439,6 \$
Wagons à marchandises	1 024,5	647,2
Provision	65,7	30,0
	1 629,7 \$	1 116,8 \$
Les paiements minimums en vertu de contrats de location se rapportent à ce qui suit :		
Avions	605,2 \$	469,6 \$
Wagons à marchandises	1 024,5	647,2
	1 629,7 \$	1 116,8 \$

Les encaissements prévus comprennent les paiements de sous-location minimums prévus des exploitants et le bénéfice net relatif à la valeur de revente estimative de l'équipement jusqu'à concurrence des paiements minimums en vertu de contrats de location. Les paiements de sous-location minimums prévus des exploitants comprennent les montants des contrats de sous-location conclus et anticipés. Les montants des contrats de sous-location anticipés (1 015,2 millions \$ en 2000 et 606,6 millions \$ en 1999) ont été calculés en tenant compte des conditions actuelles et des prévisions du marché pour chaque type d'équipement. Le montant total du bénéfice net relatif à la valeur de revente estimative de l'équipement inclus dans les encaissements prévus s'est élevé à 301,0 millions \$ en 2000 et 346,5 millions \$ en 1999.

Le bénéfice net relatif à la valeur de revente estimative utilisé dans le calcul du risque de crédit net afférent aux garanties fournies sur les ventes d'avions et dans les encaissements prévus relatifs aux opérations de cession-bail sur de l'équipement représente les prévisions des justes valeurs établies en fonction d'analyses effectuées par des tiers.

- b) La Société loue des bâtiments et de l'équipement en vertu de contrats de location-exploitation à long terme, pour lesquels les paiements minimums totalisent 388,2 millions \$ et s'établissent comme suit pour les cinq prochains exercices : 2001 – 70,1 millions \$; 2002 – 54,7 millions \$; 2003 – 45,5 millions \$; 2004 – 35,8 millions \$ et 2005 – 31,2 millions \$.
- c) La Société est défenderesse dans certaines poursuites judiciaires en suspens devant divers tribunaux en matière de responsabilité de produits. La Société est également partie à diverses poursuites liées à des sites d'évacuation des déchets. Ces poursuites comprennent des obligations éventuelles d'enlèvement des déchets de divers sites ou d'atténuation de leurs effets négatifs sur l'environnement. De plus, il existe certaines poursuites ayant trait à l'amiante qui visent à compenser des cheminots pour diverses maladies qui prétendent découler de leur exposition à l'amiante au travail dans le cadre d'activités antérieures mettant en cause des locomotives.

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 en vertu d'assurances, le cas échéant, relativement à ces poursuites.

20. RECLASSEMENT

Certains chiffres de 1999 ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée en 2000.

21. 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, fabrique et vend des avions de transport régional et des avions d'affaires à des particuliers et des entreprises, ainsi qu'à des sociétés de transport aérien commercial. Il fabrique également des composants importants de cellules 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 les services techniques et la formation de pilotes.

Le secteur produits récréatifs développe, fabrique et commercialise des motoneiges, des motomarines, des bateaux, des véhicules tout-terrain, des véhicules utilitaires et des moteurs.

Le secteur transport assume la responsabilité de toutes les activités dans le domaine du matériel de transport sur rail. Il offre une gamme complète de véhicules pour le transport-passagers urbain, de banlieue et interurbain, des wagons à marchandises ainsi que des réseaux de transport en commun intégrés clés en main. De plus, le secteur transport offre des services d'exploitation et de maintenance.

Le secteur capital (BC) comprend les services financiers et immobiliers. Les services financiers sont fondés sur les actifs et portent sur cinq marchés précis : financement de stocks, financement aux clients commerciaux visant de l'équipement industriel et commercial, des avions neufs ou vendus avec reprise et des comptes clients ouverts, financement à la consommation, financement hypothécaire aux acheteurs de maisons usinées et services de crédit-bail et de gestion de technologies. Les activités immobilières de ce secteur se rapportent à la vente de terrains à des promoteurs immobiliers et à la location d'édifices à bureaux à Bombardier.

Les conventions comptables des secteurs sont les mêmes que celles décrites dans le Sommaire des principales conventions comptables. La Société évalue le rendement en fonction du bénéfice ou de la perte avant éléments exceptionnels et impôts sur le revenu. Les services intersectoriels sont comptabilisés comme s'ils étaient fournis à des tiers aux prix courants du marché.

Pour tous les secteurs, les dépenses d'intérêts sont attribuées à chaque secteur selon ses actifs nets. La plupart des dépenses du siège social sont attribuées en fonction de leurs revenus respectifs. Pour les secteurs manufacturiers, les actifs nets sectoriels sont composés des actifs de chaque secteur, à l'exception de l'investissement dans et avances à BC ainsi que des espèces et quasi-espèces moins les comptes fournisseurs et frais courus et les avances et facturations progressives en excédent des coûts y afférents. Pour BC, les actifs nets sectoriels correspondent au montant combiné de l'avoir et de la dette subordonnée de BC qui est maintenu à un niveau qui produit un ratio d'endettement, y compris la dette subordonnée, d'environ 9 à 1. Par conséquent, ce montant est présenté à titre d'actif net sectoriel pour BC.

En 2000, la Société a modifié sa méthode d'attribution des dépenses d'intérêts au secteur BC. La direction utilise la nouvelle attribution pour évaluer le rendement et prendre des décisions d'exploitation pour chaque secteur. L'incidence de cette modification se traduit par une diminution de 9,9 millions \$ des dépenses d'intérêts attribuées au secteur BC pour l'exercice terminé le 31 janvier 2000. L'augmentation correspondante de l'attribution des dépenses d'intérêts pour les autres secteurs a été en grande partie assumée par le secteur aéronautique.

INFORMATION SECTORIELLE

(en millions de dollars canadiens)

Secteurs d'activité	Bombardier Inc. consolidé	
	2000	1999
Revenus de tiers	13 618,5 \$	11 500,1 \$
Cessions intersectorielles	–	–
Revenus	13 618,5 \$	11 500,1 \$
Dépenses		
Coût des ventes et frais d'exploitation	12 220,4 \$	10 398,8 \$
Amortissement	227,5	232,6
Dépenses d'intérêts nettes	46,6	41,8
	12 494,5	10 673,2
Bénéfice (perte) avant éléments exceptionnels et impôts sur le revenu	1 124,0 \$	826,9 \$
Éléments exceptionnels nets	51,1	–
Bénéfice avant impôts sur le revenu	1 072,9 \$	826,9 \$
Actifs nets sectoriels	3 221,4 \$	2 916,4 \$
Comptes fournisseurs et frais courus	3 125,2	2 845,5
Avances et facturations progressives en excédent des coûts y afférents	2 636,8	2 328,6
Avances à BC	459,8	458,5
Espèces et quasi-espèces	1 548,7	1 706,3
Total de l'actif – Bombardier	10 991,9 \$	10 255,3 \$
Investissement dans et avances à BC	(1 531,2)	(1 285,2)
Total de l'actif – BC	7 573,4	5 307,8
Total de l'actif – Bombardier Inc. consolidé	17 034,1 \$	14 277,9 \$
Acquisitions d'immobilisations et écart d'acquisition	419,5 \$	364,2 \$

Information géographique	Revenus	
	2000	1999
États-Unis	7 138,7 \$	5 497,0 \$
Allemagne	1 414,4	1 468,2
Canada	1 012,7	900,4
Royaume-Uni	844,9	723,1
France	558,8	523,8
Suisse	295,2	151,9
Belgique	244,7	275,8
Grèce	181,8	39,0
Australie	166,3	32,0
Italie	165,2	219,5
Autriche	151,4	97,4
Autres – Asie	327,0	258,6
Autres – Europe	505,1	549,9
Autres – Amérique du Sud et Amérique centrale	296,5	407,9
Autres	315,8	355,6
	13 618,5 \$	11 500,1 \$

Aéronautique		Produits récréatifs		Transport		BC	
2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999
8 125,4 \$	6 444,1 \$	1 472,8 \$	1 628,1 \$	3 430,3 \$	2 951,8 \$	590,0 \$	476,1 \$
0,8	-	0,2	-	15,8	14,5	148,5	94,5
8 126,2 \$	6 444,1 \$	1 473,0 \$	1 628,1 \$	3 446,1 \$	2 966,3 \$	738,5 \$	570,6 \$
6 940,1 \$	5 543,8 \$	1 401,0 \$	1 617,7 \$	3 376,6 \$	2 848,8 \$	668,0 \$	497,5 \$
110,1	110,0	35,8	38,1	72,8	77,8	8,8	6,7
172,1	108,4	18,5	17,8	(177,7)	(108,2)	33,7	23,8
7 222,3	5 762,2	1 455,3	1 673,6	3 271,7	2 818,4	710,5	528,0
903,9 \$	681,9 \$	17,7 \$	(45,5)\$	174,4 \$	147,9 \$	28,0 \$	42,6 \$
2 938,0 \$	3 114,0 \$	103,2 \$	220,9 \$	(891,2)\$	(1 245,2)\$	1 071,4 \$	826,7 \$
266,5 \$	192,5 \$	23,9 \$	27,0 \$	91,8 \$	116,3 \$	37,3 \$	28,4 \$

Immobilisations et écart d'acquisition	
2000	1999
362,9 \$	281,4 \$
297,7	396,7
886,7	787,4
182,7	198,3
35,9	48,1
22,0	27,6
24,1	29,4
-	-
-	-
-	-
60,1	74,7
-	-
27,5	33,8
23,4	14,5
-	-
1 923,0 \$	1 891,9 \$

PRINCIPALES PLACES D'AFFAIRES

**BOMBARDIER
AÉRONAUTIQUE****Bombardier Aéronautique**

400, chemin de la Côte-Vertu Ouest
Dorval (Québec)
Canada H4S 1Y9
Téléphone : (514) 855-5000
Télocopieur : (514) 855-7401

Bombardier Inc.

Canadair
400, chemin de la Côte-Vertu Ouest
Dorval (Québec)
Canada H4S 1Y9
Téléphone : (514) 855-5000
Télocopieur : (514) 855-7401

Learjet Inc.

One Learjet Way
Wichita, Kansas 67209
États-Unis
Téléphone : (316) 946-2000
Télocopieur : (316) 946-2163

Bombardier Inc.

de Havilland
123 Garratt Boulevard
Downsview (Ontario)
Canada M3K 1Y5
Téléphone : (416) 633-7310
Télocopieur : (416) 375-4546

Short Brothers plc

Airport Road, Belfast
Irlande du Nord BT3 9DZ
Téléphone : (44 2890) 458 444
Télocopieur : (44 2890) 732 974

Bombardier Inc.

Services à la défense
10000, rue Cargo A-4
Aéroport International de
Montréal, Mirabel
Mirabel (Québec)
Canada J7N 1H3
Téléphone : (450) 476-4000
Télocopieur : (450) 476-4467

Bombardier Services (UK) Limited

Bournemouth International Airport
Christchurch, Dorset BH23 6NW
Royaume-Uni
Téléphone : (44 1202) 365 200
Télocopieur : (44 1202) 573 692

Bombardier Services Corporation

Services à l'aviation commerciale
120 North LaSalle Street, Suite 3600
Chicago, Illinois 60602
États-Unis
Téléphone : (312) 345-8444
Télocopieur : (312) 345-8443

**BOMBARDIER
TRANSPORT****Bombardier Transport**

1101, rue Parent
Saint-Bruno (Québec)
Canada J3V 6E6
Téléphone : (450) 441-2020
Télocopieur : (450) 441-1515

Bombardier Inc.

Transport en commun –
Amérique du Nord
1101, rue Parent
Saint-Bruno (Québec)
Canada J3V 6E6
Téléphone : (450) 441-2020
Télocopieur : (450) 441-1515

Bombardier Inc.

Systèmes de transport
5055 Taylor Kidd Blvd.
County Road 23
Millhaven, Ontario
Canada K7M 6J1
Téléphone : (613) 384-3100
Télocopieur : (613) 384-5244

Bombardier Transit Corporation

101 Park Avenue
Bureau 2609
New York, New York 10178
États-Unis
Téléphone : (212) 682-5860
Télocopieur : (212) 682-5767

Bombardier-Concarril, S.A. de C.V.

Paseo de la Reforma, 265 3^{er} Piso
Col. Cuauhtémoc
Mexico, D.F. 06500
Mexique
Téléphone : (525) 209-6700
Télocopieur : (525) 209-6751

DWA Deutsche Waggonbau GmbH

Kablower Weg 89
D-12526 Berlin
Allemagne
Téléphone : (49 30) 6793 0
Télocopieur : (49 30) 6744 560

Talbot GmbH & Co. KG

Jülicher Strasse 213-237
D-52070 Aix-la-Chapelle
Allemagne
Téléphone : (49 241) 1 82 10
Télocopieur : (49 241) 1 82 12 14

**Bombardier-Wien
Schienenfahrzeuge AG**

Donaufelder Strasse 73-79
A-1211 Vienne
Autriche
Téléphone : (43 1) 25 110
Télocopieur : (43 1) 25 110 8

BN S.A.

Vaartdijkstraat 5
B-8200 Bruges
Belgique
Téléphone : (32 50) 40 11 11
Télocopieur : (32 50) 40 18 40

Société ANF-Industrie S.A.

Place des Ateliers
F-59154 Crespin
France
Téléphone : (33 3) 27 23 53 00
Télocopieur : (33 3) 27 35 16 24

Vagonka Česká Lípa a.s.

Sv. Čecha 1205
CZ-470 79 Česká Lípa
République tchèque
Téléphone : (420 425) 802 191
Télocopieur : (420 425) 802 193

Prorail Limited

Horbury
Wakefield, West Yorkshire
WF4 5QH
Royaume-Uni
Téléphone : (44 1) 924 271 881
Télocopieur : (44 1) 924 274 650

Vevey Technologies S.A.

Route de Pré-Jacquet
Boîte postale 32
CH-1844 Villeneuve
Suisse
Téléphone : (41 21) 967 05 05
Télocopieur : (41 21) 967 05 00

Bombardier Inc.

Beijing Representative Office
Level 10, Unit 1001
Beijing Kerry Centre Kerry Tower
(North Tower)
No. 1 Guanghua Road,
Chaoyang District
Beijing 100020
République populaire de Chine
Téléphone : (86 10) 8529 9100
Télocopieur : (86 10) 8529 9109

**BOMBARDIER
PRODUITS
RÉCRÉATIFS****Bombardier Produits récréatifs**

1501, avenue McGill College
Bureau 900
Montréal (Québec)
Canada H3A 3M8
Téléphone : (514) 841-2700
Télocopieur : (514) 841-2747

Bombardier Inc.

565, rue de la Montagne
Valcourt (Québec)
Canada JOE 2L0
Téléphone : (450) 532-2211
Télocopieur : (450) 532-5133

Bombardier Inc.

75, rue J.-A. Bombardier
Sherbrooke (Québec)
Canada J1L 1W3
Téléphone : (819) 566-3000
Télocopieur : (819) 566-3029

Bombardier Inc.

Véhicules utilitaires
1001, rue J.-A. Bombardier
Granby (Québec)
Canada J2J 1E9
Téléphone : (450) 776-3600
Télocopieur : (450) 776-3625

Bombardier Motor Corporation

of America
6545 US 1
Grant, Floride 32949
États-Unis
Téléphone : (321) 722-4000
Télocopieur : (321) 722-4039

Bombardier Motor Corporation

of America
7575 Bombardier Court
P.O. Box 8035
Wausau, Wisconsin 54402-8035
États-Unis
Téléphone : (715) 842-8886
Télocopieur : (715) 848-3455

Bombardier Motor Corporation of America

Bateaux sport
451 E. Illinois Avenue
Benton, Illinois 62812-0394
États-Unis
Téléphone : (618) 439-9444
Télécopieur : (618) 439-8724

Bombardier-Rotax GmbH

Welser Strasse 32
Boîte postale 5
A-4623 Gunskirchen
Autriche
Téléphone : (43) 7246 601 0
Télécopieur : (43) 7246 6370

Bombardier-Nordtrac Oy

Teollisuustie 13
PL 8040
FIN-96101 Rovaniemi
Finlande
Téléphone : (358 16) 320 8111
Télécopieur : (358 16) 318 114

BOMBARDIER CAPITAL**Bombardier Capital Holdings Inc.**

12850 Gran Bay Parkway West
Building 100
Jacksonville, Floride 32258
États-Unis
Téléphone : (904) 288-1000
Télécopieur : (904) 288-1920

Bombardier Capital Inc.

261 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446
États-Unis
Téléphone : (802) 654-8100
Télécopieur : (802) 654-8453

Bombardier Capital Florida Inc.

12850 Gran Bay Parkway West
Bureau 1000
Jacksonville, Floride 32258
États-Unis
Téléphone : (904) 288-1000
Télécopieur : (904) 288-1920

Bombardier Capital Colorado Inc.

1975 Research Parkway
Colorado Springs, Colorado 80920
États-Unis
Téléphone : 1 (888) 371-5301
Télécopieur : (719) 265-4880

Bombardier Credit Receivables Corporation

P.O. Box 5544
Burlington, Vermont 05402
États-Unis
Téléphone : (802) 655-2824
Télécopieur : (802) 654-8432

BCI Finance Inc.

261 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446
États-Unis
Téléphone : (802) 654-8100
Télécopieur : (802) 654-8432

Bombardier Capital Leasing Ltée

6400, rue Auteuil, 2^e étage
Brossard (Québec)
Canada J4Z 3P2
Téléphone : (450) 443-4400
Télécopieur : (450) 443-0136

Bombardier Capital International B.V.

Teollisuustie 13
PL 8040
FIN-96101 Rovaniemi
Finlande
Téléphone : (358 16) 311 057
Télécopieur : (358 16) 311 059

Bombardier Capital International S.A.

Immeuble Le Viking
67, rue Anatole France, 4^e étage
92309 Levallois-Perret Cedex
France
Téléphone : (33 1) 41 34 01 50
Télécopieur : (33 1) 41 34 01 60

Bombardier Capital Rail Inc.

6900 Wedgwood Road, bureau 120
Maple Grove, Minnesota 55311
États-Unis
Téléphone : (612) 420-8000
Télécopieur : (612) 420-8003

Bombardier Capital Ltée

5571, chemin de l'Aéroport
Valcourt (Québec)
Canada JOE 2L0
Téléphone : (450) 532-5111
Télécopieur : (450) 532-6910

La Financière Bombardier Inc.

300 840 - 6th Avenue S.W.
Calgary (Alberta)
Canada T2P 3E5
Téléphone : (403) 279-7271
Télécopieur : (403) 279-3909

Bombardier Capital Mortgage Securitization Corporation

P.O. Box 413
Colchester, Vermont 05446
États-Unis
Téléphone : (802) 654-7200
Télécopieur : (802) 654-8432

BCG Mortgage Receivables Corporation

P.O. Box 126
Colchester, Vermont 05446
États-Unis
Téléphone : (802) 654-1038
Télécopieur : (802) 654-8432

Bombardier Inc.

Services immobiliers
2700, boul. Poirier
Saint-Laurent (Québec)
Canada H4R 2P6
Téléphone : (514) 335-9511
Télécopieur : (514) 335-7007

Bombardier Capital CF Inc.

261 Mountain View Drive
P.O. Box 854
Colchester, Vermont 05446
États-Unis
Téléphone : (802) 655-6352
Télécopieur : (802) 654-8432

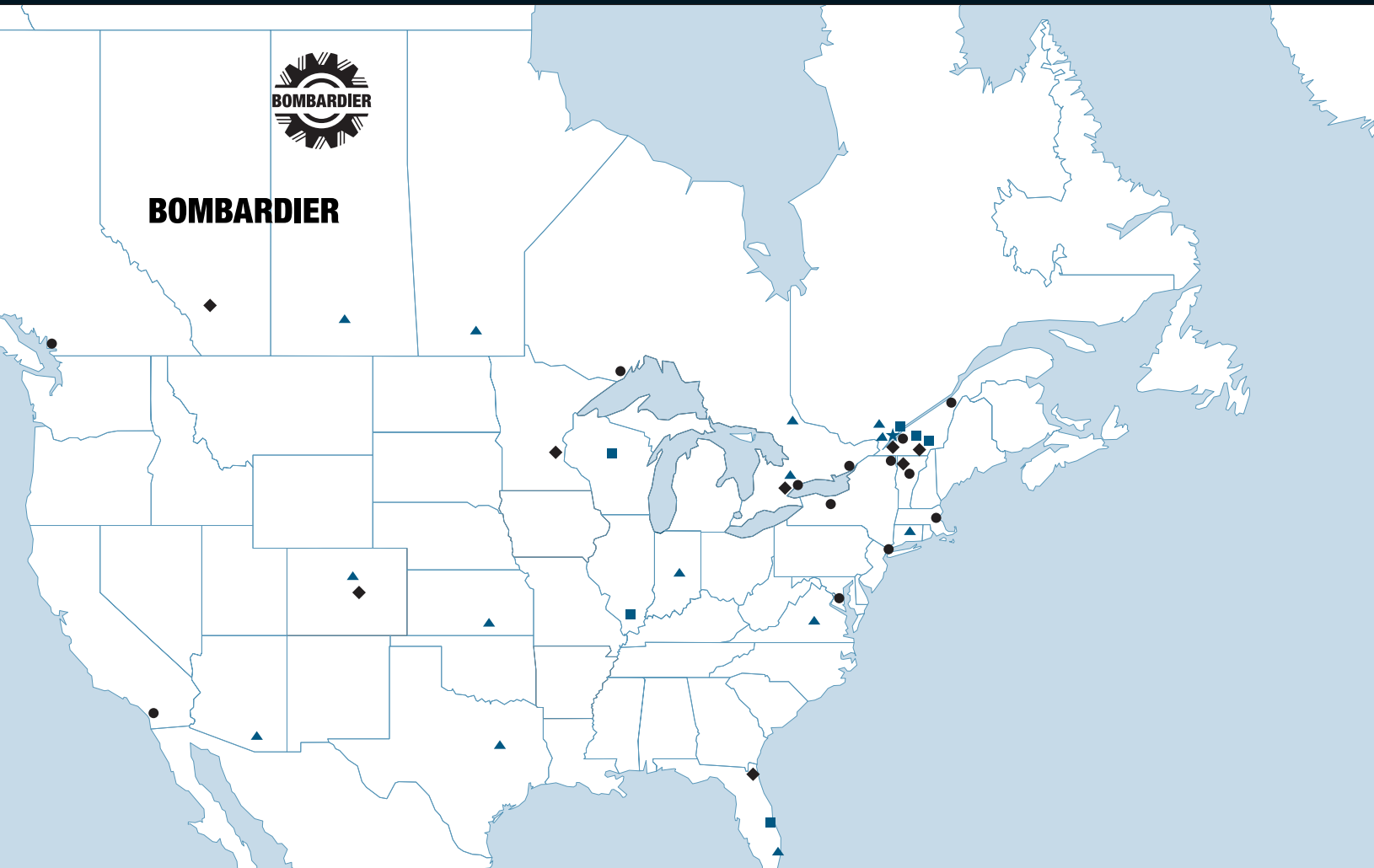
BOMBARDIER INTERNATIONAL**Bombardier International**

800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Téléphone : (514) 861-9481
Télécopieur : (514) 861-2740

Bombardier Inc.

Beijing Representative Office
Level 10, Unit 1001
Beijing Kerry Centre Kerry Tower
(North Tower)
No. 1 Guanghua Road,
Chaoyang District
Beijing 100020
République populaire de Chine
Téléphone : (86 10) 8529 9100
Télécopieur : (86 10) 8529 9109

ACTIVITÉS


BOMBARDIER


SIÈGE SOCIAL

800, boul. René-Lévesque Ouest
 Montréal (Québec)
 Canada H3B 1Y8
 Téléphone : (514) 861-9481
 Télécopieur : (514) 861-7053
 Internet : www.bombardier.com

Marchés

- Sur les cinq continents, avec forte concentration en Amérique du Nord et en Europe
- Plus de 90 % des revenus réalisés sur des marchés à l'extérieur du Canada

Nombre d'employés

56 000

* Marque de commerce de Bombardier Inc.

AÉRONAUTIQUE

Siège administratif : Dorval (Québec)
Bureaux de direction : Dorval (Québec),
 Wichita (Kansas), Downsview (Ontario),
 Belfast (Irlande du Nord)

Produits et services :

- Avions de transport régional : gammes complètes de turbopropulseurs de série Q Dash 8* et de biréacteurs de série Regional Jet* de Canadair;
- Avions d'affaires : vaste éventail d'avions d'affaires à réaction, depuis la gamme de Learjet* léger, léger-supérieur et moyen jusqu'au très long-courrier Global Express*, en passant par le Challenger* à large fuselage et le moyen-supérieur Bombardier Continental Business Jet*, le Special Edition* et le Corporate Jetliner*, deux variantes du Regional Jet;
- Avions d'affaires : programme de multipropriété Flexjet*;
- Avions amphibies : avions de lutte contre les incendies et de missions maritimes Canadair 415*;
- Services techniques, services de maintenance d'avions et de formation au pilotage pour les clients de l'aviation d'affaires, du marché du transport régional et du secteur de la défense;
- Composants de cellules et de nacelles d'avion.

TRANSPORT

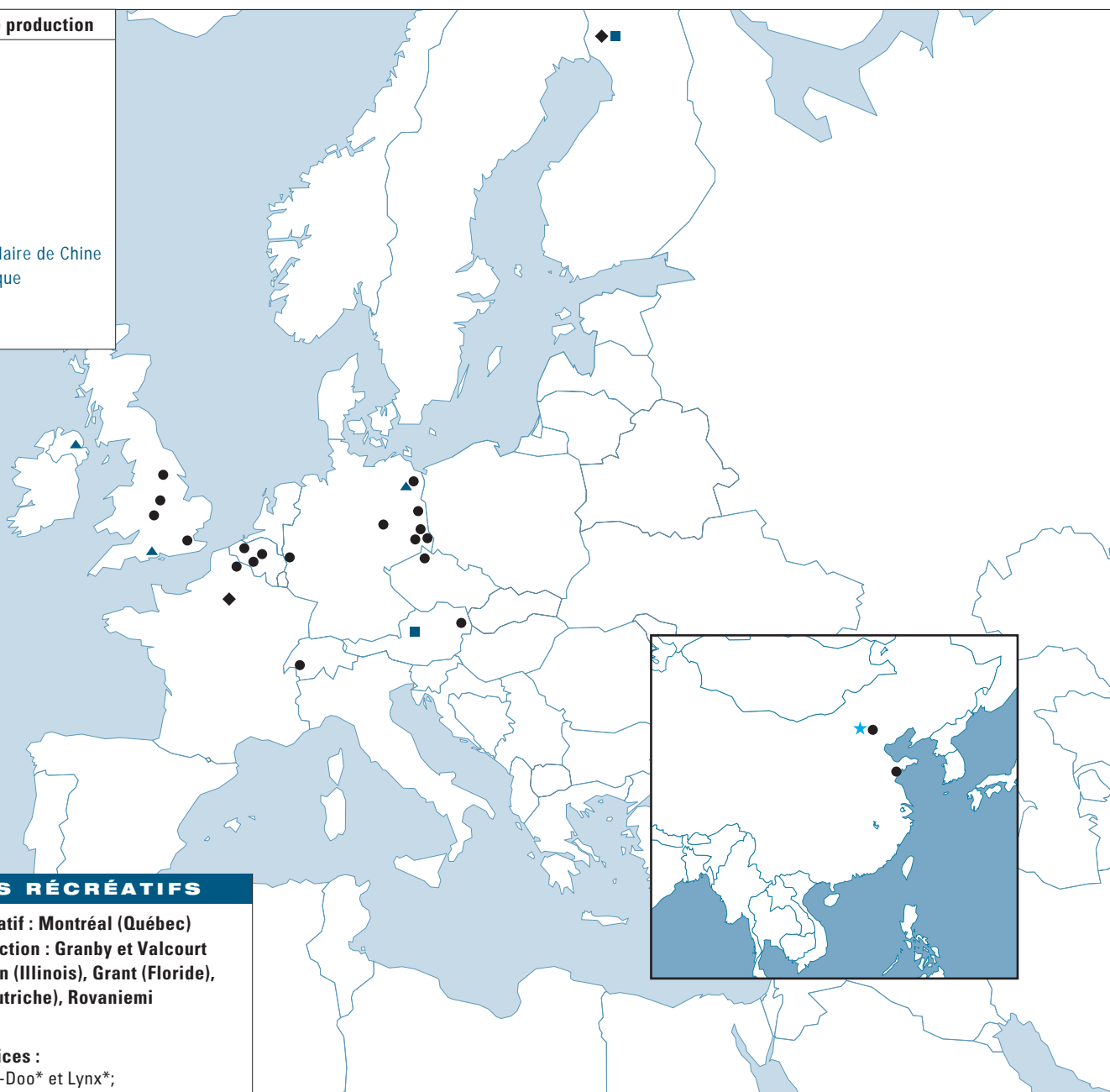
Siège administratif : Saint-Bruno (Québec)
Bureaux de direction : Kingston (Ontario),
 Mexico (Mexique), Berlin (Allemagne),
 Bruxelles (Belgique), Crespin (France),
 Beijing (République populaire de Chine)

Produits et services :

- Véhicules urbains : voitures de métro, tramways (LRV), tramways sur pneus;
- Véhicules suburbains : rames diesel et électriques à simple et double niveau, remorques à simple et double niveau, tram-trains;
- Véhicules interurbains/haute vitesse : rames diesel et électriques à simple et double niveau, remorques à simple et double niveau, automotrices diesel et électriques à système pendulaire, turbotrans, LRC*, matériel TGV†;
- Systèmes intégrés de projets clés en main pour transport urbain et interurbain : métros et véhicules légers automatiques, monorails, navettes aéroportuaires automatisées;
- Locomotives pour train passagers;
- Exploitation et maintenance de systèmes de transport et de matériel roulant;
- Remise à neuf de matériel roulant;
- Wagons à marchandises.

† Marque déposée de la Société Nationale des Chemins de fer Français

- Installations de production**
- Allemagne
 - Autriche
 - Belgique
 - Canada
 - États-Unis
 - Finlande
 - France
 - Mexique
 - République populaire de Chine
 - République tchèque
 - Royaume-Uni
 - Suisse



PRODUITS RÉCRÉATIFS

Siège administratif : Montréal (Québec)
Bureaux de direction : Granby et Valcourt (Québec), Benton (Illinois), Grant (Floride), Gunkirchen (Autriche), Rovaniemi (Finlande)

Produits et services :

- Motoneiges Ski-Doo* et Lynx*;
- Motomarines Sea-Doo*;
- Bateaux sport Sea-Doo;
- Véhicules tout-terrain Bombardier (VTT);
- Moteurs : moteurs Rotax* pour les motoneiges, VTT, motomarines et certains bateaux sport de Bombardier, et pour des motocyclettes, scooters, petits avions et avions ultra-légers d'autres manufacturiers;
- Véhicules utilitaires : véhicules chenillés pour l'entretien des pentes de ski alpin et des sentiers de motoneiges et de ski de fond; véhicules chenillés pour l'entretien municipal; véhicules chenillés pour les travaux spéciaux des services d'utilité publique et le transport en terrains difficiles;
- Services techniques et de soutien pour les véhicules utilitaires.

CAPITAL

Siège administratif : Jacksonville (Floride)

Services :

- Financement garanti de stocks dans plusieurs secteurs d'activités;
- Financement et location d'avions et d'équipement commerciaux et industriels;
- Financement et services de véhicules ferroviaires;
- Service de financement aux consommateurs pour produits récréatifs et maisons usinées;
- Développement des terrains de la Société appelés à changer de vocation.

INTERNATIONAL

Siège administratif : Montréal (Québec)

Mission :

- Favoriser l'expansion de Bombardier dans les marchés géographiques où sa présence est faible, à l'extérieur de l'Amérique du Nord et de l'Europe de l'Ouest.

LÉGENDE

- ▲ Installations de Bombardier Aéronautique
- Installations de Bombardier Transport
- Installations de Bombardier Produits récréatifs
- ◆ Bureaux de Bombardier Capital
- ★ Bureaux de Bombardier International

CONSEIL D'ADMINISTRATION**Yvan Allaire**

Vice-président exécutif
Bombardier Inc.

Laurent Beaudoin, c.c., FCA

Président du conseil
d'administration et du
comité exécutif
Bombardier Inc.

J.R. André Bombardier

Vice-président du conseil
Bombardier Inc.

Janine Bombardier

Présidente et gouverneur
Fondation J. Armand Bombardier

Robert E. Brown

Président et chef de la direction
Bombardier Inc.

André Desmarais

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

Jean-Louis Fontaine

Vice-président du conseil
Bombardier Inc.

L'hon. Jean-Pierre Goyer, c.p., c.r.

Avocat et administrateur
de sociétés

Daniel Johnson

Avocat-conseil
McCarthy Tétraut

Pierre Legrand, c.r.

Associé principal
Ogilvy Renault

Donald C. Lowe

Administrateur de sociétés
et consultant

Jean C. Monty

Président et chef
de la direction
BCE Inc.
Président du conseil
et chef de la direction
Bell Canada

James E. Perrella

Président du conseil
Ingersoll-Rand Company

Paul M. Tellier

Président-directeur général
Canadien National

Hugo Uyterhoeven

Timken Professor of Business
Administration Emeritus
Graduate School of Business
Administration
Harvard University

**COMITÉS DU
CONSEIL****Comité exécutif**

Laurent Beaudoin, c.c., FCA
J.R. André Bombardier
Robert E. Brown
Jean-Louis Fontaine
Pierre Legrand, c.r.
Jean C. Monty
Paul M. Tellier

Comité de rémunération

Laurent Beaudoin, c.c., FCA
J.R. André Bombardier
André Desmarais
Pierre Legrand, c.r.
Jean C. Monty

Comité de vérification

Jean-Louis Fontaine
L'hon. Jean-Pierre Goyer, c.p., c.r.
Daniel Johnson
Donald C. Lowe

Comités de retraite

La Société a neuf comités
de retraite. Les administrateurs
membres de certains de ces
comités sont :
Jean-Louis Fontaine
L'hon. Jean-Pierre Goyer, c.p., c.r.
Pierre Legrand, c.r.

DIRECTION**SIÈGE SOCIAL****Laurent Beaudoin**

Président du conseil
d'administration
et du comité exécutif

Robert E. Brown

Président et chef de la direction

J.R. André Bombardier

Vice-président du conseil

Jean-Louis Fontaine

Vice-président du conseil

Yvan Allaire

Vice-président exécutif
Président du conseil de
Bombardier Capital

Yvon Beauregard

Vice-président, santé/sécurité
et environnement

Richard C. Bradeen

Vice-président, acquisitions
et alliances stratégiques

Roger Carle

Directeur, services juridiques
et secrétaire

Daniel Desjardins

Vice-président, services
juridiques et secrétaire adjoint

Lynne B. Gervais

Vice-présidente,
rémunération globale
et efficacité organisationnelle

Robert Greenhill

Vice-président, stratégie

François Lemarchand

Vice-président et trésorier

Jean Levert

Vice-président,
leadership et développement
organisationnel

Carroll L'Italien

Vice-président principal

Michel Lord

Vice-président, communications
et relations publiques

Louis Morin

Vice-président, finances

Michael P. O'Bree

Vice-président, service de
vérification corporatif

Barry J. Olivella

Vice-président, projets spéciaux

Jean Paré

Vice-président,
information financière

Ingeborg Rittweiler

Vice-présidente, Six Sigma

Jacques Savard

Vice-président et contrôleur

Richard T. Sloan

Vice-président directeur général,
ingénierie financière

Marie-Claire Simoneau

Adjoint exécutif au président
du conseil

François Thibault

Vice-président, acquisitions

Pierre Beaudoin

Président et chef
de l'exploitation
Bombardier Produits récréatifs

Michael S. Graff

Président et chef
de l'exploitation
Bombardier Aéronautique

Jean-Yves Leblanc

Président et chef
de l'exploitation
Bombardier Transport

Pierre Lortie ¹

Président et chef
de l'exploitation
Bombardier Capital

Président et chef
de l'exploitation
Bombardier International

¹ La nomination de Pierre Lortie
au poste de président et chef de
l'exploitation de Bombardier Capital
est entrée en vigueur le 16 février 2000.
Auparavant, il était président et
chef de l'exploitation de Bombardier
International.

RENSEIGNEMENTS AUX ACTIONNAIRES



BOMBARDIER

Capital social autorisé et émis au 31 janvier 2000

	Autorisé	Émis
Actions classe A	896 000 000	175 797 064
Actions classe B	896 000 000	513 011 944
Actions privilégiées, série 2	12 000 000	12 000 000

Lors de l'assemblée extraordinaire et annuelle qui se tiendra le 20 juin 2000, les actionnaires de Bombardier seront appelés à approuver un fractionnement des actions classe A et des actions classe B à raison de deux pour une. Si les actionnaires donnent leur approbation, le fractionnement entrera en vigueur pour les actionnaires inscrits à la clôture des affaires, heure de Montréal, le vendredi 7 juillet 2000.

Inscriptions boursières

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

Incorporation

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

Agent de transfert et agent comptable des registres

Compagnie Montréal Trust
Halifax, Saint-Jean (N.-B.),
Montréal, Toronto, Winnipeg,
Regina, Calgary, Vancouver

Vérificateurs

Ernst & Young s.r.l.
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1X9

Secrétaire de la Société

Bombardier Inc.
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8

Assemblée annuelle

L'assemblée extraordinaire et annuelle des actionnaires aura lieu le mardi 20 juin 2000, à 10 heures à l'adresse suivante :

Bombardier Aéronautique
200-400, chemin de la
Côte-Vertu Ouest
Dorval (Québec)
Canada H4S 1Y9

Envois multiples

Malgré les vérifications faites pour n'adresser aux actionnaires inscrits de Bombardier qu'un exemplaire de chaque document, notamment du rapport annuel, les envois multiples sont inévitables si les titres sont immatriculés à des noms ou à des adresses différentes. Prière de signaler pareil cas au numéro suivant : (514) 861-9481, poste 390.

RELATIONS AVEC LES ACTIONNAIRES ET LES INVESTISSEURS

Actionnaires

Rapport annuel, notice annuelle et autres documents
Service des relations publiques
Bombardier Inc.
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Téléphone : (514) 861-9481,
poste 390
Télécopieur : (514) 861-2420

Investisseurs

Relations avec les investisseurs
Bombardier Inc.
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Téléphone : (514) 861-9481,
poste 273
Télécopieur : (514) 861-2420

Relations avec les médias

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

Site web

Pour des renseignements sur nos produits et services, visitez notre site web à l'adresse www.bombardier.com

La page couverture et la section éditoriale du présent rapport annuel ont été imprimées sur des papiers sans acide et recyclables. La section financière a été imprimée sur un papier recyclé à 100 %, contenant 100 % de fibres postconsommation, traité sans chlore à 100 %, sans acide et recyclable.

BOMBARDIER
AÉRONAUTIQUE

BOMBARDIER
TRANSPORT

BOMBARDIER
PRODUITS RÉCRÉATIFS

BOMBARDIER
CAPITAL

BOMBARDIER
INTERNATIONAL



BOMBARDIER