RAPPORT ANNUEL

Exercice clos le 31 janvier 1999

BOMBARDIER

LA DIVERSITÉ

notre force

Table des matières

Faits saillants 1
ActivitŽs 2
Rapport aux actionnaires 4
ResponsabilitŽ sociale 7
Environnement 8
Discussion et analyse de la direction 9
Bombardier AŽronautique 10
Bombardier Produits rŽcrŽatifs 18
Bombardier Transport 22
Bombardier Capital 27
Bombardier International 29
Six Sigma 30
An 2000 31
RŽsultats consolidŽs 32
Section financi•re 37
Principales places dÕaffaires 70
Conseil dÕadministration et direction 72
Renseignements aux actionnaires 73

Tous les montants stipulŽs dans ce rapport sont en dollars canadiens, ˆ moins dÕindication contraire.

An English copy is available upon request to
Public Relations
Bombardier Inc.
800 RenŽ-LŽvesque Blvd. West
MontrŽal, QuŽbec
Canada H3B 1Y8

Tous droits rŽservŽs
Bombardier Inc. 1999

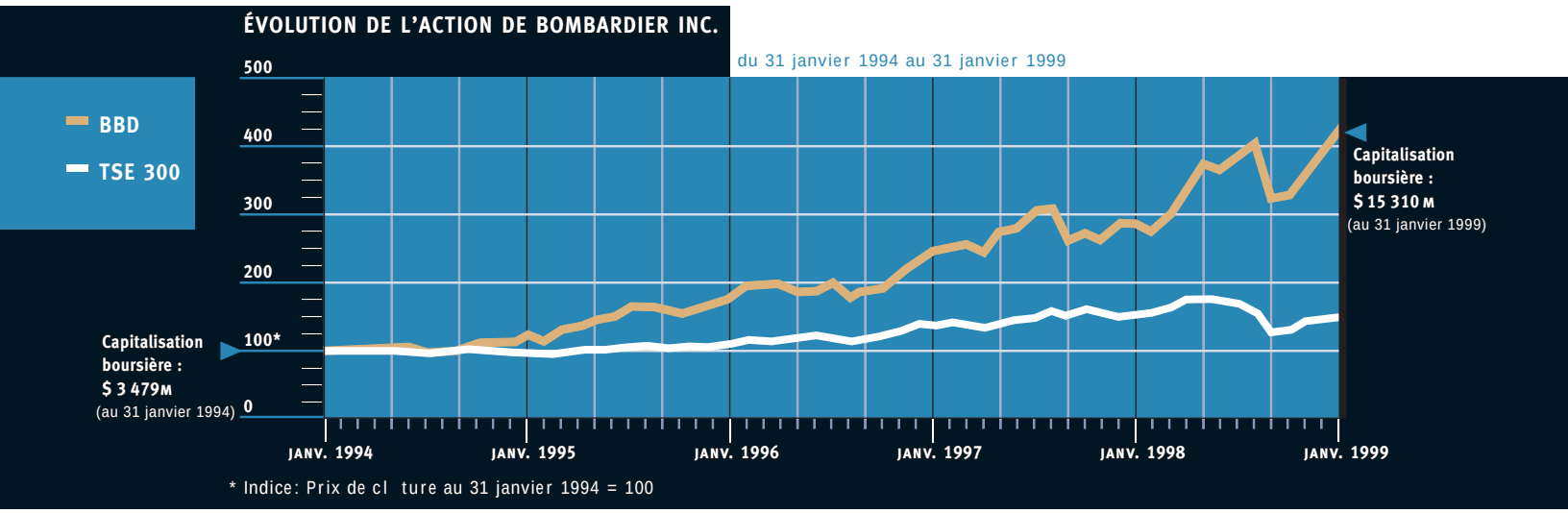
Faits saillants

Bombardier Inc.

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

Pour les exercices clos les 31 janvier		**1999**		1998
Revenus	**$**	**11 500,1**	$	8 508,9
Bénéfice avant impôts sur le revenu	**$**	**826,9**	$	627,2
Impôts sur le revenu	**$**	**272,9**	$	207,0
Bénéfice net	**$**	**554,0**	$	420,2
Bénéfice par action – non dilué	**$**	**0,77**	$	0,59
Dividende par action ordinaire :				
Classe A	**$**	**0,170000**	$	0,150000
Classe B	**$**	**0,173125**	$	0,153125

Aux 31 janvier		**1999**		1998
Total de l'actif	**$**	**14 272,2**	$	10 575,2
Avoir des actionnaires	**$**	**3 488,5**	$	2 889,3
Acquisitions d'immobilisations	**$**	**364,2**	$	262,6
Carnet de commandes	**$**	**25 510,9**	$	18 104,1
Valeur comptable de l'action ordinaire	**$**	**4,40**	$	3,57
Nombre d'actions ordinaires		**683 172 995**		678 918 448
Actionnaires inscrits		**10 097**		10 781



Activités

Bombardier Aéronautique

Siège administratif : Dorval (Québec)

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

Produits et services :

- Avions régionaux : gammes complètes de turbopropulseurs Dash 8* de série Q et de biréacteurs 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, le Special Edition* et le Corporate Jetliner*, deux variantes du Regional Jet;
- Avions d'affaires : plan 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 militaire;
- Composants de cellules et de nacelles d'avion.

Canada

- Installations de production : Dorval et Saint-Laurent (Québec), Downsview et North Bay (Ontario)
- Autres bureaux/installations : Mirabel (Québec), Portage la Prairie (Manitoba)

ƒtats-Unis

- Installations de production : Wichita (Kansas), Tucson (Arizona)
- Centres de services de maintenance : Bridgeport (Virginie occidentale), Indianapolis (Indiana), Fort Lauderdale (Floride), Denver (Colorado), Tucson (Arizona), Wichita (Kansas), Hartford (Connecticut)
- Autres bureaux : Dallas (Texas), Hartford (Connecticut), Chicago (Illinois), Washington (District de Columbia)

Allemagne

- Centre de services de maintenance : Berlin

Royaume-Uni

- Installations de production : Belfast (Irlande du Nord)
- Autres bureaux/installations : Christchurch (Dorset), Belfast (Irlande du Nord)

Autres sites

- Bureaux : Beijing (République populaire de Chine), Kuala Lumpur (Malaisie), Hong Kong (République populaire de Chine)

Bombardier Produits récréatifs

Siège administratif : Montréal (Québec)

Bureaux de direction : Valcourt (Québec), Melbourne (Floride), Gunskirchen (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, motomarines, bateaux sport et VTT de Bombardier, et pour des motocyclettes, scooters, petits avions et avions ultra-légers d'autres manufacturiers;
- Véhicules de proximité Bombardier NV* : voitures électriques;
- 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.

Canada

- Installations de production : Valcourt, Sherbrooke et Granby (Québec)
- Centre de distribution : Sherbrooke (Québec)

ƒtats-Unis

- Installations de production : Benton (Illinois)

Finlande

- Installations de production : Rovaniemi

Autriche

- Installations de production : Gunskirchen

BOMBARDIER

BOMBARDIER

Siège social
800, boul. RenŽ-LŽvesque Ouest
MontrŽal (QuŽbec)
Canada H3B 1Y8
TŽlŽphone 1 (514) 861-9481
TŽlŽcopieur 1 (514) 861-7053
Internet www.bombardier.com

Les adresses des principales places dÕaffaires sont en pages 70 et 71.

Bombardier 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, tramways sur pneus GLT*;
- Véhicules suburbains : automotrices diesel et électriques, voitures à simple et double niveau, tram-trains;
- Véhicules interurbains/haute vitesse : voitures à simple et double niveau, voitures à système pendulaire, turbotrains, LRC*, matériel TGV†;
- Systèmes intégrés de projets clés en main : métros légers automatiques, monorails, navettes automatisées;
- Locomotives pour train passagers;
- Exploitation et maintenance de matériel roulant;
- Remise à neuf de matériel roulant;
- Wagons à marchandises.

Canada
- Installations de production : La Pocatière (Québec), Kingston et Thunder Bay (Ontario), Vancouver (Colombie-Britannique)
- Centre de services de maintenance : Toronto (Ontario)

ƒtats-Unis
- Installations de production : Auburn et Plattsburgh (New York), Barre (Vermont)
- Autres bureaux : New York (New York), Bensalem (Pennsylvanie), Washington (District de Columbia), Sacramento (Californie), Orlando (Floride)
- Centres de services de maintenance : Los Angeles (Californie), Washington (District de Columbia), Boston (Massachusetts), New York (New York)

Mexique
- Installations de production : Sahagún (Hidalgo)

Allemagne
- Installations de production : Aix-la-Chapelle, Bautzen, Berlin, Görlitz, Halle-Ammendorf, Niesky, Vetschau

Autriche
- Installations de production : Vienne

Belgique
- Installations de production : Bruges, Manage

France
- Installations de production : Crespin

RŽpublique tch•que
- Installations de production : Ceská Lípa

Royaume-Uni
- Installations de production : Wakefield (Angleterre)
- Centres de services de maintenance : Croydon, Derby et Birmingham (Angleterre)

Suisse
- Installations de production : Villeneuve

RŽpublique populaire de Chine
- Coentreprise manufacturière : Quingdao

Autres sites
- Bureaux : Jakarta (Indonésie), Kuala Lumpur (Malaisie), Taipei (Taïwan), Bangkok (Thaïlande)
- Centre de services de maintenance : Kuala Lumpur (Malaisie)

† Marque dŽposŽe de la SociŽtŽ Nationale des Chemins de fer Fran•ais

Bombardier Capital

Siège administratif : Jacksonville (Floride)

Services :

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

Canada
- Bureaux de direction : Valcourt, Brossard et Saint-Laurent (Québec), Calgary (Alberta)
- Bureau de ventes : Toronto (Ontario)

ƒtats-Unis
- Bureaux de direction : Colchester (Vermont), Colorado Springs (Colorado), Maple Grove (Minnesota)
- Bureaux de ventes : Atlanta (Georgie), Garden City (New York), Londonderry (New Hampshire), Fort Lauderdale (Floride), Scottsdale (Arizona), Brandon (Mississippi), Butler (Pennsylvanie), Chicago (Illinois), Philadelphie (Pennsylvanie), Kansas City (Missouri)

Finlande
- Bureau de direction : Rovaniemi

France
- Bureau de direction : Paris

Bombardier 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.

Canada
- Bureau de direction : Montréal (Québec)

RŽpublique populaire de Chine
- Bureau de direction : Beijing

Marchés

¥Sur les cinq continents, avec forte concentration en AmŽrique du Nord et en Europe

¥Plus de 90 % des revenus rŽalisŽs sur des marchŽs ˆ lÕextŽrieur du Canada

Installations de production

Allemagne
Autriche
Belgique
Canada
ƒtats-Unis
Finlande
France
Mexique
RŽpublique populaire de Chine
RŽpublique tch•que
Royaume-Uni
Suisse

Nombre d'employés

53000

* Marque de commerce de Bombardier Inc. et/ou de ses filiales

Une année remarquable à plusieurs égards

Les revenus de l'exercice 1998-1999 se sont accrus d'un bon tiers pour dépasser les $ 11,5 milliards. Le bénéfice net s'est aussi amélioré de façon marquée pour s'établir au niveau record de $ 554,0 millions, soit 32 % de plus qu'en 1997-1998. Cette progression à la hausse s'est également répercutée sur le bénéfice par action qui, à $ 0,77, a augmenté de 31 %. En outre, le cours de l'action classe B de la Société sur le marché boursier a grimpé de plus de 60 % entre le 1er février 1998 et le 31 janvier 1999.

Cette performance améliorée découle de nos efforts bien orchestrés pour diversifier nos activités dans des secteurs dont les cycles de marché et d'investissement varient.

Laurent Beaudoin, pr sident du conseil d'administration et du comit ex cutif
Robert E. Brown, pr sident et chef de la direction

Bombardier Aéronautique vient en tête pour ce qui est des revenus et du bénéfice. Ses revenus ont franchi la barre de $ 6,4 milliards et son bénéfice avant impôts s'est hissé à $ 681,9 millions, principalement grâce à l'augmentation considérable des livraisons d'avions. La marge bénéficiaire avant impôts du groupe est passée à 10,6 % des ventes, comparativement à 9,8 % à l'exercice précédent.

Bombardier Transport a aussi connu un exercice record. L'acquisition de Deutsche Waggonbau AG (DWA) à la fin de l'exercice 1997-1998, combinée aux livraisons accrues dans le cadre de nos principaux contrats en Amérique du Nord, a fait augmenter les revenus de 76 % à près de $ 3,0 milliards. Le bénéfice avant impôts sur le revenu a atteint $ 147,9 millions, soit une amélioration de 75 % par rapport à l'exercice précédent.

Les revenus de Bombardier Produits récréatifs ont totalisé $ 1,6 milliard, par rapport à $ 1,7 milliard en 1997-1998. Pour une deuxième année consécutive, les chutes de neige tardives en Amérique du Nord, tout comme le déclin notable des ventes de motomarines, ont eu un effet négatif sur les résultats. Les investissements importants de quelque $ 50 millions pour développer de nouveaux produits et marchés ont également pesé lourdement sur les résultats de l'exercice.

Les revenus de Bombardier Capital se sont améliorés. Cependant, le bénéfice avant impôts sur le revenu a fléchi, principalement en raison des investissements effectués pour soutenir l'expansion continue dans de nouveaux secteurs commerciaux et pour mettre en place les infrastructures de gestion et de contrôle requises par la croissance prévue au cours des prochaines années.

Un carnet de commandes sans précédent

La hausse des commandes en carnet au cours de l'exercice constitue un des points saillants de notre performance. Les commandes fermes ont atteint $ 25,5 milliards au 31 janvier 1999, un sommet historique qui excède de 41 % le niveau de l'exercice précédent et de plus de 145 % celui de 1996-1997.

Un niveau record de nouvelles commandes pour les avions à réaction de transport régional a haussé le carnet de commandes du secteur de l'aéronautique à $ 16,2 milliards. Dans le secteur du transport, le carnet de commandes est passé de $ 6,5 milliards à $ 9,3 milliards. Le contrat record de $ 2,6 milliards avec Virgin Rail a fortement contribué à cette hausse.

Des progrès marqués ont également été réalisés dans le développement de nouveaux produits et dans la pénétration de nouveaux marchés.

Les programmes du Learjet 45 et du Global Express de Bombardier ont franchi une étape importante avec les premières livraisons de ces nouveaux avions d'affaires. Alors que s'amorçait le montage final des appareils à 70 places Regional Jet de Canadair de série 700, le nombre élevé de commandes qui ont été enregistrées durant l'exercice a confirmé l'accueil favorable du marché pour ce nouvel avion.

Les efforts de Bombardier Transport pour pénétrer de nouveaux marchés ont été couronnés de succès comme en fait foi la création, en Chine, d'une coentreprise de fabrication de véhicules-passagers de transport ferroviaire.

Salué unanimement par la presse spécialisée, le Traxter*, un véhicule tout-terrain lancé par Bombardier Produits récréatifs, a été décrit comme « le meilleur VTT sur le marché » par le magazine Popular Mechanics

Nous avons avancé à grands pas vers notre objectif de développer des services liés à nos produits et à nos diverses expertises. Bombardier Services a développé et a démarré avec succès ses nouvelles activités de services à l'aviation commerciale destinés aux transporteurs régionaux. Une autre réalisation remarquable du groupe a été l'obtention d'un contrat de $ 1,3 milliard pour la gestion du programme NFTC de formation des pilotes de l'OTAN au Canada.

Chez Bombardier Produits récréatifs, les nouveautés comprennent notre premier véhicule tout-terrain, le Traxter, des bateaux sport et

Responsabilité sociale

La notion de responsabilité sociale fait partie intégrante de la mission de Bombardier. Appliqué sous diverses formes selon les besoins propres des milieux ciblés et les initiatives développées par la Fondation J. Armand Bombardier ainsi que par le personnel de la Société, cet engagement démontre la volonté de Bombardier de participer activement au développement économique, culturel et social des communautés dans lesquelles elle exerce ses activités.

La Fondation J. Armand Bombardier

La Fondation J. Armand Bombardier, organisme de charité dirigé par un conseil de gouverneurs, reçoit chaque année environ 3 % du bénéfice avant impôts sur le revenu réalisé par la Société. Une partie de cette somme est versée à des organismes régionaux et nationaux qui œuvrent, au Canada, dans les domaines de la santé, de l'éducation, de la culture et des services sociaux. La valeur des dons de la Fondation s'est élevée à plus de $ 5 millions cette année.

Le secteur de la santé a largement bénéficié de l'appui de la Fondation, comme en témoignent les contributions majeures au Fonds de Recherche de l'Institut de Cardiologie de Montréal et à l'Institut de recherches cliniques de Montréal. Un don a aussi été accordé à la St. Joseph's Foundation de Thunder Bay, en Ontario. La Fondation a également appuyé l'Institut du cancer de Montréal dans la création du Fonds Robert Bourassa pour la recherche sur le cancer.

Au chapitre de l'éducation, la Fondation J. Armand Bombardier a renouvelé son aide à plusieurs universités canadiennes sous forme de contributions échelonnées sur quelques années. L'Université Bishop's, au Québec, s'est ajoutée à la liste des institutions parrainées, de même que l'Université de l'Alberta où une importante contribution de la Fondation a permis la création d'un « Professorat bilingue Bombardier en entrepreneurship ».

Dans le domaine de la culture, la Fondation continue de soutenir l'œuvre du Musée J. Armand Bombardier et du Centre culturel Yvonne L. Bombardier. En outre, le Musée des beaux-arts de Montréal a bénéficié d'un important appui de la Fondation dans le cadre de sa campagne annuelle de levée de fonds.

Parmi les nombreuses contributions à des œuvres à caractère socio-communautaire, on retrouve un don à l'Accueil Bonneau, à Montréal, afin de permettre la reconstruction de cette maison d'hébergement pour les sans-abri.

L'apport des entreprises et des employés de Bombardier

Alors qu'une large part des sommes versées par la Fondation J. Armand Bombardier sont destinées à des organismes régionaux et nationaux, les interventions des centres d'exploitation de Bombardier et de leurs employés visent davantage leur communauté immédiate.

Ainsi, l'action concertée des employés de Bombardier de la région de Montréal a permis d'amasser près de $ 325 000 lors de la campagne annuelle de souscription de Centraide du Grand Montréal. La Fondation et les membres de la famille Bombardier ont appuyé cette participation exceptionnelle en remettant conjointement à Centraide un montant équivalent à celui versé par les employés.

Par l'entremise de son fonds de bienfaisance, le personnel de Bombardier Aéronautique de la région de Montréal a octroyé plus de $ 300 000 à des associations caritatives, notamment pour l'achat d'équipement hospitalier. En Ontario, pour la cinquième année consécutive, un groupe d'employés de de Havilland a recueilli la plus importante somme lors de la randonnée cycliste annuelle de la Fondation des maladies du cœur.

En plus d'attribuer des bourses d'études au Wichita State University's College of Engineering, Learjet a fait un don majeur à l'université Newman, à Wichita. Les employés de Learjet ont également versé des sommes records aux organismes United Way of the Plains et Kansas Food Bank.

La Fondation Bombardier Aéronautique – Shorts a poursuivi son œuvre en Irlande du Nord et ailleurs au Royaume-Uni en collaborant au développement de programmes d'éducation. Des employés et des apprentis de Shorts ont participé à divers projets communautaires, qui font partie intégrante de la formation des apprentis de Short Brothers. L'une de ces activités comprenait la rénovation du gymnase et la construction d'une aire de jeu pour la Longstone Special School de Dunload, qui accueille des jeunes affectés par des problèmes d'apprentissage.

Depuis plusieurs années, Bombardier participe activement aux diverses campagnes d'utilisation sécuritaire des véhicules récréatifs. À titre d'exemple, des motomarines et des bateaux Sea-Doo sont mis à la disposition des forces de l'ordre et de certains organismes canadiens et américains qui dispensent une formation aux usagers. Cette année, des contributions ont aussi été apportées à plusieurs groupes de protection de l'environnement et de la faune.

Poursuivant son appui à la Fondation de la recherche sur les maladies infantiles, Bombardier Produits récréatifs a organisé une randonnée en motoneige à travers la région de la Mauricie, au Québec, qui a permis d'amasser près de $ 120 000.

En Allemagne, Bombardier Transport a contribué à la Fondation Christiane Herzog pour la recherche sur les maladies du système nerveux, en plus d'aider des athlètes olympiques. Bombardier-Concarril a pour sa part remis quelque $ 60 000 à des organismes de charité, dont une grande partie était destinée aux victimes de l'ouragan Mitch en Amérique centrale.

Les employés de Bombardier Capital en poste à Jacksonville, en Floride, ont participé à une campagne de sensibilisation sur la vaccination des enfants, alors que leurs collègues de Burlington, au Vermont, ont organisé des collectes de vêtements, de nourriture et d'articles de toilette pour des organismes locaux.

Environnement

La protection de l'environnement constitue pour Bombardier une priorité puisqu'il s'agit de protéger la santé et d'assurer la sécurité et le bien-être de ses employés ainsi que la qualité de vie de la population en général. Dans cette optique, la Société a poursuivi en 1998-1999 l'implantation de la politique en matière de gestion environnementale qu'elle a développée en 1993.

Cette politique, qui est diffusée au personnel ainsi qu'aux fournisseurs, s'accompagne d'une vaste campagne de sensibilisation visant à doter les employés d'une formation continue taillée à la mesure de leurs besoins respectifs.

Les installations manufacturières et l'environnement

Poursuivant la mise en place de son système de gestion environnementale, la Société a obtenu la certification ISO 14001 de 11 usines en 1998-1999, atteignant ainsi l'objectif qu'elle s'était fixé en avril 1998.

À la date de publication du présent rapport, un total de 17 installations manufacturières sur 40 avaient reçu leur certification et 13 étaient en voie de l'obtenir. Les autres usines devraient obtenir leur certificat avant la fin de l'an 2000.

Au sein de l'entreprise, 33 personnes sont affectées exclusivement au dossier de l'environnement. Cette équipe de professionnels peut compter sur la collaboration d'un bon nombre d'employés qui s'impliquent dans le développement ou la réalisation de plusieurs projets en matière de recyclage, de conservation d'énergie, de réduction des déchets, d'élimination des métaux ou matières jugés dangereux ou autres.

Grâce à la collaboration des équipes de gestion et des employés, Bombardier a réussi à éliminer l'utilisation de cadmium dans la presque totalité de ses usines. Dans certaines installations, des groupes ont développé des initiatives particulières visant leurs besoins spécifiques, tel le projet pilote d'automatisation de l'éclairage instauré par une équipe de Bombardier Produits récréatifs. L'installation de détecteurs infrarouges et d'ultrasons permettant de contrôler l'éclairage de certains locaux a permis de réduire le temps d'utilisation des luminaires, entraînant des économies récurrentes évaluées à plus de $ 150 000 annuellement pour la seule usine de Valcourt.

Bombardier pr sente cette ann e deux mod les de motomarines Sea-Doo quip es du syst me d'injection directe de carburant RFI, qui diminue la consommation d'essence d'environ 15 % et r duit les missions d'hydrocarbures.

Un groupe d'employés de Bombardier Aéronautique aux installations de Mirabel a pour sa part développé un projet de contrôle et de suivi des émissions atmosphériques des ateliers de peinture. Grâce à une saine gestion de la quantité de peinture et de solvant utilisés, l'équipe s'est vu décerner le Prix du mérite environnemental par les Aéroports de Montréal.

Les produits et l'environnement

La protection à long terme de l'environnement dépasse largement le cadre des installations manufacturières. Bombardier améliore constamment ses produits afin qu'ils respectent l'environnement.

C'est dans cet esprit que s'inscrit le développement du véhicule de proximité Bombardier NV introduit en 1996. Grâce à sa propulsion électrique, ce véhicule, qui fait encore l'objet de tests de marché auprès de consommateurs ciblés dans le sud des États-Unis, n'émet directement aucun gaz à effet de serre puisqu'il n'utilise pas de moteur à combustion interne.

Bombardier a lancé en 1997-1998 le premier système d'injection de carburant au monde développé pour une motomarine. En 1998-1999, on a appliqué à un deuxième modèle le système RFI de Rotax, qui diminue la consommation d'essence d'environ 15 % par rapport à un moteur à deux temps traditionnel. Le système RFI assure également une meilleure combustion tout en réduisant les émissions d'hydrocarbures d'environ 25 %.

En plus de poursuivre des recherches afin de développer de nouveaux moteurs à quatre temps, la Société évalue de nouvelles technologies qui permettraient d'obtenir les avantages des moteurs à quatre temps avec les moteurs à deux temps qu'elle produit actuellement.

Bombardier a développé pour ses motomarines une autre technologie novatrice, appelée D-Sea-Bel*, qui contribue à réduire le niveau de bruit d'environ 50 %. La plupart des modèles 1999 de motomarines Sea-Doo sont pourvus de ce système.

L'avion amphibie Canadair 415, qui contribue à la protection de l'environnement en aidant à circonscrire les feux de forêt, peut être adapté à quantité d'autres missions. Les travaux de recherche effectués sur l'appareil démontrent que celui-ci pourrait éventuellement amerrir et recueillir des échantillons d'eau dans le sillage de pétroliers soupçonnés de polluer.

Depuis la mise en service de l'appareil Regional Jet de Canadair en 1992, ses performances ont dépassé les normes prévues, notamment sur le plan de la consommation de carburant. Les moteurs General Electric, dont sont équipés les modèles à 50 places de série 200 en production depuis 1995, réduisent la consommation de carburant d'environ 4 %, à vitesse de croisière maximum, par rapport aux moteurs qui propulsaient initialement les appareils de série 100. Les CRJ-700 seront équipés d'une génération encore plus récente, qui portera l'économie de carburant jusqu'à environ 6 %.

Au fil des années, Bombardier Transport a aussi profité d'améliorations technologiques qui ont des répercussions directes sur l'efficacité énergétique globale de ses produits. L'utilisation de nouveaux systèmes de contrôle tels que les microprocesseurs a permis d'augmenter la précision et l'exécution des commandes, que ce soit pour les unités de climatisation, les systèmes de puissance auxiliaires ou la traction de véhicules. L'emploi de nouveaux matériaux et techniques d'assemblage a également contribué à l'amélioration des paramètres de conception tels que le poids et les facteurs d'isolation thermique.

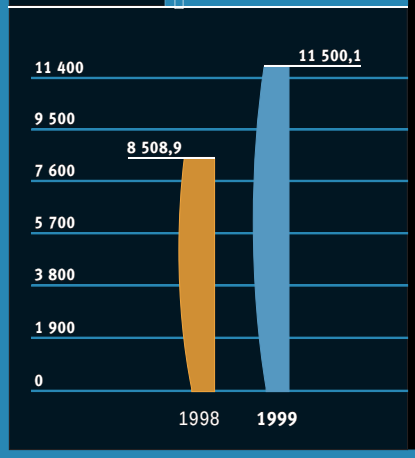
Exploitation

Les méthodes de comptabilisation des diverses activités de Bombardier sont expliquées au Sommaire des principales conventions comptables qui apparaît aux états financiers consolidés.

La présentation des états financiers consolidés de Bombardier Inc. reflète les effets détaillés de l'ajout des comptes des activités de services financiers et de développement immobilier à ceux des activités industrielles de la Société. Pour mieux comprendre les diverses données présentées dans le rapport annuel, le lecteur trouvera au Sommaire des principales conventions comptables la définition des termes qui sont employés pour désigner respectivement l'ensemble des activités de Bombardier Inc. (Bombardier Inc. consolidé), les activités industrielles (Bombardier) et les services financiers et immobiliers combinés sous Bombardier Capital (BC). L'application de cette méthode de consolidation n'a aucun effet sur le bénéfice net ou sur l'avoir des actionnaires.

REVENUS CONSOLIDÉS

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



Les revenus de Bombardier, exception faite de BC, pour l'exercice clos le 31 janvier 1999 ont totalisé $ 11,0 milliards, comparativement aux revenus de $ 8,3 milliards enregistrés pour l'exercice clos le 31 janvier 1998. Cette hausse de 33 % est principalement attribuable à une augmentation substantielle des livraisons dans le secteur de l'aéronautique de même qu'à un niveau d'activité accru dans le secteur du transport, lequel bénéficie de l'ajout des comptes de la société DWA acquise à la fin de l'exercice 1997-1998.

Le bénéfice avant impôts sur le revenu a atteint $ 826,9 millions, en hausse de 32 % sur celui de $ 627,2 millions obtenu à l'exercice précédent. Cette progression est attribuable à une excellente performance dans les secteurs de l'aéronautique et du transport.

À la fin de l'exercice, les activités de Bombardier Services ont été intégrées au sein de deux autres secteurs afin de bénéficier pleinement des effets de synergie entre les activités de services et celles des secteurs manufacturiers. À ce titre, les services à la défense de même que les services à l'aviation commerciale sont maintenant rattachés au secteur de l'aéronautique, et les véhicules utilitaires à celui des produits récréatifs.

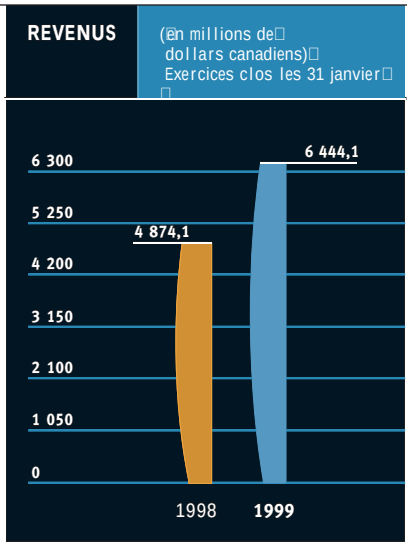
Afin de refléter cette nouvelle structure, l'analyse des résultats d'exploitation qui suit porte sur les activités des cinq groupes de la Société : Bombardier Aéronautique, Bombardier Produits récréatifs, Bombardier Transport, Bombardier Capital et Bombardier International.

Les résultats d'exploitation de Bombardier Aéronautique proviennent des activités décrites à la page 2 du présent rapport.

Pour l'exercice clos le 31 janvier 1999, les revenus, avant cessions intersectorielles, se sont élevés à $6,4 milliards, comparativement à $4,9 milliards en 1997-1998. Cette augmentation de 32 % des revenus est principalement attribuable à une hausse marquée des livraisons d'avions.

Reflétant la croissance des revenus, le bénéfice avant impôts sur le revenu a atteint $681,9 millions, une augmentation de 42 % sur celui de $479,6 millions inscrit en 1997-1998. La marge bénéficiaire avant impôts de Bombardier Aéronautique s'est établie à 10,6 % en 1998-1999, par rapport à 9,8 % à l'exercice précédent.

Au 31 janvier 1999, le carnet de commandes de Bombardier Aéronautique totalisait $16,2 milliards, comparativement à $11,6 milliards au 31 janvier 1998. Cette augmentation est principalement le résultat d'un nombre record de commandes pour les appareils Regional Jet de Canadair au cours de l'exercice.



Avions d'affaires

La gamme d'avions d'affaires que Bombardier Aéronautique commercialise par l'intermédiaire de sa division Avions d'affaires comprend l'appareil léger Learjet 31A, l'appareil léger-supérieur Learjet 45, l'appareil moyen Learjet 60, 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 Regional Jet de Canadair.

Livraisons

Les livraisons d'appareils Learjet ont totalisé 64 unités en 1998-1999, comparativement à 50 unités en 1997-1998, une augmentation de 28 %. Ce total comprend la livraison des 13 premiers Learjet 45. Les livraisons des Learjet 31A et Learjet 60 sont passées respectivement de 25 à 21 appareils et de 25 à 30 appareils. Trente-neuf appareils Learjet ont été livrés à des clients aux États-Unis; les autres livraisons se répartissent entre des clients de 14 pays à travers le monde.

Bombardier Aéronautique a livré un total de 39 appareils Challenger 604, comparativement à 33 en 1997-1998. Avec des livraisons de 20 appareils, les États-Unis continuent de représenter le plus important marché. Le reste des livraisons ont été faites à des clients de divers pays.

Le très long-courrier Global Express a obtenu la certification de type de Transports Canada en juillet 1998, puis, en novembre 1998, de la Federal Aviation Administration des États-Unis. Un total de 10 appareils Global Express avaient été livrés au 31 janvier 1999, en vue de leur aménagement intérieur.

Bombardier Aéronautique commercialise et exploite les appareils Challenger et Learjet du programme en multipropriété Flexjet, qui a enregistré un niveau d'activité plus élevé au cours de l'exercice. Au 31 janvier 1999, la flotte était constituée de 59 appareils, comparativement à 41 à la fin de l'exercice précédent. Pour un deuxième exercice consécutif, plus de cent propriétaires d'une part d'avion d'affaires assortie d'un droit annuel de temps de vol se sont ajoutés et, au 31 janvier 1999, 330 clients participaient au programme Flexjet par rapport à 206 au 31 janvier 1998.

Parts de marchŽ

L'évaluation des parts de marché dans l'industrie des avions d'affaires se fait en fonction des données fournies pour l'année civile et ne correspond donc pas au nombre de livraisons enregistrées lors de l'exercice financier de Bombardier. Les livraisons mentionnées ci-après comprennent les livraisons d'appareils vendus en multipropriété.

Pour l'année civile 1998, la part du Learjet 31A dans le créneau des appareils légers s'est accrue à 16 % dans un marché de 140 unités, comparativement à 15 % dans un marché de 139 unités l'année

MICHAEL S. GRAFF,
président

Avions de transport régional

La gamme des avions de transport régional de Bombardier Aéronautique comprend l'appareil à 50 places Regional Jet de Canadair de séries 100 et 200, l'appareil à 70 places Regional Jet de Canadair de série 700 et la famille d'avions à turbopropulsion Dash 8 de de Havilland de série Q. Tablant sur l'accueil favorable réservé au système de suppression acoustique et vibratoire depuis son lancement sur les appareils Dash 8 en 1997, Bombardier Aéronautique présente maintenant la famille Dash 8 sous le vocable série Q (pour « quiétude ») : les appareils à 37 places de séries Q100 et Q200, l'appareil à 50 places de série Q300 et l'appareil à 70 places de série Q400.

Livraisons

Au cours de l'exercice 1998-1999, Bombardier Aéronautique a livré 72 appareils Regional Jet de Canadair, comparativement à 64 en 1997-1998. Comair, des États-Unis, a pris livraison du plus grand nombre d'appareils, soit 17 unités de série 100. Les autres livraisons d'appareils de série 100 ont été comme suit : deux chacun à Brit Air, de France, et à Lufthansa CityLine, d'Allemagne, et un à Air Littoral, de France. Atlantic Southeast, des États-Unis, a reçu 11 appareils de série 200. Les autres appareils de série 200 ont été livrés comme suit : neuf chacun à Atlantic Coast Airlines, Mesa Air Group et Midway Airlines, toutes trois des États-Unis; quatre à Maersk Air, du Royaume-Uni; trois à Air Wisconsin, des États-Unis; deux chacun à Air Nostrum, d'Espagne, et à South African Express, de l'Afrique du Sud; et un à Adria Air, de la Slovénie.

Trente appareils de série Q ont été livrés à des clients, le même nombre qu'à l'exercice précédent. Horizon Air, des États-Unis, a pris la plus forte portion de ces livraisons avec 11 appareils de série Q200. Un appareil de série Q200 a été livré à Sunstate Airlines, d'Australie. Les appareils de série Q300 ont été livrés comme suit : huit à Brymon Airways, d'Angleterre; trois à Widerøe, de Norvège; deux chacun à Augsburg Airways, d'Allemagne, BWIA, de Trinité-et-Tobago, et Tyrolean Airways, d'Autriche; et un à Rheintalflug, d'Autriche.

Commandes et carnet de commandes

En 1998-1999, les commandes pour le Regional Jet de Canadair de séries 100, 200 et 700 ont porté sur un total record de 223 appareils, comparativement à 151 en 1997-1998. Comair a été l'un des principaux clients de l'exercice avec une commande portant sur 30 appareils de série 100 et 20 appareils de série 700. D'autres appareils de série 100 ont été commandés par Lufthansa (13) et Brit Air (6). Les commandes d'appareils de série 200 ont été comme suit : Atlantic Coast Airlines (25), SkyWest Airlines, des États-Unis (25), Atlantic Southeast Airlines (15), Midway Airlines (13), Kendell Airlines, d'Australie (12), Air Wisconsin (9), Maersk Air (3), Southern Winds, d'Argentine (2) et Adria Airways (1). Le nouvel appareil à 70 places Regional Jet de Canadair de série 700 a rapidement gagné en popularité au cours de l'exercice, ce qui a résulté en l'obtention des commandes suivantes, en plus de celle de Comair déjà mentionnée : Horizon Air (25), Atlantic Southeast Airlines (12), Lufthansa CityLine (10) et Brit Air (2).

Au cours du premier trimestre de 1999-2000, Bombardier Aéronautique a obtenu de Northwest Airlines, des États-Unis, le contrat portant sur le plus grand nombre d'appareils Regional Jet de Canadair, soit pour 54 appareils de série 200 en commande ferme ainsi que des options pour un nombre total de 70 appareils additionnels à 50 places. Avec cette annonce, le carnet de commandes pour des appareils Regional Jet de Canadair a dépassé les 1 000 unités, incluant les commandes fermes et les options.

En 1998-1999, les commandes pour les appareils de série Q ont totalisé 21 unités, excluant les annulations, comparativement à 46 unités, excluant les annulations, en 1997-1998. L'appareil de série Q100 a fait l'objet de commandes de Amakusa Airlines (1) et Ryukyu (1), toutes deux du Japon. Un appareil de série Q200 a été commandé par Sunstate Airlines. Les transporteurs suivants ont commandé des appareils de série Q300 : Brymon Airways (8), Widerøe (4), Augsburg Airways (2) et BWIA (2). Deux appareils de série Q400 ont été achetés par SAS Commuter, de Suède. De consentement mutuel entre Bombardier et ses clients, des commandes totalisant 13 appareils ont été annulées au cours de l'exercice.

Au 31 janvier 1999, le carnet de Bombardier pour des avions de transport régional comprenait des commandes fermes pour 188 appareils Regional Jet de Canadair de séries 100 et 200 et des options pour 170 autres, ainsi que des commandes fermes pour 96 appareils de série 700 et des options pour 138 autres. Le nombre de commandes fermes pour l'appareil Dash 8 de séries Q100, Q200 et Q300 s'élevait à 9 unités et le nombre des options, à 38 unités. On comptait également 30 commandes fermes et 33 options pour l'appareil de série Q400.

L'aménagement intérieur du Global Express de Bombardier est réalisé aux centres de finition de Bombardier Aéronautique à Tucson, Arizona, et à Dorval, Québec.

La plus importante commande de Regional Jet enregistrée en 1998-1999 a été placée par le transporteur régional Comair. Elle portait sur 30 appareils de série 100 à 50 places et 20 appareils de série 700 à 70 places. (photomontage par imagerie électronique)

Quatre fabricants se font également concurrence dans le créneau des appareils à turbopropulsion de 20 à 90 places. Puisque les appareils de série Q sont la seule gamme à offrir trois tailles différentes dans ce créneau, duquel certains concurrents se sont retirés, Bombardier détient une position favorable pour confirmer sa situation de chef de file du marché des avions à turbopropulsion. L'appareil Q400, nouveau-venu dans le marché, continuera à soulever l'intérêt pour cette gamme de produits.

LIVRAISONS
Avions de transport régional

pour les exercices clos les 31 janvier

	NOMBRE D'APPAREILS LIVRÉS	
TYPE D'APPAREIL	**1999**	1998
Regional Jet 100	**22**	21
Regional Jet 200	**50**	43
Dash 8 Q100	**—**	1
Dash 8 Q200	**12**	21
Dash 8 Q300	**18**	8

Avions amphibies

Bombardier Aéronautique fabrique et commercialise une nouvelle génération d'appareils Canadair 415 amphibies à turbopropulsion, conçus pour la lutte contre les incendies, mais qui peuvent aussi être adaptés à une variété de missions spécialisées telles que la recherche et le sauvetage, la patrouille côtière et le transport. Le Canadair 415 comble en soi une niche unique, car il est le seul appareil destiné spécifiquement à la lutte contre les incendies et est également le seul avion amphibie à turbopropulsion de nouvelle génération au monde. En fin d'exercice, 139 avions amphibies CL-215*, CL-215T* et Canadair 415 étaient en service sur trois continents.

Livraisons et carnet de commandes

Bombardier a livré un total de 12 avions amphibies Canadair 415 en 1998-1999, comparativement à un seul durant l'exercice précédent. De ce nombre, sept ont été livrés au ministère des Richesses naturelles du gouvernement de l'Ontario et quatre, à la Protection civile d'Italie. Un autre appareil a été livré au ministère de la Défense de la République hellénique, le premier des dix appareils qu'il a commandés à la fin de 1998-1999. Au 31 janvier 1999, le carnet de commandes comptait 12 appareils à livrer, soit deux au gouvernement de l'Ontario, neuf au gouvernement de la République hellénique et un à la Croatie.

MarchŽ et perspectives

Le Canadair 415 est de plus en plus reconnu comme instrument polyvalent de protection civile. Les gouvernements commencent à reconnaître les services que peut rendre l'avion amphibie pour protéger les ressources forestières et les zones résidentielles contre la menace des incendies incontrôlés, pour effectuer des recherches et des sauvetages dans les zones côtières ou pour mettre en place des barrages flottants près des rivages afin de contenir les produits pétroliers en cas de catastrophe maritime. Les perspectives de marché sont encourageantes, tant en terme de développement de nouvelles clientèles que pour l'obtention de commandes renouvelées.

Au cours de l'exercice, Bombardier Aéronautique a relocalisé à North Bay, en Ontario, la chaîne de montage final des appareils Canadair 415, libérant à l'usine de Dorval l'espace nécessaire pour l'assemblage du nouvel appareil Regional Jet de Canadair de série 700.

Fabrication de composants

La plupart des activités de Bombardier Aéronautique portant sur la conception, la mise au point et la fabrication de grands composants de cellules d'avions sont effectuées aux installations de Canadair à Saint-Laurent, au Québec, et à celles de Shorts à Belfast, en Irlande du Nord. Les installations de Shorts sont également le site de production pour les nacelles de moteurs et leurs composants.

En janvier 1999, le ministre de la Défense de la République hellénique a fait l'achat de 10 avions amphibies Canadair 415. Au cours d'une mission typique, l'appareil, qui sert à la lutte contre les incendies, peut exécuter 10 largages à l'heure, d'environ 61 400 litres d'eau ou de mousse extinctrice.

Quatre transporteurs ont commandé un nombre total de 16 appareils Dash 8 Q300 au cours de l'exercice. Au 31 janvier 1999, plus de 560 appareils Dash 8 étaient en service ou faisaient l'objet de commandes.

Entretien courant des avions militaires

En raison des restrictions budgétaires du client, le rythme des travaux a ralenti à la suite du renouvellement du contrat accordé par le ministère de la Défense nationale du Canada pour le soutien technique intégré de sa flotte de chasseurs CF-18. Des travaux supplémentaires ont été exécutés dans le cadre des contrats de soutien logistique, d'entretien et de maintenance d'avions et d'équipements pour le ministère de la Défense du Royaume-Uni, la garde nationale de l'armée des États-Unis et divers clients du Moyen-Orient.

Formation au pilotage

Des événements importants sont survenus en 1998-1999 dans le cadre du programme d'entraînement en vol de l'OTAN au Canada (NFTC). Le lancement officiel du programme a été annoncé en mai 1998, après la confirmation du financement et la signature des principaux sous-contrats relatifs aux avions. Le Danemark s'est joint par la suite au Canada en tant que premier client international de ce programme, qui est une approche coopérative entre le gouvernement et l'industrie en vue d'assurer la formation des pilotes de l'armée de l'air. Le Royaume-Uni a également confirmé sa participation durant le premier trimestre de 1999-2000. Ce programme est exécuté conformément à un contrat de service d'une durée de 20 ans en vertu duquel une équipe dirigée par Bombardier fournira des aéronefs avec soutien complet, du matériel didactique, des simulateurs de vol ainsi que des services de soutien pour les pistes et les installations. La construction des installations multifonctionnelles de formation à Moose Jaw, en Saskatchewan, a débuté et l'arrivée des premiers étudiants est prévue pour le début de l'an 2000.

Le niveau d'activité est demeuré stable dans le cadre des deux autres principaux contrats de formation au pilotage, l'un pour les Forces canadiennes au Centre de formation de l'aviation canadienne à Portage la Prairie, au Manitoba, et l'autre pour la Royal Air Force (RAF), au Royaume-Uni.

Au cours du dernier trimestre de 1998-1999, Bombardier a signé un contrat avec la RAF du Royaume-Uni visant à fournir des avions et des services de soutien à l'entraînement au vol élémentaire. Ces services seront offerts à 13 endroits au Royaume-Uni sur une période de 10 ans.

Système de reconnaissance sans pilote (UA

Après avoir terminé un rigoureux programme d'essais de 50 heures dans le cadre du programme de décollage et atterrissage verticaux (ADAV) de la marine américaine, le système de reconnaissance sans pilote Guardian* CL-327* a été retenu pour participer à deux autres séries de démonstrations aux États-Unis.

Perspectives

La constante réduction des budgets de défense crée des occasions d'affaires pour les fournisseurs de services du secteur privé, puisque les gouvernements s'en remettent de plus en plus au partenariat entre les secteurs public et privé pour assurer les services de soutien technique et de maintenance. Bombardier entend s'appuyer sur son expertise et sur sa connaissance du produit pour étendre à d'autres pays ses services de soutien. La formation au pilotage offrira aussi d'excellentes occasions d'affaires, à mesure que de nouveaux pays se joindront au programme NFTC.

Systèmes de défense aérienne rapprochée

Les systèmes de défense aérienne rapprochée sont commercialisés, développés et fabriqués par Shorts Missile Systems Limited (SMS), une coentreprise formée par Short Brothers plc, d'Irlande du Nord, filiale de Bombardier, et Thomson-CSF, de France, dans le domaine des systèmes sol-air à très courte portée.

Livraisons et commandes

En 1998-1999, les livraisons de missiles Starstreak* au ministère de la Défense du Royaume-Uni se sont poursuivies; de nouvelles commandes de matériel Starstreak ont été passées.

MarchŽ et perspectives

Malgré une concurrence accrue et des budgets de défense en décroissance, le marché des systèmes de défense aérienne rapprochée demeure actif. La récente réussite du programme conjoint du Royaume-Uni et des États-Unis d'essais du Starstreak dans un rôle air-air, combinée à la décision du gouvernement du Royaume-Uni d'autoriser l'exportation du système au sol de nouvelle génération, confirme les perspectives prometteuses de ce produit.

Un employ des Services laviation commerciale proc de linspection dun appareil Regional Jet de la flotte de Comair.

BOMBARDIER
PRODUITS RÉCRÉATIFS

La motomarine GSX RFI deux places est le deuxi me mod le de la gamme Sea-Doo tre quip du syst me d'injection de carburant RFI de Rotax, qui assure des d marrages plus faciles, des missions plus faibles et une meilleure conomie de carburant.

Le bateau sport Sea-Doo Speedster SK, construit sur une coque de 16 pieds, a t enti rement revu en fonction des amateurs de ski nautique et pour concurrencer les bateaux plus conventionnels.

Tous les mod les MX Z de motoneiges Ski-Doo que Bombardier propose pour la saison 2000 sont quip s de la plate-forme ZX, qui offre sans conteste le meilleur rapport puissance-poids de l'industrie.

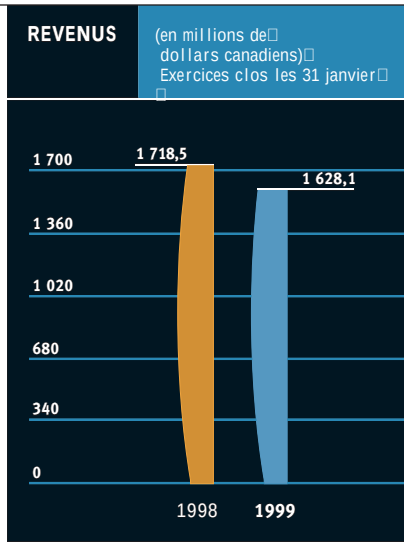
En 1998, la Soci t a mis sur le march son premier mod le de v hicule tout-terrain, le Traxter de Bombardier, qui a t lu v hicule de l'ann e par la revue sp cialis e am ricaine *ATV Magazine*.

Les résultats d'exploitation de Bombardier Produits récréatifs proviennent des activités décrites à la page 2 du présent rapport.

Pour l'exercice clos le 31 janvier 1999, les revenus de Bombardier Produits récréatifs, avant cessions intersectorielles, ont totalisé $ 1,6 milliard, comparativement à $ 1,7 milliard pour l'exercice clos le 31 janvier 1998. La perte avant impôts sur le revenu a été de $ 45,5 millions, comparativement à $ 1,1 million en 1997-1998.

La diminution marquée de la rentabilité est en partie attribuable à la baisse des ventes de motomarines et au coût des programmes spéciaux de vente qui ont été mis en place afin de raviver les ventes au détail des motoneiges, affaiblies par l'arrivée tardive de la neige au quatrième trimestre un peu partout en Amérique du Nord.

De plus, des investissements importants dans le développement de produits et de marchés des véhicules tout-terrain (VTT), du véhicule de proximité Bombardier *NV* et de la gamme des bateaux sport, ont également contribué à une baisse de la performance.



Motoneiges

Les activités de Bombardier Produits récréatifs dans l'industrie de la motoneige portent sur le développement, le design, la fabrication et la commercialisation des produits de marque Ski-Doo, ainsi que des produits de marque Lynx conçus spécifiquement pour le marché européen.

Ventes et marché (Canada et États-Unis)

Pour une deuxième année consécutive, les chutes de neige tardives au Canada et aux États-Unis ont causé une baisse du marché de la motoneige en 1998-1999, alors que les ventes au détail de l'industrie ont totalisé 207 600 unités à la fin de la saison des ventes, le 31 mars 1999, comparativement à 231 000 unités au 31 mars 1998.

Bien que les ventes unitaires de motoneiges Ski-Doo aient suivi cette tendance générale à la baisse, la marque Ski-Doo a maintenu sa part de marché à 30 % au Canada et aux États-Unis.

Ventes et marché (Europe)

Les ventes au détail de l'industrie de la motoneige en Europe ont été estimées à approximativement 19 500 unités en 1998-1999, comparativement à 20 000 unités en 1997-1998.

Développement de produits

Pour souligner le 40e anniversaire de la motoneige Ski-Doo, Bombardier a lancé, pour l'hiver 1998-1999, la nouvelle plate-forme ZX, plus légère, qui, en combinaison avec la nouvelle génération de moteurs Rotax deux cylindres munis d'un système d'admission par clapets, propose le meilleur rapport puissance-poids de l'industrie. Ce nouveau design est disponible sur deux modèles 1999; le Summit* 600, dans la catégorie « montagne », et le MX* Z 600, dans la catégorie « cross-country ». La plupart des modèles de motoneiges Ski-Doo 2000 équipés de moteur deux cylindres en seront d'ailleurs munis. La plate-forme novatrice ZX, qui fait du MX Z 600, sans conteste, le véhicule le plus léger de sa catégorie, a été acclamée par l'industrie. Pour sa part, la motoneige Summit 600 a été désignée « motoneige de l'année » par la revue SnoWest.

Toujours à l'avant-garde et soucieux de répondre aux consommateurs désirant se distinguer, Bombardier Produits récréatifs a lancé, en janvier 1999, sa série de motoneiges Ski-Doo Millennium, qui propose un modèle haut de gamme dans quatre des catégories les plus populaires.

Pierre Beaudoin, Président et chef de l'exploitation de Bombardier Produits récréatifs

La série de motoneiges Ski-Doo Millennium propose un modèle haut de gamme, tel le véhicule sport Formula Deluxe 700, dans quatre des catégories les plus populaires.

Perspectives

L'industrie nord-américaine de la motoneige connaît un déclin important attribuable, en grande partie, à deux hivers consécutifs avec des conditions climatiques défavorables. De plus, la demande est en voie de revenir à des taux de croissance plus normaux après quatre années consécutives de croissance exceptionnellement élevée. Dans l'ensemble, le marché devrait se stabiliser, une fois que les stocks excédentaires auront été écoulés.

Le marché européen de la motoneige devrait rester stable encore une saison. En tant que seul fabricant et distributeur entièrement intégré, Bombardier conserve sa position dominante dans ce marché, qui s'oriente davantage vers les activités de loisir que vers les fonctions utilitaires.

Motomarines

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

Ventes de lÕexercice

Les ventes unitaires de Bombardier pour l'exercice 1998-1999 ont été inférieures à celles de 1997-1998, principalement en raison d'une demande plus faible pour les motomarines, tant aux États-Unis que sur le marché international.

Aux fins de ce rapport, les ventes unitaires de l'exercice incluent les ventes des modèles 1998 effectuées du 1er février 1998 jusqu'à la fin de la saison des ventes, le 30 septembre 1998, ainsi que les ventes des modèles 1999 et des années antérieures, effectuées du 1er octobre 1998 au 31 janvier 1999.

MarchŽ

Après une décennie de croissance soutenue, le marché nord-américain des motomarines passe maintenant par une phase de stabilisation typique aux produits de consommation cycliques. En conséquence, les ventes au détail de l'industrie nord-américaine ont totalisé 136 000 unités durant la saison des ventes terminée le 30 septembre 1998, soit une baisse de 26,5 % par rapport à 185 000 unités au 30 septembre 1997. Le marché international, qui a subi les contrecoups de la crise asiatique, a inscrit des ventes au détail estimées à 24 800 unités durant la saison des ventes terminée le 30 septembre 1998, une diminution de 20,3 % par rapport à 31 100 unités au 30 septembre 1997. L'industrie est également influencée par la réglementation liée à l'environnement qui exige des fabricants d'accélérer le passage à des technologies propres.

Pour la saison 1998, la part de marché globale de Bombardier est restée à 45 %.

DŽveloppement de produits

En ce qui concerne les exigences réglementaires, Bombardier a assumé un rôle de chef de file en lançant des technologies respectueuses de l'environnement, avant même l'adoption de règlements à cet effet. Bombardier s'efforce de diminuer les émissions de ses motomarines grâce à l'utilisation de technologies plus propres, silencieuses et novatrices. À la suite du succès obtenu par le modèle GTX† RFI, Bombardier a appliqué la technologie Rotax Fuel Injection, qui ne nécessite pas de carburateur, à un deuxième modèle, le GSX* RFI. Bombardier devient ainsi le seul fabricant à offrir deux modèles munis de ce système, qui diminue les émissions à des niveaux largement inférieurs aux exigences réglementaires des États-Unis. Toutes les motomarines Sea-Doo 1999, à l'exception d'un seul modèle, sont pourvues du système de réduction sonore D-Sea-Bel, qui réduit d'environ 50 % le bruit du moteur.

Grâce au design innovateur de sa coque, le Sea-Doo XP* Limited, qui offre une manœuvrabilité améliorée, une force d'accélération accrue et une stabilité attribuable à une coque élargie, a remporté la médaille d'argent du Business Week Industrial Design Excellence Awards en 1998. Le modèle GTX RFI s'est vu attribuer le prix pour l'innovation par des magazines comme Popular Science, Motor Boating and Sailing et Splash.

Perspectives

Bombardier prévoit un nouveau resserrement du marché des motomarines durant la saison 1999; la production et la structure organisationnelle ont donc été adaptées en conséquence.

En plus de son engagement constant à développer des motomarines de haute qualité, Bombardier Produits récréatifs encourage activement la sécurité nautique par le biais d'activités comme la campagne Naviguez prudemment en tout temps. Bombardier accueille favorablement les nouvelles lois sur l'utilisation sécuritaire des motomarines, comme celle annoncée en janvier 1999 par le gouvernement canadien qui établit un âge minimum pour la conduite de ce genre de véhicule récréatif. Bombardier appuie également la réglementation type et les divers programmes de sécurité instaurés par la Personal Watercraft Industry Association.

Les nouveaux systèmes de réduction des émissions, combinés à la gamme de produits novateurs de motomarines Sea-Doo destinés à la famille, séduisent les consommateurs; dans le contexte de réglementations plus rigoureuses liées à l'environnement, ils permettront à Bombardier de conserver sa position dominante dans cette industrie.

Moteurs

Les moteurs Rotax sont conçus et fabriqués par la filiale autrichienne Bombardier-Rotax GmbH. Ils sont utilisés pour la propulsion des produits

† Marque dŽposŽe de Castrol Limited, utilisŽe sous licence
†† Marque de commerce de Aprilia

Le moteur haute performance V-990 de Rotax propulse la motocyclette de mod le RSV de Aprilia, qui peut tre utilis e sur la route comme sur les circuits de course.

Bombardier, soit les motoneiges Ski-Doo et Lynx, les motomarines et les bateaux sport Sea-Doo et les VTT; ils servent aussi à la propulsion de motocyclettes, scooters, petits avions et avions ultra-légers de divers autres fabricants.

Ventes

En 1998-1999, le fléchissement des ventes de motoneiges et de motomarines de Bombardier a entraîné une baisse des livraisons de moteurs Rotax destinés à ces produits. Toutefois, une croissance marquée a de nouveau été enregistrée dans la livraison de moteurs de scooters. La fabrication et la livraison du moteur de haute performance de 990 c.c. destiné à un modèle de motocyclette d'Aprilia ont débuté en 1998, tout comme la production en série du moteur à quatre temps de 500 c.c. destiné au VTT de la Société.

DŽveloppement de produits

Dans sa recherche de produits respectueux de l'environnement, Bombardier-Rotax accentue ses efforts pour pousser plus loin le développement des moteurs deux temps à injection directe destinés aux motomarines. Elle s'affaire également à étendre à plusieurs applications sa gamme de moteurs à quatre temps à haut rendement. Pour sa première application exclusive aux VTT, Bombardier-Rotax a conçu un moteur quatre temps qui maximise la puissance par une combustion plus propre et plus efficace. La transmission se distingue par un mécanisme hydraulique novateur de sélection de vitesses et par un embrayage qui se déclenche au moyen d'un simple bouton sur le guidon.

Perspectives

La croissance du marché des moteurs Rotax devrait continuer à provenir des produits Bombardier, spécialement des VTT, ainsi que des moteurs haute performance pour les motocyclettes.

Bateaux sport

À la suite de la stratégie de repositionnement mise en œuvre l'an dernier, les bateaux sport à propulsion par jet Sea-Doo sont maintenant offerts dans le créneau bien établi des embarcations de plaisance motorisées de 14 à 20 pieds faites de fibre de verre. Le modèle de 16 pieds Speedster* SK, qui est particulièrement bien adapté aux remorquages de toutes sortes, a obtenu beaucoup de succès auprès de la presse; il a été décrit dans le magazine Watercraft World comme « une solution de rechange agréable et abordable aux bateaux traditionnels de ski nautique ». En 1998, Bombardier a gagné la médaille d'or du Business Week Industrial Design Excellence Awards pour son bateau sport Challenger* 1800, ex-aequo avec la New Beetle de Volkswagen.

Les bateaux sport Sea-Doo innovent dans le domaine de la navigation de plaisance traditionnelle, et Bombardier jouit d'une position favorable pour s'emparer d'une bonne partie de ce marché.

Véhicule tout-terrain

La production et la livraison du premier VTT de la Société, le véhicule Traxter de Bombardier à traction intégrale, a débuté durant l'exercice. Décrit comme meilleur VTT sur le marché par le magazine Popular Mechanics, le véhicule tout-terrain Traxter a aussi été désigné « VTT de l'année » par le ATV Magazine. Grâce au développement, au cours des prochaines années, d'une gamme de modèles complémentaires au véhicule Traxter, les VTT vont contribuer à la croissance future de Bombardier Produits récréatifs. Le marché des VTT, actuellement plus important que ceux des motomarines et des motoneiges réunis, devrait croître encore pour quelques années.

Véhicule de proximité

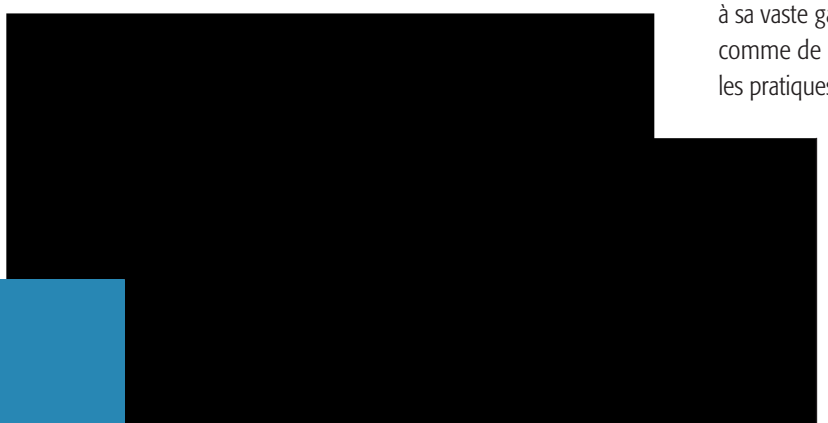
Le véhicule NV de Bombardier a été conçu comme un véhicule à faible rayon d'action, propre et économique pour les collectivités et pour conduite sur certaines routes publiques, notamment dans le sud des États-Unis où il fait encore l'objet de tests de marché auprès de clientèles ciblées. En tant que pionnière dans ce marché, Bombardier accueille favorablement la création en 1998 par la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis d'une catégorie de véhicules automobiles à vitesse réduite, les low-speed vehicles (LSV). Les nouveaux règlements permettent aux états américains de se baser sur les règles relatives aux LSV pour développer leur propre législation pour ce type de véhicule.

Véhicules utilitaires

Bombardier Produits récréatifs conçoit, fabrique, vend et effectue le service après-vente de véhicules chenillés spécialisés qui servent au damage des pentes de skis et des sentiers de motoneige et de ski de fond.

Dans un marché de remplacement à maturité et à peu près stable, le lancement en 1999-2000 de la dameuse BR 2000*, qui intègre de nouvelles technologies aptes à améliorer la productivité, à accroître la fiabilité et à faciliter l'entretien, vise à poursuivre la croissance de la part de marché de Bombardier en Amérique du Nord et en Europe. En 1998-1999, la part de marché globale de Bombardier s'est établie à 37 %, contre 34 % à l'exercice précédent.

Dans un marché qui continue à être hautement concurrentiel et sensible aux prix, Bombardier conserve une solide position grâce à sa vaste gamme de véhicules et à sa capacité à fournir des services, comme de la formation technique et des recommandations sur les pratiques de damages.



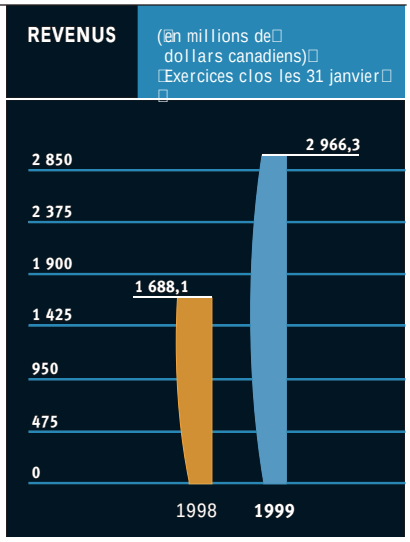
Pour souligner le nouveau millénaire, Bombardier a créé le véhicule BR 2000, qui non seulement répond aux attentes en termes de damage efficace et rapide de la neige, mais dont le design ergonomique facilite le contrôle par l'opérateur.

Les résultats d'exploitation de Bombardier Transport proviennent des activités décrites à la page 3 du présent rapport.

Les revenus de Bombardier Transport avant cessions intersectorielles ont atteint $3,0 milliards en 1998-1999, comparativement à $1,7 milliard pour l'exercice 1997-1998. Cette hausse de 76 % est attribuable à l'ajout des comptes de DWA, ainsi qu'à un accroissement des livraisons et travaux en cours réalisés sur d'importants contrats en Amérique du Nord.

L'apport de DWA, de même qu'une excellente performance des unités nord-américaines, ont largement contribué à une croissance de 75 % du bénéfice avant impôts sur le revenu, qui est passé à $147,9 millions, comparativement à $84,6 millions en 1997-1998. La marge bénéficiaire avant impôts est demeurée stable à 5,0 %.

Au 31 janvier 1999, la valeur du carnet de commandes de Bombardier Transport se chiffrait à $9,3 milliards, en regard de $ 6,5 milliards au 31 janvier 1998, soit une hausse de 43 %. Des contrats majeurs, dont celui d'une valeur de $ 2,6 milliards octroyé par Virgin Rail en décembre 1998, ont contribué à cette augmentation. Le carnet au 31 janvier 1999 se répartissait comme suit : $3,3 milliards pour les activités nord-américaines et $6,0 milliards pour les activités européennes.



Activités

Bombardier Transport assume la responsabilité de toutes les activités de Bombardier dans le domaine du matériel de transport sur rail et offre une gamme complète de véhicules destinés au transport-passagers urbain, de banlieue et interurbain ainsi que des systèmes de transport en commun clés en main. En outre, Bombardier Transport fournit des services d'exploitation et de maintenance, et fabrique des wagons à marchandises.

Matériel de transport-passagers

Transport urbain (Livraisons et travaux en cours)

En 1998-1999, Bombardier Transport a exécuté des projets pour plus d'une vingtaine de villes de par le monde. Le groupe a livré 78 voitures de métro à la Toronto Transit Commission (TTC). Les 24 premières voitures de métro d'une commande octroyée en 1995 ont également été expédiées à la Sistema de Transporte Colectivo (STC) de la ville de Mexico pour la ligne A de son réseau. La STC a aussi pris livraison de 153 voitures de métro remises à neuf par Bombardier Transport.

En Europe, la société de chemin de fer allemande Deutsche Bahn AG (DB) a pris livraison de 80 voitures de métro de surface d'une commande destinée à la ville de Berlin. Bombardier Transport a également livré un total de 119 voitures de type LRV ou de tramways aux villes de Cologne, Dresden, Erfurt, Halle et Leipzig, en Allemagne, Croydon, au Royaume-Uni, Rotterdam, aux Pays-Bas, Saint-Étienne, en France, et Stockholm, en Suède.

Bombardier Transport a de plus rénové 120 voitures de métro pour la London Underground, au Royaume-Uni.

Au cours de l'exercice, des travaux d'ingénierie et de pré-production ont été réalisés sur diverses commandes nord-américaines, y compris celle pour le métro de New York. En Europe, les travaux se sont poursuivis dans le cadre de commandes de tramways octroyées par les villes d'Anvers et Gand, en Belgique, et de Cassel, Chemnitz, Essen, et Magdebourg, en Allemagne, ainsi que des commandes de voitures de métro pour les villes de Bruxelles, en Belgique, et Helsinki, en Finlande.

Transport urbain (Commandes)

Au cours de l'exercice, Bombardier Transport a inscrit à son carnet une nouvelle commande de la TTC, qui a levé une option portant sur 156 voitures de métro.

En Europe, une première commande pour 12 tramways à plancher bas intégral de nouvelle génération de type Cityrunner a été reçue de la société des transports de la ville de Graz, en Autriche, tandis que la Communauté Urbaine du Grand Nancy, en France, signait un contrat pour l'acquisition de 25 tramways sur pneus GLT. Bombardier Transport a de plus reçu diverses commandes portant sur 69 voitures de tramways

Jean-Yves Leblanc, Président et chef de l'exploitation de Bombardier transport

Parmi les nombreux types de voitures de banlieue que produit Bombardier, on retrouve des automotrices électriques à deux niveaux comme celles destinées à la Deutsche Bahn d'Allemagne.

destinées aux villes belges d'Anvers et Gand, à la ville de Cracovie, en Pologne, ainsi qu'aux villes de Cassel, Magdebourg, Sarrebruck et à la région de Rhein-Neckar, en Allemagne.

Transport de banlieue (Livraisons et travaux en cours)

Bombardier Transport a aussi été très active auprès des réseaux régionaux desservant les grands centres de l'Amérique du Nord et de l'Europe. Durant l'exercice, deux commandes de voitures de train de banlieue à deux niveaux ont été achevées avec la livraison des derniers véhicules à la Southern California Regional Rail Authority et la North San Diego County Transit District. En février 1999, la MTA Metro-North Railroad, de New York, a reçu les premiers véhicules d'une option portant sur 50 voitures de train de banlieue à rames réversibles.

En Europe, Bombardier Transport a livré 96 voitures TALENT à la société allemande NEVAG et à DB, qui a également reçu 161 voitures de train de banlieue à deux niveaux. La Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) et la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) ont pour leur part pris conjointement livraison de 81 voitures de train de banlieue à deux niveaux. Dans le cadre d'un contrat de remise à neuf de véhicules octroyé en 1996, la société Forward Trust, du Royaume-Uni, anciennement connue sous le nom d'Eversholt Leasing, a pris livraison de 191 voitures.

Les travaux en cours ont porté sur plusieurs commandes destinées à DB, dont une qui prévoit la fabrication de 225 voitures TALENT, de même que sur une cinquantaine d'autres voitures TALENT destinées à divers clients, incluant une version à système pendulaire commandée par la société des chemins de fer norvégienne Norges Statsbaner. Les travaux se sont également poursuivis dans le cadre de deux autres commandes de DB portant respectivement sur 310 automotrices électriques et 100 automotrices diesel VT 612 à système pendulaire.

Transport de banlieue (Commandes)

En 1998-1999, deux sociétés de transport nord-américaines, la Central Puget Sound Regional Transit, de Seattle, et la Southeastern Pennsylvania Transportation Authority, commandaient respectivement 38 voitures de train de banlieue à deux niveaux et 10 voitures de train de banlieue à rames réversibles.

D'autres commandes obtenues en Europe portaient sur un total de 302 voitures diesel de train de banlieue, dont 208 véhicules VT 612 à système pendulaire pour DB et 94 automotrices GTW destinées à divers clients, ainsi que sur 33 voitures TALENT. La société DB a également majoré de 98 unités la commande initiale de voitures de train de banlieue à deux niveaux qu'elle avait octroyée en 1996.

Transport interurbain (Livraisons et travaux en cours)

Au chapitre des travaux exécutés pour le compte des grandes entreprises de services de transport interurbain, Bombardier Transport a livré à DB, à titre de membre d'un consortium, 26 voitures pour le train à grande vitesse ICT à système pendulaire, et a débuté la livraison de voitures-passagers pour le train à grande vitesse ICE.

Au cours de l'exercice, la Société a continué l'exécution d'une commande de voitures automotrices de la Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB), livrant 96 véhicules. La SNCB a également pris livraison de 19 voitures-passagers en vertu d'un contrat signé en 1992. La réalisation d'une commande de la SNCF portant sur l'aménagement et la finition de 90 voitures TGV à deux niveaux s'est achevée avec la livraison des 24 dernières unités. Les autres livraisons de matériel interurbain ont porté sur 26 voitures-passagers destinées à la Chine, l'Ouzbékistan et le Turkménistan.

En outre, les travaux d'ingénierie et de pré-production se sont poursuivis sur les voitures du train à grande vitesse American Flyer† d'Amtrak, rebaptisé Acela††, de même que sur 40 voitures diesel à grande vitesse VT 605 à système pendulaire, destinées à DB.

Transport interurbain (Commandes)

Durant l'exercice, la société Amtrak a passé une commande additionnelle de 64 véhicules pour le train Acela.

De plus, Bombardier Transport a obtenu de Virgin Rail, du Royaume-Uni, le plus important contrat de son histoire, qui porte sur la fourniture de 352 voitures diesel-électriques destinées au service CrossCountry au Royaume-Uni et qui comporte également un volet de maintenance.

Bombardier Transport a également reçu une commande pour la fourniture de 25 voitures-passagers destinées à l'Ouzbékistan.

Bogies

Au cours de l'exercice, les livraisons ont totalisé 403 bogies, dont 270 destinés à la RATP et à la SNCF. Des commandes pour quelque 625 bogies, dont 385 destinés à des clients en France, sont venues s'ajouter au carnet.

MarchŽ et perspectives

Étant donné les fluctuations cycliques qui caractérisent le marché du matériel de transport-passagers ferroviaire, Bombardier détermine

† Marque dŽposŽe de la sociŽtŽ Lionel Trains Inc., utilisŽe sous licence
†† Marque dŽposŽe de la sociŽtŽ Amtrak, utilisŽe sous licence

Le premier des 25 tramways sur pneus GLT command s en d cembre 1998 par la Communaut Urbaine du Grand Nancy, en France, devrait tre mis en service la fin de l'an 2000.

En tant que membre du consortium AirRail Transit, Bombardier est responsable de la conception et de la construction d'un syst me de m tro l ger automatis pour l'a roport JFK de New York.

sa part de marché selon une moyenne calculée en fonction du nombre total de véhicules commandés dans l'industrie au cours des trois dernières années civiles. En 1998, la part de marché remportée par Bombardier au Canada et aux États-Unis s'est élevée à 52 % comparativement à 48 % en 1997. En Europe, la part de la Société est passée à 22 %, comparativement à 8 % l'année précédente, cette augmentation étant principalement attribuable à l'acquisition de DWA.

Selon les estimations de Bombardier Transport, ses marchés devraient continuer d'offrir un bon potentiel de croissance au cours des cinq prochaines années. Au Canada et aux États-Unis, la demande devrait dépasser la moyenne historique des dernières années, en raison d'importants programmes de remplacement des flottes et de modernisation des systèmes.

En janvier 1999, les autorités de l'État de la Floride ont mis fin au projet FOX, entraînant l'annulation des travaux de développement préliminaire d'un TGV entre Miami, Orlando et Tampa. Cependant, la mise en service prévue à la fin du présent exercice des trains Acela sur le corridor New York – Boston – Washington pourrait accélérer le développement d'autres corridors semblables en Amérique du Nord, où les projets utilisant la technologie de la grande vitesse, plutôt que celle de la très grande vitesse, semblent retenir la faveur des autorités gouvernementales. Dans cette optique, Bombardier a d'ailleurs signé avec la Federal Railroad Administration des États-Unis une entente de coopération dans le but de développer un prototype de locomotive non-électrique à grande vitesse.

Dans un marché européen relativement stable, l'Allemagne, la France et le Royaume-Uni, où Bombardier participe à plusieurs grands programmes en cours, continuent à offrir de bonnes perspectives pour de nouvelles commandes.

La privatisation de chemins de fer nationaux au Mexique et en Amérique du Sud devrait avoir pour effet de permettre l'émergence de nombreux projets et ainsi accroître la demande de matériel roulant au cours des cinq prochaines années.

Bombardier a franchi une étape importante dans l'atteinte de ses objectifs d'implantation en Asie lorsque les autorités gouvernementales de la Chine ont donné le feu vert à la création d'une coentreprise de fabrication de véhicules-passagers. Bombardier et son partenaire Power Corporation du Canada possèdent ensemble et à parts égales 50 % de la nouvelle entreprise. L'autre 50 % est détenu par la société chinoise Sifang Locomotive & Rolling Stock Works. Cette association permet à Bombardier de percer le marché chinois, l'un des plus grands au monde.

Systèmes de transport

Livraisons et travaux en cours

Au cours de l'exercice, les travaux d'installation et d'essais du premier tronçon du système de métro léger automatique de la ville de Kuala Lumpur en Malaisie ont été complétés pour la mise en service commercial à l'occasion des Jeux du Commonwealth de 1998.

Commandes

Une importante commande a été octroyée au consortium AirRail Transit, dont fait partie Bombardier Transport, par la Port Authority de New York et du New Jersey. Le contrat porte sur la conception et la construction d'un système de métro léger automatisé pour l'aéroport John F. Kennedy (JFK) de New York, ainsi que sur l'exploitation et la maintenance du système pour une période de cinq ans. La commande comprend la fourniture de 32 véhicules de technologie ART MK II, qui incorporent une technologie de deuxième génération du système SkyTrain de Vancouver.

Soixante voitures ART MK II ont également été commandées par la Rapid Transit Project 2000 Ltd. pour le prolongement du système SkyTrain qui dessert la ville de Vancouver depuis 1986. Les véhicules de nouvelle génération seront destinés aux municipalités de Vancouver-Burnaby-Coquitlam et New Westminster. D'autres éléments du contrat sont en voie d'être finalisés.

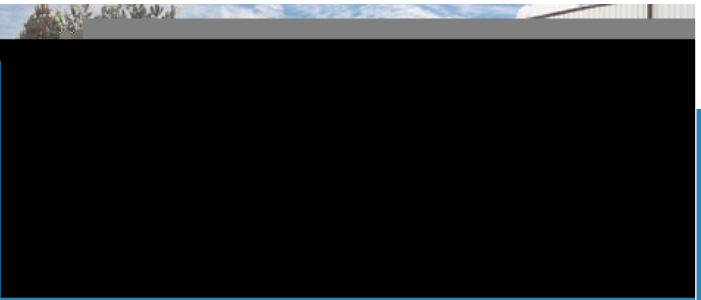
Une commande additionnelle a par ailleurs été reçue de la Jacksonville Transportation Authority, de Floride, pour le prolongement d'environ trois kilomètres du système de transport automatisé qu'elle avait commandé en 1994.

Au premier trimestre de 1999-2000, Bombardier Transport a reçu, à titre de membre d'un consortium, une commande pour la fourniture d'un système de transport automatique incluant 36 véhicules destinés à la ville de Thessalonique, en Grèce. Les travaux devraient débuter en 1999 sous réserve de la mise en place du financement.

MarchŽ et perspectives

Bombardier Transport continue d'évaluer le marché à long terme des systèmes de transport clés en main et a relevé bon nombre de projets qui devraient voir le jour au cours des cinq prochaines années.

Au Canada, le marché semble avoir retrouvé une certaine vigueur après plusieurs années d'inactivité. Les États-Unis recèlent pour leur part plusieurs possibilités, de même que de nouveaux projets destinés aux grands aéroports. En Europe, la fourniture de systèmes a progressé selon un rythme constant durant les cinq dernières années, et le marché devrait continuer d'offrir d'excellentes possibilités.



Les travaux se sont poursuivis dans le cadre d'une commande de 12 tramways plancher surbaissé pour la ville de Cassel, en Allemagne; la commande a été majorée de 10 véhicules en cours d'exercice.

La Société de transport en commun de la Sarre, en Allemagne, a passé durant l'exercice deux commandes additionnelles totalisant 13 tram-trains destinés à la ville de Sarrebruck, qui exploite 15 véhicules de ce type depuis octobre 1997.

Bien que la récente crise asiatique ait eu pour effet de retarder, voire d'annuler certains projets, le marché dans son ensemble demeure intéressant.

Services d'exploitation et de maintenance

Travaux en cours et commandes

En vertu d'un contrat de cinq ans signé en 1996, Bombardier Transport a continué l'exécution des travaux de maintenance qu'elle effectue sur la flotte de trains de banlieue de l'agence ontarienne GO Transit.

Durant l'exercice, Bombardier Transport a renforcé sa position sur le marché de la maintenance de matériel roulant en ajoutant à son carnet d'importants contrats. La commande obtenue de Virgin Rail prévoit notamment la maintenance de la flotte actuelle et des nouveaux véhicules destinés au service CrossCountry, pour une période de 12 ans. La portion maintenance de ce contrat de $ 2,6 milliards compte pour environ $ 1,6 milliard.

Dans le cadre d'un contrat octroyé à Bombardier Transport en 1996 pour la fabrication de 24 véhicules légers sur rail pour la South London Croydon Tramlink, au Royaume-Uni, la Société s'est vu confier la maintenance des voitures pour une période de 15 ans. Ce système de transport sera mis en service à la fin de 1999.

En plus de fournir les voitures du système de métro léger automatisé de l'aéroport JFK de New York, Bombardier Transport sera responsable de l'exploitation et de la maintenance du système pour une période initiale de cinq ans.

Durant l'exercice, la société Amtrak a ajouté au contrat du train Acela des services de maintenance pour une période de dix ans.

Enfin, la Southern California Regional Rail Authority a octroyé à Bombardier une première commande pour la maintenance de sa flotte de véhicules pour les trois prochaines années.

MarchŽ et perspectives

En Europe, le marché des services de maintenance offre un excellent potentiel de développement en raison des récents programmes de privatisation. Les commandes de matériel roulant devraient comporter des volets portant sur la maintenance des véhicules neufs, et les exploitants pourraient se tourner vers la sous-traitance pour la maintenance de leurs flottes actuelles. Le marché britannique semble particulièrement prometteur à ce titre.

Cette tendance vers la privatisation et le recours à la sous-traitance semble se confirmer également en Amérique du Nord où les récents contrats obtenus par Bombardier Transport viennent renforcer sa position. Au 31 janvier 1999, la valeur totale des contrats de services d'exploitation et de maintenance représentait 26 % du carnet de commandes du groupe, comparativement à 9 % l'an dernier.

Wagons à marchandises

En se portant acquéreur de la société DWA, Bombardier est devenue un chef de file dans la fabrication de wagons de fret spécialisés en Europe. En septembre 1998, la création d'une coentreprise à parts égales avec la société américaine The Greenbrier Companies permettait à Bombardier Transport de participer à la fabrication de wagons à marchandises destinés au marché nord-américain. Cette coentreprise, Gunderson-Concarril S.A. de C.V., exerce ses activités de fabrication à l'usine mexicaine de Bombardier Transport.

Livraisons et travaux en cours

Au cours de l'exercice, Bombardier a livré plus de 1 000 wagons à marchandises à divers clients en Europe, tandis que Gunderson-Concarril a effectué la livraison de 140 wagons à des clients nord-américains.

Commandes

Bombardier Transport a reçu en 1998 des commandes totalisant près de 1 000 wagons destinés à des sociétés européennes. Pour sa part, Gunderson-Concarril détenait, à la fin de l'exercice, des commandes pour près de 1 600 wagons, obtenues durant la deuxième moitié de l'exercice.

ActivitŽs connexes

À la suite d'une entente conclue en mars 1998 avec la société General Motors, division électromotrice, des États-Unis, Bombardier Transport a entrepris de faire l'assemblage de locomotives diesel-électriques pour trains à marchandises à son usine mexicaine. Cette association permettra de répondre à une demande croissante pour ce genre de matériel à l'intérieur du marché nord-américain. À la fin de 1998-1999, 77 locomotives avaient été livrées, et 243 unités se trouvaient toujours inscrites au carnet de commandes.

MarchŽ et perspectives

Bombardier Transport estime que le marché des wagons à marchandises représente un secteur très actif. En Amérique du Nord uniquement, on prévoit une demande pour environ 290 000 wagons au cours des cinq prochaines années. En Europe, l'instauration, au début de 1998, de voies ferroviaires trans-européennes strictement réservées aux véhicules de fret devrait ouvrir de nouvelles avenues aux fournisseurs de technologies de pointe.

Les nouvelles voitures de métro commandées par la Toronto Transit Commission seront fabriquées aux installations de Thunder Bay, en Ontario; les premiers véhicules seront livrés dès septembre 1999.

Les rames de métro que Bombardier a commencé à livrer à la ville de Rotterdam comportent un espace particulier pour les poussettes, les fauteuils roulants et les bicyclettes. Chaque voiture peut accueillir 225 passagers.

Pierre-André Roy,
Président et chef de l'exploitation de Bombardier Capital

Les résultats de Bombardier Capital (BC) proviennent des activités décrites à la page 3 du présent rapport.

La moyenne des actifs sous gestion a atteint $5,6 milliards pour 1998-1999, en hausse par rapport à $2,9 milliards à l'exercice précédent. Les revenus, avant cessions intersectorielles, se sont élevés à $570,6 millions pour 1998-1999, comparativement à $352,4 millions pour 1997-1998. Le bénéfice avant impôts sur le revenu a été de $42,6 millions en baisse par rapport à $64,1 millions à l'exercice précédent.

La rentabilité a été influencée par la décision, prise au troisième trimestre, d'adopter un taux d'actualisation plus élevé pour l'ensemble de l'exercice, ce qui a eu pour effet de réduire le gain sur les ventes associées à la titrisation de portefeuilles d'hypothèques sur maisons usinées. De plus, des ressources financières considérables ont été investies à la mise en place des infrastructures de gestion et de contrôle requises pour soutenir la croissance. Bombardier Capital a aussi investi afin de poursuivre son expansion dans de nouveaux secteurs d'affaires.

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 sur rail, aux technologies de l'information, 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 services financiers, tels l'affacturage des comptes clients, sont fournis à Bombardier Inc. et à ses sociétés affiliées.

Services financiers

En 1998-1999, Bombardier Capital a poursuivi sa croissance dans une perspective à long terme dans des secteurs, des marchés et des catégories d'actifs diversifiés.

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 de gestion liés aux véhicules ferroviaires à des clients aux États-Unis et au Canada.

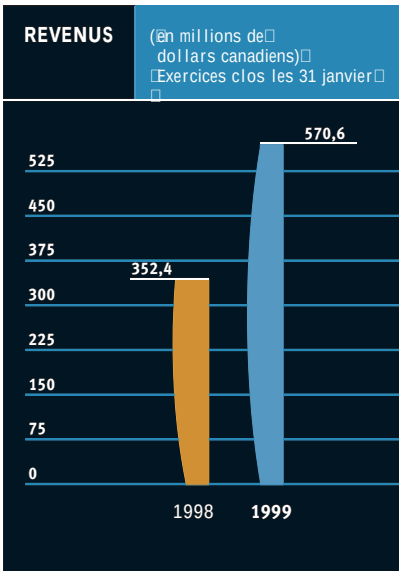
Les activités de la division Financement commercial et industriel ont connu une forte croissance en 1998-1999, conséquence des stratégies mises en place afin d'accroître sa présence dans l'ensemble du marché notamment en offrant de nouveaux produits dans ses marchés traditionnels. La moyenne des actifs sous gestion a doublé en 1998-1999 par rapport à l'exercice précédent. Cette croissance est attribuable en partie aux tendances favorables du marché et à une plus grande pénétration.

Dans le secteur du financement des avions d'affaires, Bombardier Capital a connu une forte croissance, tant dans le créneau des nouveaux appareils que dans celui des appareils usagés. Une augmentation aussi forte est survenue dans le secteur de la location par crédit-bail et de la gestion liées aux véhicules sur rail. L'accroissement du parc de véhicules sur rail durant l'année soutiendra l'expansion future des affaires en Amérique du Nord dans le créneau des chemins de fer de catégorie I ainsi que dans celui des lignes de courts trajets.

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 principales activités commerciales sont le financement sur une base exclusive de produits fabriqués par Bombardier et par divers autres fabricants désignés chez les détaillants et distributeurs qui achètent des produits à stocker. Cette division traite avec plus de 4 300 détaillants partout en Amérique du Nord et avec un nombre croissant de distributeurs et de fabricants en Europe. 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.

En 1998-1999, la division a réalisé une croissance marquée de ses activités au Canada et aux États-Unis, malgré une concurrence plus vive et un ralentissement des taux de croissance de ses marchés traditionnels. Les stratégies de prix, la qualité du service à la clientèle et les gains de productivité ont été les facteurs



clés ayant permis de préserver les parts de marché et la rentabilité. Au cours de l'exercice, Bombardier Capital a également fait l'acquisition d'un portefeuille de prêts de US$ 195 millions de NationsCredit Manufactured Housing Corporation, ce qui lui a permis de renforcer sa position dans le marché du crédit de financement de stocks lié aux maisons usinées aux États-Unis. Sa part de marché est ainsi passée à environ 14 %, soit le double de sa part antérieure.

En Europe, Bombardier Capital a lancé des services de crédit de financement de stocks destinés aux distributeurs et aux manufacturiers en France et au Royaume-Uni, ajoutant ainsi aux activités commerciales déjà offertes en Suède, en Norvège et en Finlande. La section internationale de la division Financement de stocks a également commencé à proposer des services de financement à l'exportation aux manufacturiers canadiens qui exportent leurs produits, offrant ainsi au marché l'expertise développée par Bombardier grâce à ses activités commerciales à travers le monde.

Financement hypothŽcaire

La division Financement hypothécaire offre aux acheteurs de maisons usinées une gamme de services de financement au détail.

L'expansion des activités de la division Financement hypothécaire à partir de son territoire d'origine, le sud-est des États-Unis, l'a amenée à pénétrer les marchés dans 19 nouveaux états au cours de 1998-1999, principalement dans l'Ouest et le Midwest américains. Bombardier Capital transige maintenant avec près de 1 700 détaillants dans 31 états américains et détient une part estimative de 5 % du marché américain du prêt à la consommation lié aux maisons usinées. Bombardier Capital a également inauguré un nouveau centre de services à Colorado Springs, au Colorado, en mai 1998, pour soutenir le développement des occasions d'affaires dans les marchés de l'ouest des États-Unis.

Financement ˆ la consommation

Au Canada et aux États-Unis, la division Financement à la consommation fournit aux détaillants du secteur des produits récréatifs du financement adapté au commerce avec le consommateur. Les programmes de financement comprennent des crédits renouvelables et des prêts remboursables par versements pour les produits récréatifs de Bombardier, de même que pour des produits marins, des véhicules récréatifs et des produits de sports motorisés de divers autres fabricants. Cette division fournit également du financement à petite échelle pour des remorques, des équipements d'entretien des pelouses, des bateaux de plaisance et des moteurs.

En 1998-1999, la division Financement à la consommation a augmenté considérablement le nombre de ses clients au Canada et aux États-Unis; elle traite maintenant avec plus de 3 000 détaillants dans les seuls États-Unis continentaux. Des améliorations aux systèmes sont mises en application dans le but de soutenir l'expansion prévue des activités de crédits renouvelables offerts par les détaillants, tant au Canada qu'aux États-Unis.

Financement et gestion de technologies

La division Financement et gestion de technologies de Bombardier Capital fournit des services de location par crédit-bail et de gestion des technologies, ainsi que divers services qui y sont liés, à des clients, principalement au Canada et aux États-Unis. Les domaines qui ont été ciblés sont les systèmes de télécommunications, les systèmes informatiques et leurs composants, et les équipements connexes.

Sources de financement

Bombardier Capital a élargi sa capitalisation en 1998-1999 pour s'adapter aux prévisions de croissance de ses activités et pour diversifier davantage ses sources de financement. Parmi les points saillants en 1998-1999, on trouve un appel public à l'épargne au Canada pour une émission de dette de $ 250 millions en février 1998, une première de ce genre dans l'histoire de Bombardier Capital. En juillet, Bombardier Capital a mis en place son premier programme canadien de papier commercial, d'un montant de $ 400 millions; il a été suivi, en janvier 1999, d'un placement privé d'obligations aux États-Unis de US$ 500 millions en vertu de la règle 144-A. L'exercice a également été marqué par le succès de trois transactions de titres adossés à des créances pour une somme de plus de US$ 600 millions.

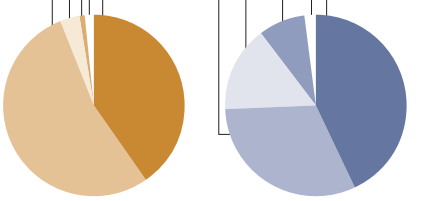
Services immobiliers

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 Canadair à Saint-Laurent, au Québec.

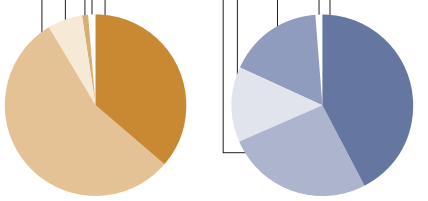
Moyenne des actifs sous gestion (en millions de dollars canadiens)

Exercices clos les 31 janvier	1998		1999	
Financement de stocks	54 %	1 550,6	32 %	1 784,1
Financement hypothécaire	3 %	101,2	15 %	836,8
Financement à la consommation	1 %	27,0	8 %	453,1
Financement et gestion de technologies	2 %	46,8	2 %	114,3
Financement commercial et industriel	40 %	1 169,7	43 %	2 412,1

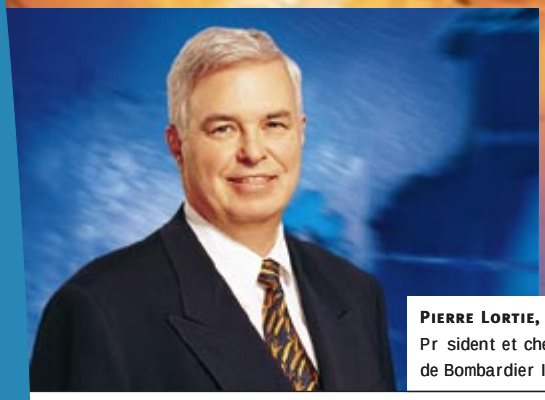


Revenus (en millions de dollars canadiens)

Exercices clos les 31 janvier	1998		1999	
Financement de stocks	56 %	194,6	27 %	149,6
Financement hypothécaire	6 %	21,8	13 %	76,3
Financement à la consommation	1 %	3,8	17 %	96,4
Financement et gestion de technologies	1 %	4,6	1 %	7,1
Financement commercial et industriel	36 %	127,6	42 %	241,2



BOMBARDIER *INTERNATIONAL*



Pierre Lortie,
Président et chef de l'exploitation de Bombardier International

Bombardier International a été créé au cours de l'exercice dans le but de 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. La formation de ce nouveau groupe traduit la volonté de la Société d'accentuer son expansion dans de nouveaux secteurs géographiques et de déployer les efforts supplémentaires requis pour y arriver.

Mission

Bombardier International est responsable de l'identification des occasions d'affaires sur les marchés non traditionnels pour les produits, les technologies et l'expertise de Bombardier; de l'élaboration, en étroite collaboration avec les autres groupes, de stratégies intégrées et adaptées à chaque pays; de l'étude d'acquisitions et d'alliances stratégiques potentielles et, si elles s'avèrent intéressantes, de leur poursuite; et des relations clés avec les autorités gouvernementales, les partenaires éventuels et les décideurs dans les pays cibles. Des progrès ont été réalisés sur ces quatre fronts au cours de l'exercice dans plusieurs marchés, spécialement en Asie.

Création de valeur

Bombardier International créera de la valeur pour les actionnaires par la mise en œuvre de quatre stratégies principales. Premièrement, ses efforts devraient accélérer la présence de la Société sur les marchés non traditionnels. La création par Bombardier Transport d'une coentreprise de fabrication de voitures-passagers ferroviaires haut de gamme en Chine avec Power Corporation du Canada et Sifang de Chine illustre de façon concrète cette façon de créer de la valeur.

Deuxièmement, la recherche rigoureuse d'occasions d'affaires dans des nouveaux marchés devrait permettre d'identifier des partenaires qui possèdent les moyens et les technologies pour renforcer la situation concurrentielle de la Société ou élargir sa gamme de produits. Dans ces conditions, la création de coentreprises et d'alliances est une façon efficace d'accélérer la croissance. De telles situations ont été identifiées au cours de l'exercice 1998-1999 et sont examinées activement.

Troisièmement, ce même processus rigoureux devrait permettre d'identifier des occasions de réduire nos coûts d'exploitation ou d'approvisionnement. À ce chapitre également, l'expérience de l'exercice 1998-1999 a révélé que cette voie est prometteuse.

Enfin, le potentiel existe d'améliorer la rentabilité de Bombardier par une exploitation accrue de ses actifs et de ses technologies découlant d'une augmentation des volumes de production ou du développement de nouvelles sources de revenus.

Bombardier International possède les ressources dédiées nécessaires à la poursuite de ces stratégies et à l'atteinte de ces objectifs. Les occasions d'affaires qui émaneront des activités du nouveau groupe seront intégrées aux groupes d'exploitation existants dès leur point de départ, sauf dans certains cas de transition.

Activités

Au cours de l'exercice, quelques pays en Asie, en Amérique du Sud et en Europe de l'Est ont été ciblés comme étant prioritaires. Des occasions d'affaires possibles ont été identifiées et, en étroite collaboration avec le groupe d'exploitation pertinent, sont ou seront poursuivies plus avant, si jugé opportun. En Chine, le bureau de représentation de Beijing est maintenant sous la responsabilité de Bombardier International, et ce, dans le but d'en maximiser l'efficacité et le rayonnement.

Perspectives

La turbulence des marchés financiers internationaux et ses répercussions sur les économies en développement ont provoqué un flottement généralisé qui soulève la question du bien-fondé d'investir dans ces régions du globe. La Société reconnaît que l'investissement dans plusieurs pays d'Asie, d'Amérique latine et de l'Europe de l'Est comporte des risques. Cependant, avec le temps, ces pays vont de nouveau connaître une croissance qui profitera tant à leurs habitants qu'aux investisseurs étrangers.

Plutôt que d'abandonner devant les récents bouleversements économiques, la Société est d'avis que, au contraire, le moment est particulièrement propice pour entreprendre une stratégie d'investissement prudente, pondérée et réfléchie dans ces marchés non traditionnels pour Bombardier.

Six Sigma

Bombardier vise à fabriquer de meilleurs produits à un coût toujours plus bas et à s'améliorer de façon continue, et ce, à un rythme qui surpasse celui de ses concurrents.

Six Sigma est une initiative ambitieuse qui a été adoptée par Bombardier, voilà maintenant deux ans, à la lumière des résultats exceptionnels obtenus par d'autres sociétés considérées comme des chefs de file. Son but est d'éliminer méthodiquement les défectuosités dans les produits et services, de même que dans les procédés de fabrication.

Avec Six Sigma, Bombardier vise à :

- réduire les coûts et améliorer les marges dans un contexte de pression à la baisse sur les prix ;
- satisfaire les attentes des clients et les dépasser ; et
- développer une nouvelle génération de leaders au sein de l'entreprise.

Bombardier Aéronautique : progrès à ce jour

Six Sigma a été mis en place en premier lieu au sein de Bombardier Aéronautique en mars 1997 et l'infrastructure fondamentale du programme y est maintenant bien établie. Une masse critique de près de 3 000 employés ont été formés à l'aide d'un matériel didactique élaboré par une équipe interne composée d'agents principaux Six Sigma. Une base de données assure le suivi de tous les projets Six Sigma, compile les résultats chiffrés et met en commun les meilleures pratiques. Près de 350 projets déjà menés à terme devraient générer ensemble des économies de plus de $ 100 millions sur cinq ans après des investissements initiaux de quelque $ 20 millions. Fort de ces premiers résultats, Bombardier Aéronautique cherchera à intégrer Six Sigma encore davantage à ses priorités d'affaires.

Des projets Six Sigma

Bombardier Aéronautique a fait la démonstration que des projets Six Sigma peuvent engendrer des améliorations considérables dans pratiquement tous les aspects de l'organisation. En voici quelques exemples :

Déploiement dans les autres groupes d'affaires

Chaque groupe d'affaires apporte une contribution unique à la démarche d'amélioration Six Sigma afin d'en retirer tous les bénéfices.

En s'appuyant sur l'expérience gagnée dans le secteur de l'aéronautique, Bombardier Produits récréatifs a adapté le matériel de formation à ses besoins et a lancé le programme Six Sigma en 1998, en ciblant des projets articulés autour de ses priorités stratégiques. Il a également adapté les ateliers Six Sigma, qui avaient été élaborés par les Services à l'aviation commerciale de Bombardier Aéronautique, à la résolution rapide de problèmes spécifiques.

Enfin, Bombardier Produits récréatifs s'emploie à mettre en place un programme de design Six Sigma visant à harmoniser les exigences de la conception mécanique et les contraintes des procédés de fabrication des produits de consommation motorisés.

En raison de sa diversité géographique, Bombardier Transport relève un défi particulier, soit celui d'implanter la démarche Six Sigma dans des contextes culturels divers. Une équipe Six Sigma s'est consacrée à préparer le terrain pour une implantation à plein régime en 1999, en mettant en place un programme de mise en œuvre de taille et en s'inspirant de l'expérience d'autres groupes.

Conscient du potentiel qu'offre Six Sigma dans le domaine des services financiers, Bombardier Capital est en voie d'arrêter sa stratégie Six Sigma pour 1999.

Pour veiller à ce que les connaissances et les meilleures pratiques qui émanent des projets Six Sigma soient diffusées à travers la Société, de nombreux efforts ont été consacrés à en favoriser la communication. Parmi ceux-ci, on retrouve : une base de données partagées ; un réseau intranet spécifique à Six Sigma ; un colloque pour les agents principaux en 1999 ; et une mobilité inter-groupe des coordonnateurs, des agents principaux et des agents Six Sigma.

Six Sigma est l'une des plus ambitieuses démarches d'amélioration de la qualité et de la productivité jamais entreprises par Bombardier. Ce programme contribuera au succès de la Société en accroissant à la fois ses marges bénéficiaires et la qualité de ses produits.

Objectif du projet	Résultats
Réduire la diversité du matériel standard (par exemple : boulons, écrous, rondelles) pour les contrats en cours et à venir.	Durant la première phase de ce projet, 75 codes de matériel ont été éliminés, 82 sont en voie de l'être et un nombre additionnel de 700 le seront. On vise à atteindre jusqu'à 60 % de standardisation du matériel pour les nouveaux contrats.
Uniformiser la pose de l'aile au carénage du fuselage d'un avion.	La durée du cycle a été diminuée de moitié maintenant que la plupart des panneaux de carénage sont reçus déjà finis, plutôt que semi-finis, que la méthode de pose a été modifiée et que le déroulement du travail a été ajusté.
Augmenter la capacité du service des ressources humaines à embaucher les bons candidats en temps opportun.	Le nouveau processus d'analyse des curriculum vitae réduira de 25 % les frais de recrutement et de publicité. D'autres frais relatifs au recrutement vont également diminuer de 20 %.
Réduire les rejets de rivets posés manuellement sur deux modèles d'avions.	Des améliorations apportées aux rivets (par le fournisseur) et au processus d'installation ont réduit le temps de pose de 94 %.

An 2000

Bombardier a tout mis en œuvre afin d'être prête pour le passage à l'an 2000. Un plan complet a été dressé afin que nos systèmes soient aptes à reconnaître le changement de date le 1er janvier 2000.

Au sein de chaque secteur d'activité de Bombardier, des équipes de travail sont à l'œuvre depuis 1996 pour évaluer et mettre en place les programmes de conformité à l'an 2000 avec comme objectif le maintien de la viabilité de notre exploitation au tournant du millénaire.

Pour Bombardier, la viabilité de l'exploitation est maintenue lorsque tous les programmes de conversion, de remplacement et de contournement nécessaires pour résoudre les problèmes d'exploitation relatifs au passage à l'an 2000 permettent à chaque secteur d'activité d'atteindre ses objectifs. Certains problèmes relatifs au passage à l'an 2000 pourraient être tolérés jusqu'à ce qu'ils soient ultérieurement réglés lors de procédures normales d'entretien ou à l'occasion de conversions moins prioritaires. Des solutions de rechange et des plans d'action sont élaborés pour réduire l'effet d'événements imprévus.

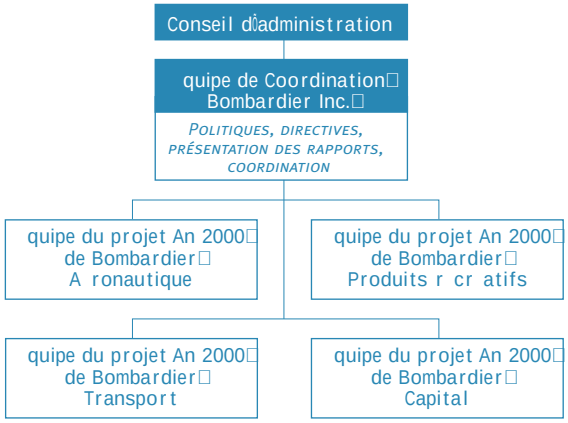
Il est toutefois impossible d'assurer que tous les aspects du problème de l'an 2000 susceptibles de toucher Bombardier, y compris ceux relatifs aux efforts de clients, de fournisseurs ou autres tiers avec lesquels la Société fait affaires, n'auront pas de répercussions sur les activités de nos divers secteurs.

L'évolution du dossier de conformité est suivie régulièrement par des équipes de gestion; on ne prévoit aucun impact majeur sur les activités d'exploitation, bien qu'il n'y ait aucune certitude quant au succès de toutes ces modifications. Les frais qui ont été engagés à ce jour et ceux prévus pour l'avenir en raison de ces modifications n'ont pas eu et n'auront pas d'effet sensible sur la situation financière de Bombardier.

Engagement de la haute direction

Le projet An 2000 reçoit toute l'attention et le soutien nécessaires de la haute direction, en tout premier lieu ceux du président et chef de la direction et du conseil d'administration. L'engagement de la haute direction se manifeste de plusieurs façons :

- Le conseil d'administration et le président et chef de la direction ont fait du projet An 2000 une priorité de l'entreprise.
- L'équipe de coordination du projet An 2000 joue un rôle actif et permanent. L'équipe est composée de hauts dirigeants qui proviennent des services de la finance, des services juridiques, des communications, de la vérification interne et de la gestion du risque et des assurances.
- Des rapports de vérification interne sont soumis à chaque mois à l'équipe de la haute direction et à chaque trimestre au comité de vérification du conseil d'administration.
- Chaque secteur d'activité a mis sur pied une équipe de gestion du projet An 2000. Des politiques et des procédures ont été édictées afin d'assurer l'uniformité de l'approche et des rapports. En raison du caractère international des affaires de Bombardier, la coordination des activités reliées au projet An 2000 se fait non seulement entre les secteurs d'affaires, mais aussi par secteur géographique et par site d'exploitation.



Des renseignements détaillés sur l'état du projet An 2000 pour chaque secteur d'activité sont présentés sur le site web de la Société à l'adresse suivante :

www.bombardier.com

Le site contient aussi une rubrique détaillée sur la conformité des produits et une liste des questions les plus courantes à ce sujet.

L'état du projet pour chaque groupe d'affaires et pour la Société dans son ensemble est mis à jour trimestriellement sur le site web selon les thèmes suivants :

Gestion
Gestion de projet
Rapports

Inventaire
Applications/Logiciels
Technologie/Matériel
Opérations

Évaluation des risques
Évaluation des risques et des répercussions
Planification des mesures correctives
Planification des ressources
Solutions de rechange

Préparation à l'an 2000

Applications et technologies
- Mesures correctives incluant les tests

OpŽrations
- Tests
- Mise en œuvre

Fournisseurs externes
- Évaluation des risques
- Solutions de rechange

Résultats consolidés

États consolidés des résultats

Ainsi qu'il est mentionné au début de cette analyse, le bénéfice avant impôts sur le revenu de Bombardier Inc. et de ses filiales s'est établi à $826,9 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1999, comparativement à $627,2 millions pour l'exercice précédent, reflétant l'accroissement des revenus et une excellente performance des secteurs de l'aéronautique et du transport.

Mesure du rŽsultat sectoriel et de lÕactif sectoriel

À la fin de l'exercice, les activités de Bombardier Services ont été intégrées au sein de deux autres secteurs afin de bénéficier pleinement des effets de synergie entre les activités de services et celles des secteurs manufacturiers. À ce titre, les services à la défense de même que les services à l'aviation commerciale sont maintenant rattachés au secteur de l'aéronautique, et les véhicules utilitaires à celui des produits récréatifs. Les montants correspondants de 1997-1998 ont été reclassés afin de se conformer à cette nouvelle présentation.

La Société mesure la performance en se fondant sur le bénéfice ou la perte avant impôts sur le revenu. Les ventes et cessions intersectorielles sont comptabilisées comme s'il s'agissait de ventes ou de cessions à des tiers, à savoir aux prix actuels du marché. Les coûts de la dépense d'intérêt sont impartis aux secteurs en se fondant sur les actifs nets de chacun des secteurs. Les dépenses du siège social sont imparties en fonction des revenus de chacun des secteurs.

Les actifs nets par secteur servent de mesure pour l'évaluation des ressources utilisées dans chaque secteur. Ils comprennent, pour les secteurs manufacturiers, les comptes clients, les prêts et débiteurs financiers, les stocks, les éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-exploitation, les immobilisations et une partie des autres éléments d'actif, déduction faite des comptes fournisseurs et frais courus et des avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents.

Pour Bombardier Capital (BC), l'évaluation des ressources utilisées est fondée sur le montant d'investissement dans BC et ce montant est donc enregistré comme actif dans le secteur BC.

Analyse des rŽsultats par secteur dÕactivitŽ

Comme l'indique la note 23 des états financiers consolidés, les différents secteurs d'activité de la Société ont contribué de façon variable au bénéfice avant impôts sur le revenu de $826,9 millions enregistré pour l'exercice clos le 31 janvier 1999.

Dans le secteur de l'aéronautique, le bénéfice avant impôts sur le revenu a atteint $681,9 millions, en regard de $479,6 millions pour l'exercice 1997-1998, une augmentation principalement attribuable à une hausse marquée des livraisons d'avions. La marge bénéficiaire a atteint 10,6 % en 1998-1999 en comparaison de 9,8 % l'exercice précédent. Cet écart favorable de la marge provient essentiellement d'une diminution des frais d'intérêts alloués à ce secteur.

Dans le secteur des produits récréatifs, la perte avant impôts sur le revenu en 1998-1999 s'élève à $45,5 millions comparativement à $1,1 million en 1997-1998. Cette chute marquée découle des coûts de programmes spéciaux de ventes lancés afin de raviver le marché au détail des motoneiges, affaibli par les chutes de neige tardives du quatrième trimestre un peu partout en Amérique du Nord, et d'une baisse des ventes de motomarines. Les résultats ont également subi l'impact des investissements importants effectués dans le développement des produits et des marchés des véhicules tout-terrain (VTT), du véhicule de proximité Bombardier NVet de la gamme des bateaux sport.

Dans le secteur du transport, la Société a affiché en 1998-1999 un bénéfice avant impôts sur le revenu de $147,9 millions, en comparaison de $84,6 millions l'exercice précédent en raison de la consolidation des résultats de DWA acquise à la fin de 1997-1998 et de la bonne performance des installations en Amérique du Nord.

Dans le secteur BC, le bénéfice avant impôts sur le revenu a diminué de $64,1 millions pour l'exercice terminé le 31 janvier 1998 à $42,6 millions pour l'exercice terminé le 31 janvier 1999. Cette baisse résulte d'une décision prise au troisième trimestre d'adopter un taux d'actualisation plus élevé pour l'ensemble de l'exercice réduisant ainsi le gain sur les ventes associées à la titrisation de portefeuilles d'hypothèques sur maisons usinées. De plus, BC a consacré des ressources financières considérables à la mise en place des infrastructures de gestion et de contrôle requises pour soutenir sa croissance. BC a également investi afin de poursuivre son expansion dans de nouveaux secteurs d'affaires.

Imp™ts sur le revenu

En 1998-1999, les impôts sur le revenu de la Société ont totalisé $272,9 millions, par rapport à $207,0 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1998, pour des taux d'imposition effectifs similaires de 33 %. La dépense d'impôts est expliquée à la note 16 des états financiers consolidés.

BŽnŽfice par action

Le 10 juillet 1998, le capital social de la Société a été modifié par le fractionnement des actions classe A (droits de vote multiples) et des actions subalternes à droit de vote classe B à raison de deux pour une et par le changement des taux de dividende prioritaire non cumulatif sur les actions subalternes à droit de vote classe B de $0,00625 à $0,003125 l'action par année. Les renseignements consignés aux états financiers consolidés et à l'analyse de la direction tiennent compte de ce fractionnement.

Le bénéfice net a atteint $554,0 millions, soit $0,77 par action sur une moyenne de 680,4 millions d'actions en circulation, pour l'exercice clos le 31 janvier 1999, comparativement à un bénéfice net de $420,2 millions, soit $0,59 par action sur une moyenne de 676,5 millions d'actions en circulation, pour l'exercice clos le 31 janvier 1998. Le bénéfice net non dilué par action tient compte de l'augmentation de la valeur de la com-

posante avoir des billets convertibles. Le bénéfice net dilué par action tient compte de tous les éléments comportant un effet de dilution, y compris les billets convertibles. Pour les deux exercices, l'écart de $ 0,01 entre le bénéfice net non dilué par action et le bénéfice net dilué par action provient de la valeur au marché des actions et du taux d'intérêt utilisés aux fins de ce calcul.

Bilans consolidés et états consolidés des flux de trésorerie

En 1998-1999, la Société a adopté les nouvelles recommandations de l'Institut Canadien des Comptables Agréés quant à la présentation des flux de trésorerie. Les flux de trésorerie correspondant de 1997-1998 ont été redressés afin de se conformer à cette nouvelle présentation. L'adoption de ces nouvelles recommandations n'a pas eu d'effet sensible sur l'état de l'évolution de la situation financière telle que présentée l'an dernier.

PrŽsentation des cycles dÕexploitation

Les bilans consolidés et les états consolidés des flux de trésorerie de Bombardier et de BC diffèrent à tel point qu'ils ne se prêtent pas à une simple addition ou combinaison, en particulier en ce qui a trait à l'actif, au passif et aux variations des flux de trésorerie résultant des activités d'exploitation, d'investissement et de financement. Ces différences fondamentales entre les activités industrielles et les activités financières de la Société, mises en lumière dans l'analyse qui suit, sont bien connues et sont prises en compte dans les méthodes habituelles d'analyses financières utilisées par les investisseurs, les agences d'évaluation de cote de crédit et les analystes financiers.

De plus, les bilans sont établis selon une présentation non classifiée, car les activités de la Société sont regroupées en quatre secteurs distincts, chacun soumis à un cycle d'exploitation qui varie sensiblement de celui des autres.

Le cycle d'exploitation dans le secteur de l'aéronautique est fondé sur la durée de chaque programme. Le cycle varie selon chacun des programmes, mais s'étend habituellement sur plusieurs années. Le cycle d'exploitation dans le secteur des produits récréatifs est saisonnier et est fondé sur des périodes d'une durée inférieure à un an. Dans le secteur du transport, l'activité manufacturière découle de contrats à long terme d'une durée allant de un à trois ans. Le cycle d'exploitation de BC dépend des opérations sous-jacentes. Ce secteur englobe les activités des services immobiliers pour lesquels le cycle d'exploitation s'étend sur plusieurs années et les activités des services financiers qui, à l'instar des institutions financières, ont des cycles d'exploitation d'une durée aussi courte que quelques mois, pour les activités de financement à court terme, et aussi longue que plusieurs années, pour les activités de financement à long terme et de location d'éléments d'actifs.

Bilans Bombardier

À la fin de l'exercice 1997-1998, Bombardier a fait l'acquisition de Deutsche Waggonbau AG (DWA) et en a inscrit les comptes au bilan du 31 janvier 1998, sans toutefois en inclure les résultats à la même date.

Au 31 janvier 1999, l'actif total de Bombardier s'élevait à $ 10,3 milliards, comparativement à $ 8,2 milliards au 31 janvier 1998. Le poste espèces et quasi-espèces est passé de $ 1 090,2 millions au 31 janvier 1998 à $ 1 706,3 millions au 31 janvier 1999. L'analyse de l'état des flux de trésorerie de Bombardier fournit les éléments détaillés de cette augmentation.

Les prêts et débiteurs financiers s'élevaient à $ 32,1 millions au 31 janvier 1999, comparativement à $ 360,6 millions au 31 janvier 1998. La diminution est principalement reliée à la titrisation des prêts totalisant $ 330,0 millions consentis à des clients dans le cadre de la vente d'avions. Ces prêts étaient financés à l'aide d'emprunts de sommes équivalentes inscrites au passif sous la rubrique « Emprunts à court terme » au 31 janvier 1998.

Les stocks, le poste le plus important à l'actif du bilan Bombardier, s'élevaient à $ 4 576,2 millions au 31 janvier 1999, déduction faite des avances reçues des clients et facturations proportionnelles, comparativement à $ 3 790,9 millions au 31 janvier 1998. La note 4 des états financiers consolidés en donne la répartition par nature. Les stocks avant déduction des avances reçues des clients et facturations proportionnelles dans le secteur de l'aéronautique représentent 72 % du montant total comparativement à 76 % à l'exercice précédent tandis que les avances reçues des clients et facturations proportionnelles dans ce même secteur représentent 48 % du montant total comparativement à 59 % à l'exercice précédent. Cette hausse, en montant absolu, des stocks avant déduction des avances reçues des clients et facturations proportionnelles dans le secteur de l'aéronautique provient d'un accroissement de la cadence de production, ainsi que de la poursuite des investissements importants reliés aux coûts récursifs et non récursifs afférents aux programmes des avions Learjet 45, Global Express, Dash 8 de série Q400 et Regional Jet de Canadair de série 700. Tel que mentionné à la note 4 des états financiers consolidés, bien que la direction révise régulièrement les estimations de chacun des programmes, l'évaluation des stocks dans le secteur de l'aéronautique comporte de nombreuses estimations susceptibles de différer des montants réalisés en fin de compte. À cet égard, la note 4 indique le montant total des coûts non récursifs, ainsi que le montant total des coûts en excédent des coûts moyens que l'on prévoit recouvrer sur des commandes futures d'avions dans le cas des programmes dont la phase de développement est terminée. Les mêmes informations relatives aux autres programmes d'avions toujours en phase de développement seront fournies dès que cette phase sera terminée, puisque les données financières permettant de faire ce calcul seront alors disponibles.

Les autres éléments d'actif s'élevaient à $ 148,3 millions au 31 janvier 1999, comparativement à $ 182,2 millions à la même date l'année précédente. Cette diminution est reliée principalement à la vente du placement en unités d'actions d'Eurotunnel. Un gain de $ 11,7 millions a été réalisé sur la valeur aux livres de $ 50,0 millions et a été inscrit sous la rubrique revenus d'intérêts.

Les avances et facturations proportionnelles relatives aux contrats et aux programmes sont déduites des coûts afférents pour les stocks, tandis que les avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents sont montrées au passif. Les avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents s'élevaient à $ 2 328,6 millions au 31 janvier 1999, comparativement à $ 851,6 millions à la même date l'année précédente. Cette augmentation de $ 1 477,0 millions provient des avances reçues sur des commandes importantes obtenues au cours du dernier trimestre de l'exercice, principalement dans le secteur du transport.

Le rapport entre la dette, déduction faite des espèces et quasi-espèces, et l'avoir des actionnaires s'établissait à 13:87 au 31 janvier 1998. Bombardier désire à ce chapitre ne pas excéder un rapport de 30:70. Au 31 janvier 1999, les espèces et quasi-espèces excédaient la dette par $ 535,3 millions en raison des sommes exceptionnelles encaissées sur les commandes obtenues au cours du dernier trimestre.

Les redressements de conversion reportés inclus dans l'avoir des actionnaires s'établissaient à $ 262,1 millions à la fin de l'exercice 1998-1999, comparativement à $ 136,3 millions à la fin de l'exercice précédent. Ils représentent l'effet cumulatif de la variation du dollar canadien par rapport aux devises des principaux pays dans lesquels la Société exploite des établissements étrangers autonomes. Tous les éléments du bilan des établissements étrangers dits autonomes sont convertis aux cours en vigueur à la fin de l'exercice, tandis que les revenus et les dépenses sont convertis aux taux de change moyens de l'exercice. Les gains ou pertes qui en résultent, y compris les gains ou pertes sur change relatifs à des dettes contractées en devises étrangères et identifiées à titre de couverture de l'investissement net à l'égard des établissements autonomes, sont présentés sous la rubrique « Redressements de conversion reportés » à l'avoir des actionnaires. La Société croit efficace d'identifier certaines dettes contractées en devises étrangères à titre de couverture à l'égard des établissements étrangers autonomes, car ces dettes sont libellées dans les mêmes devises que les investissements autonomes couverts. La Société a aussi la possibilité de refinancer les dettes dans les mêmes devises à l'échéance, si elle désire conserver la couverture.

Bilans BC

Le portefeuille de prêts et débiteurs financiers, qui représente l'actif le plus important de BC, s'élevait à $ 4,6 milliards au 31 janvier 1999, comparativement à $ 2,3 milliards au 31 janvier 1998. Cette augmentation résulte essentiellement de l'accroissement du niveau d'activité de BC et particulièrement du financement de stocks et du financement commercial et industriel. La note 3 des états financiers consolidés donne les divers éléments de ce portefeuille, qui se veut le plus diversifié et garanti possible afin d'en maintenir le risque inhérent à un niveau raisonnable dans un environnement économique en fluctuation.

BC dispose de diverses ententes de titrisation américaines et canadiennes permettant de transférer de façon ponctuelle ou continue des prêts et débiteurs financiers admissibles dont BC demeure le gestionnaire. Le montant des prêts et débiteurs financiers vendus s'élevait à $ 2 704,5 millions au 31 janvier 1999, comparativement à $ 1 367,6 millions au 31 janvier 1998.

Les éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-exploitation s'élevaient à $ 519,5 millions au 31 janvier 1999, comparativement à $ 170,7 millions à la même date l'année précédente. Ils se composent de wagons à marchandises, d'avions et de pièces d'équipement général loués pour une période allant jusqu'en 2008.

Comme c'est généralement le cas pour les entreprises financières, l'effet de levier 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 les avances de sociétés apparentées, d'autre part, se situe à un niveau beaucoup plus élevé que celui associé aux activités industrielles de Bombardier. Ce rapport s'est établi à 5:1 pour l'exercice clos le 31 janvier 1999, comparativement à 9,9:1 pour l'exercice clos le 31 janvier 1998. Un niveau de levier de 9:1 est jugé satisfaisant pour une entreprise de cette nature. Le faible niveau de levier au 31 janvier 1999 provient d'avances temporaires investies par Bombardier. Les notes 7 et 8 des états financiers consolidés donnent le détail des emprunts à court et à long termes montrés aux bilans BC.

États des flux de trésorerie Bombardier

Les flux provenant des activités d'exploitation se sont chiffrés à $ 1 893,0 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1999, comparativement à $ 394,6 millions pour l'exercice précédent. À cet égard, l'augmentation des stocks mentionnée précédemment a été plus que compensée par une augmentation des comptes fournisseurs et des frais courus, des avances de clients et du bénéfice net de l'exercice.

Par ailleurs, les flux utilisés pour des activités d'investissement ont atteint $ 844,9 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1999, en comparaison de $ 481,8 millions à l'exercice précédent.

Les acquisitions d'immobilisations ont totalisé $ 335,8 millions, comparativement à $ 247,4 millions en 1997-1998 et la note 23 des états financiers consolidés en détaille la répartition par secteur d'activité. Ainsi, dans le secteur de l'aéronautique, les acquisitions d'immobilisations se sont élevées à $ 192,5 millions en 1998-1999, comparativement à $ 167,3 millions en 1997-1998. Les principaux investissements ont été consentis pour le centre de finition d'avions à Tucson, la finalisation du centre de finition d'avions à Dorval, l'agrandissement et le réaménagement des usines de Belfast, ainsi que le développement et l'implantation initiale d'un système de gestion intégrée de maintenance des avions. Dans le secteur des produits récréatifs, les acquisitions d'immobilisations se sont élevées à $ 27,0 millions en 1998-1999, comparativement à $ 39,3 millions l'année précédente. Les investissements ont porté essentiellement sur les programmes habituels d'investissement. Dans le secteur du transport, les acquisitions d'immobilisations se sont élevées à $ 116,3 millions en 1998-1999, comparativement à $ 40,8 millions l'année précédente. Les principaux investissements ont été consentis pour l'agrandissement de l'usine de Plattsburgh, les réaménagements aux usines de La Pocatière et Kingston et la modernisation de diverses usines de DWA à Ammendorf, Bautzen et Görlitz.

La diminution de $ 328,5 millions montrée pour l'exercice sous la rubrique « Prêts et débiteurs financiers », en comparaison d'une augmentation de $ 339,9 millions pour l'exercice précédent, a été expliquée à l'analyse du bilan.

De plus, une somme de $ 894,5 millions a été investie dans BC afin de supporter une croissance étendue à des créneaux de plus en plus diversifiés, comparativement à $ 11,4 millions à l'exercice précédent.

Les flux utilisés pour des activités de financement ont totalisé $ 521,7 millions en 1998-1999, comparativement à une entrée de fonds de $ 211,6 millions à l'exercice 1997-1998. La dette à long terme a diminué de $ 106,1 millions compte tenu essentiellement des sommes remboursées au cours de l'exercice. De plus, les émissions d'actions en vertu des régimes d'options d'achat d'actions et aux employés contre espèces ont totalisé $ 49,3 millions à l'exercice 1998-1999, comparativement à $ 33,0 millions à l'exercice précédent.

Les gains et les pertes non réalisés découlant des variations des taux de change des devises étrangères sont dorénavant enregistrés sous la rubrique « Effet de change sur les espèces et quasi-espèces ». Un montant de $ 89,7 millions y est inscrit au 31 janvier 1999 comparativement à $ 76,7 millions l'année précédente. Le gain de l'exercice résulte principalement de la faiblesse du dollar canadien par rapport aux devises des pays dans lesquels la Société maintient des activités.

En 1998-1999, l'effet combiné de la variation des flux liés aux activités d'exploitation, d'investissement et de financement a fait passer les espèces et quasi-espèces de $ 1 090,2 millions au début de l'exercice à $ 1 706,3 millions à la fin de l'exercice.

États des flux de trésorerie BC

Les flux provenant des activités d'exploitation se sont chiffrés à $ 151,7 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1999, en comparaison de $ 22,2 millions pour l'exercice précédent.

Les flux utilisés pour des fins d'investissement, au montant de $ 1 667,1 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1999 comparativement à $ 811,9 millions pour l'exercice précédent, ont surtout servi, tout comme l'an dernier, à augmenter les investissements de BC dans les prêts et débiteurs financiers.

Les flux provenant des activités de financement se chiffrent à $ 1 419,8 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1999, comparativement à $ 884,9 millions à l'exercice précédent, et englobent les sommes empruntées à court et à long termes pour favoriser le développement futur et la santé financière de BC.

En 1998-1999, l'effet combiné de la variation des flux liés aux activités d'exploitation, d'investissement et de financement a fait passer les espèces et quasi-espèces de $ 137,5 millions au début de l'exercice à $ 32,4 millions à la fin de l'exercice.

Année 2000

La Société a examiné les risques associés au passage à l'an 2000, en ce qui a trait aux ordinateurs et logiciels utilisant un code à deux chiffres pour indiquer l'année. Au changement de centenaire, les systèmes dépendant des dates pourraient interpréter le code 00 comme celui de l'année 1900, ou pas du tout, causant un traitement erroné des informations financières et opérationnelles.

Dans chaque secteur d'activités, des groupes de travail évaluent et implantent, depuis 1996, les programmes de conformité à l'an 2000, les modifications à apporter aux systèmes d'information par des ressources internes ou externes, l'installation de nouveaux systèmes et le suivi des fournisseurs.

La direction révise régulièrement l'évolution du dossier de conformité et ne prévoit à ce jour aucun impact majeur sur ses opérations, bien qu'aucune certitude n'existe quant au succès de toutes ces modifications. Toutefois, les coûts de ces modifications n'ont pas porté sur des budgets spécifiques mais ont été encourus en conjonction des dépenses récursives de technologies d'information. La résolution des problèmes de conformité ne réduira pas les dépenses récursives de technologies d'information car le redéploiement de ces dépenses au problème du passage à l'an 2000 n'a pas eu et n'aura pas d'effet sensible sur la situation financière de la Société.

Adoption de l'euro

L'arrivée d'une monnaie unique en Europe en 2001 constitue un événement important pour Bombardier qui compte une présence importante sur le continent ainsi qu'en Finlande. Dans son exercice de préparation à l'euro, un groupe de travail, constitué de dirigeants européens représentant chacune des fonctions de l'entreprise, planifie et évalue le processus de conversion. Un plan détaillé a été élaboré durant l'année et l'implantation devrait être complétée avant la fin de la période de transition. Suite à l'introduction de l'euro, la direction ne prévoit pas d'augmentation importante des coûts, ni d'impact majeur sur les opérations et la situation financière de la Société.

Perspectives d'avenir

En matière d'acquisitions d'immobilisations, Bombardier a pour politique de réinvestir dans l'entreprise un montant correspondant à la somme de l'amortissement des immobilisations et de 50 % du bénéfice net consolidé.

Le montant des dividendes versés sur les actions ordinaires et sur les actions privilégiées Série 2 a totalisé $ 133,8 millions dans l'exercice 1998-1999. Évalué selon le taux du dividende trimestriel payable le 31 mai 1999 sur les actions ordinaires et le dividende annuel déclaré sur les actions privilégiées Série 2, le montant prévu des dividendes à verser en 1999-2000 s'établit à $ 168,4 millions, ce qui représente 30 % du bénéfice net.

Compte tenu de ce qui précède, la Société considère que les liquidités en main, les fonds générés prévus pour le prochain exercice, ainsi que les autres sources de financement à sa disposition seront suffisants pour lui permettre de mener à bien son programme d'acquisitions d'immobilisations et le développement de nouveaux modèles d'avions, appuyer la croissance vigoureuse de l'entreprise, verser des dividendes et, de façon générale, faire face à toutes ses obligations financières.

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 associés au secteur de l'aéronautique incluent, notamment, 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, les risques associés à la performance des produits, au règlement des disputes découlant des conventions collectives et au renouvellement de celles-ci, ainsi que les risques reliés à la performance de fournisseurs clés au Canada ou à l'étranger. De plus, la Société fait face à certains facteurs de risques externes, notamment 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'affecter la demande pour certains de ses produits, tels le prix de l'essence, l'instabilité politique et la croissance économique.

Les risques auxquels la Société est confrontée dans le secteur des produits récréatifs sont principalement reliés 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 mentionnés précédemment, le secteur du transport comporte des risques associés à la modification des priorités et aux réductions potentielles des dépenses de certains organismes gouvernementaux.

Les fluctuations des taux de change imprègnent les décisions quotidiennes de la Société, qui dresse ses états financiers en dollars canadiens tout en réalisant plus de 90 % de ses ventes à l'étranger, ventes qui sont libellées en diverses devises. La Société se protège contre les fluctuations des taux de change par l'utilisation d'un certain nombre de techniques, notamment la réalisation d'emprunts dans des devises locales et des opérations de couverture sur des contrats à long terme conclus en devises étrangères. Toutefois, les activités de Bombardier reliées aux biens de consommation motorisés, au matériel de transport et aux avions fabriqués au Canada et vendus à l'étranger demeurent vulnérables à ces fluctuations. Afin de gérer ses risques de change, la Société a conclu, dans le cours normal de son exploitation, des contrats de change à terme en devises s'échelonnant, pour la majorité, jusqu'en l'an 2001. La note 18 des états financiers consolidés en donne les détails.

Une proportion grandissante des revenus mondiaux de la Société est libellée en dollars américains. La Société estime qu'une variation d'un cent dans la valeur du dollar canadien aurait affecté le bénéfice avant impôts sur le revenu de l'exercice 1998-1999 d'un montant approximatif de $ 10,6 millions avant la prise en compte des effets des instruments financiers dérivés. Pour l'exercice clos le 31 janvier 1999, le dollar américain s'est transigé à un taux moyen de $ 1,4900 canadien, comparativement à $ 1,3923 canadien en 1997-1998, soit une appréciation moyenne de 7,02 %.

Par ailleurs, bien que les taux d'intérêt au Canada fournissent un environnement favorable à l'investissement, ils ne procurent aucun avantage compétitif international à la Société, dont les principaux concurrents bénéficient également de taux d'intérêt peu élevés dans les pays où ils sont implantés.

Un éventuel ralentissement économique nord-américain pourrait engendrer certaines difficultés chez les clients de BC et ainsi influer de façon négative sur le portefeuille de ce groupe. Toutefois, la diversité du portefeuille, tel que discuté à la note 3 des états financiers consolidés, offre une protection raisonnable à cet égard.

Engagements et éventualités

Tel que décrit à la note 20 des états financiers consolidés, dans le cadre de la vente d'avions, la Société fournit occasionnellement un support financier à ses clients sous diverses formes. Les risques afférents à ces garanties dépendent de nombreux facteurs, tels que la santé financière des clients et la valeur de revente et de location des avions ainsi que les conditions du marché en cours pour chacun des modèles d'avions. Les dirigeants de la Société effectuent régulièrement une revue détaillée des conditions économiques associées à chacun de ces risques et en surveillent 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 encourus à ce jour et qu'elle prévoit encourir en relation avec ces éventualités n'ont pas eu et n'auront pas d'effet sensible sur sa situation financière.

Section financière

Bombardier Inc.

RŽtrospective financi•re	38
ResponsabilitŽ de la direction ˆ lÕŽgard de la prŽsentation de lÕinformation financi•re	44
Rapport des vŽrificateurs	44
Bilans consolidŽs	45
ƒtats consolidŽs de lÕavoir des actionnaires	46
ƒtats consolidŽs des rŽsultats	47
ƒtats consolidŽs des flux de trŽsorerie	48
Sommaire des principales conventions comptables	49
Notes affŽrentes aux Žtats financiers consolidŽs	53
Informations sectorielles	68

BOMBARDIER

Rétrospective financière

Sommaire de l'exploitation

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

Pour les exercices clos les 31 janvier	1999	1998	1997
Revenus par secteur d'activité			
Aéronautique	**$ 6 444,1**	$ 4 874,1	$ 4 283,8
Produits récréatifs	**1 628,1**	1 718,5	1 959,0
Transport	**2 966,3**	1 688,1	1 599,4
BC	**570,6**	352,4	244,6
Cessions intersectorielles	**(109,0)**	(124,2)	(111,1)
Revenus de tiers	**$ 11 500,1**	$ 8 508,9	$ 7 975,7
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu par secteur d'activité			
Aéronautique	**$ 681,9**	$ 479,6	$ 287,3
Produits récréatifs	**(45,5)**	(1,1)	209,2
Transport	**147,9**	84,6	62,9
BC	**42,6**	64,1	46,9
Total	**826,9**	627,2	606,3
Moins-value du placement en unités d'actions d'Eurotunnel	**–**	–	–
Bénéfice avant impôts sur le revenu	**826,9**	627,2	606,3
Impôts sur le revenu	**272,9**	207,0	200,1
Bénéfice net	**$ 554,0**	$ 420,2	$ 406,2
Par action ordinaire	**$ 0,77**	$ 0,59	$ 0,59

Informations générales

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

Revenus à l'exportation provenant du Canada	**$ 6 021,7**	$ 4 642,2	$ 4 532,7
Acquisitions d'immobilisations	**$ 364,2**	$ 262,6	$ 232,4
Amortissement	**$ 232,6**	$ 180,1	$ 165,8
Dividende par action ordinaire			
Classe A	**$ 0,170000**	$ 0,150000	$ 0,100000
Classe B	**$ 0,173125**	$ 0,153125	$ 0,103125
Nombre d'actions ordinaires (millions)	**683,2**	678,9	675,3
Valeur comptable de l'action ordinaire	**$ 4,40**	$ 3,57	$ 3,01
Actionnaires inscrits	**10 097**	10 781	11 541

Variation des cours de l'action

(dollars canadiens)

Classe A			
Haut	**$ 23,55**	$ 16,98	$ 13,30
Bas	**14,05**	12,50	8,88
Fermeture	**22,15**	14,13	13,05
Classe B			
Haut	**$ 23,75**	$ 17,00	$ 13,20
Bas	**14,05**	12,40	8,75
Fermeture	**22,50**	14,05	13,00

(1) 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).

	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
	$ 3 766,9	$ 3 409,6	$ 2 579,0	$ 2 602,9	$ 1 899,8	$ 1 755,4	$ 1 068,8
	1 641,8	1 112,1	792,3	556,9	392,2	389,0	385,5
	1 574,7	1 309,6	1 311,5	1 237,6	725,6	697,1	639,5
	220,0	166,0	133,5	77,5	63,3	63,2	60,0
	(80,0)	(54,3)	(47,5)	(26,9)	(22,3)	(12,4)	(10,5)
	$ 7 123,4	$ 5 943,0	$ 4 768,8	$ 4 448,0	$ 3 058,6	$ 2 892,3	$ 2 143,3
	$ 162,7	$ 158,2	$ 151,7	$ 192,0	$ 141,7	$ 138,5	$ 88,0
	175,9	118,0	77,3	28,8	(8,8)	(24,1)	11,0
	99,9	66,0	(24,0)	(71,4)	4,2	20,7	17,0
	28,7	11,5	4,8	2,9	(15,7)	(14,6)	1,2
	467,2	353,7	209,8	152,3	121,4	120,5	117,2
	231,4	–	–	–	–	–	–
	235,8	353,7	209,8	152,3	121,4	120,5	117,2
	77,8	106,4	32,5	18,6	13,7	20,4	25,7
	$ 158,0 [1]	$ 247,3	$ 177,3	$ 133,7	$ 107,7	$ 100,1	$ 91,5
	$ 0,22 [1]	$ 0,36	$ 0,28	$ 0,21	$ 0,18	$ 0,17	$ 0,17
	$ 3 537,8	$ 2 960,3	$ 2 252,1	$ 1 950,8	$ 1 084,5	$ 975,8	$ 1 245,3
	$ 297,8	$ 176,0	$ 169,8	$ 227,8	$ 161,5	$ 162,2	$ 93,1
	$ 158,3	$ 131,6	$ 124,6	$ 101,3	$ 75,3	$ 76,8	$ 43,6
	$ 0,100000	$ 0,075000	$ 0,050000	$ 0,050000	$ 0,040000	$ 0,040000	$ 0,031250
	$ 0,103125	$ 0,078125	$ 0,053125	$ 0,053125	$ 0,043125	$ 0,043125	$ 0,034375
	670,1	662,9	659,9	617,1	609,3	565,8	525,6
	$ 2,46	$ 2,42	$ 2,02	$ 1,52	$ 1,40	$ 1,15	$ 0,88
	9 873	8 776	9 108	9 534	8 735	9 315	10 025
	$ 10,19	$ 6,25	$ 5,50	$ 4,35	$ 4,38	$ 2,58	$ 2,25
	5,72	4,50	2,41	2,66	2,10	1,82	1,39
	10,19	5,72	5,25	2,97	4,29	2,11	1,96
	$ 10,07	$ 6,32	$ 5,47	$ 4,32	$ 4,32	$ 2,58	$ 2,25
	5,66	4,44	2,41	2,60	1,94	1,61	1,39
	9,94	5,69	5,29	2,91	4,29	1,97	1,91

Rétrospective financière (suite)

Bilans consolidés
(en millions de dollars canadiens)

Aux 31 janvier	1999	1998	1997
BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ			
Espèces et quasi-espèces	**$ 1 738,7**	$ 1 227,7	$ 895,7
Comptes clients	**670,3**	693,2	358,4
Prêts et débiteurs financiers	**4 629,2**	2 683,0	1 461,0
Stocks	**4 576,2**	3 790,9	3 455,2
Éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-exploitation	**608,5**	306,4	350,4
Immobilisations	**1 842,7**	1 646,7	1 200,0
Autres éléments d'actif	**206,6**	227,3	229,6
Total de l'actif	**$ 14 272,2**	$ 10 575,2	$ 7 950,3
Emprunts à court terme	**$ 2 363,5**	$ 2 174,7	$ 1 233,1
Comptes fournisseurs et frais courus	**3 099,7**	2 663,0	2 124,6
Avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents	**2 328,6**	851,6	591,4
Dette à long terme	**2 575,9**	1 639,6	1 524,2
Autres éléments de passif	**416,0**	357,0	264,4
Billets convertibles – composante avoir	**180,5**	165,8	152,3
Actions privilégiées	**300,0**	300,0	30,9
Avoir des actionnaires ordinaires	**3 008,0**	2 423,5	2 029,4
Total du passif et de l'avoir des actionnaires	**$ 14 272,2**	$ 10 575,2	$ 7 950,3
BOMBARDIER			
Espèces et quasi-espèces	**$ 1 706,3**	$ 1 090,2	$ 889,1
Comptes clients	**670,3**	693,2	358,4
Prêts et débiteurs financiers	**32,1**	360,6	20,7
Stocks	**4 576,2**	3 790,9	3 455,2
Éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-exploitation	**89,0**	135,7	116,6
Immobilisations	**1 747,9**	1 574,1	1 138,8
Investissement dans BC	**1 285,2**	353,3	288,7
Autres éléments d'actif	**148,3**	182,2	183,6
Total de l'actif	**$ 10 255,3**	$ 8 180,2	$ 6 451,1
Emprunts à court terme	**$ 49,3**	$ 330,0	$ –
Comptes fournisseurs et frais courus	**2 845,5**	2 543,7	1 993,0
Avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents	**2 328,6**	851,6	591,4
Dette à long terme	**1 121,7**	1 204,8	1 400,7
Autres éléments de passif	**421,7**	360,8	253,4
Billets convertibles – composante avoir	**180,5**	165,8	152,3
Actions privilégiées	**300,0**	300,0	30,9
Avoir des actionnaires ordinaires	**3 008,0**	2 423,5	2 029,4
Total du passif et de l'avoir des actionnaires	**$ 10 255,3**	$ 8 180,2	$ 6 451,1
BC			
Espèces et quasi-espèces	**$ 32,4**	$ 137,5	$ 6,6
Prêts et débiteurs financiers	**4 597,1**	2 322,4	1 440,3
Éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-exploitation	**519,5**	170,7	233,8
Immobilisations	**94,8**	72,6	61,2
Autres éléments d'actif	**64,0**	58,9	46,0
Total de l'actif	**$ 5 307,8**	$ 2 762,1	$ 1 787,9
Emprunts à court terme	**$ 2 314,2**	$ 1 844,7	$ 1 233,1
Comptes fournisseurs et frais courus	**254,2**	119,3	131,6
Dette à long terme	**1 454,2**	434,8	123,5
Autres éléments de passif	**–**	10,0	11,0
Actions privilégiées	**–**	–	–
Investissement dans BC	**1 285,2**	353,3	288,7
Total du passif et de l'avoir des actionnaires	**$ 5 307,8**	$ 2 762,1	$ 1 787,9

	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
	$ 536,6	$ 425,1	$ 633,1	$ 235,1	$ 179,2	$ 87,5	$ 84,0
	449,0	667,4	320,8	380,4	360,1	413,7	428,8
	1 260,7	873,0	585,7	854,7	578,8	491,3	458,0
	2 594,9	1 914,4	1 738,1	1 782,9	1 200,7	984,2	579,7
	195,5	248,2	190,9	87,4	62,0	–	–
	1 142,0	932,1	842,0	813,3	626,8	533,5	335,7
	213,9	401,6	144,1	86,4	47,1	45,0	46,8
	$ 6 392,6	$ 5 461,8	$ 4 454,7	$ 4 240,2	$ 3 054,7	$ 2 555,2	$ 1 933,0
	$ 812,2	$ 622,0	$ 358,6	$ 828,5	$ 620,8	$ 537,4	$ 346,8
	1 875,0	1 508,8	1 299,8	1 318,2	894,8	832,3	684,7
	295,7	195,0	–	–	–	–	–
	1 311,4	1 185,5	1 184,1	845,8	493,5	365,4	205,3
	279,4	184,1	125,6	168,2	56,6	64,7	54,0
	139,9	128,6	118,1	108,5	99,7	66,8	21,9
	30,9	31,5	33,1	34,1	35,7	37,4	157,7
	1 648,1	1 606,3	1 335,4	936,9	853,6	651,2	462,6
	$ 6 392,6	$ 5 461,8	$ 4 454,7	$ 4 240,2	$ 3 054,7	$ 2 555,2	$ 1 933,0
	$ 532,0	$ 419,7	$ 606,3	$ 233,2	$ 177,6	$ 87,2	$ 79,7
	449,0	667,4	320,8	380,4	366,0	413,6	428,8
	13,3	–	–	–	–	–	–
	2 594,9	1 914,4	1 738,1	1 782,9	1 200,7	984,2	579,7
	33,9	–	11,7	–	–	–	–
	1 079,1	868,2	775,3	774,2	603,8	514,7	327,5
	307,0	239,5	222,5	106,5	87,0	68,5	60,4
	169,1	357,8	97,1	63,2	47,1	45,0	46,8
	$ 5 178,3	$ 4 467,0	$ 3 771,8	$ 3 340,4	$ 2 482,2	$ 2 113,2	$ 1 522,9
	$ 11,7	$ 12,7	$ 22,9	$ 232,8	$ 85,8	$ 114,8	$ 104,4
	1 746,7	1 401,8	1 217,9	1 248,3	857,8	813,4	635,6
	295,7	195,0	–	–	–	–	–
	1 047,5	914,8	924,1	612,3	493,5	365,4	205,3
	257,8	176,3	120,3	167,5	56,1	64,2	54,0
	139,9	128,6	118,1	108,5	99,7	66,8	21,9
	30,9	31,5	33,1	34,1	35,7	37,4	39,1
	1 648,1	1 606,3	1 335,4	936,9	853,6	651,2	462,6
	$ 5 178,3	$ 4 467,0	$ 3 771,8	$ 3 340,4	$ 2 482,2	$ 2 113,2	$ 1 522,9
	$ 4,6	$ 5,4	$ 26,8	$ 1,9	$ 1,6	$ 0,3	$ 4,3
	1 247,4	873,0	585,7	854,7	578,8	491,4	458,0
	161,6	248,2	179,2	87,4	62,0	–	–
	62,9	63,9	66,7	39,1	4,1	5,0	8,2
	50,1	47,1	47,0	23,2	18,9	13,8	–
	$ 1 526,6	$ 1 237,6	$ 905,4	$ 1 006,3	$ 665,4	$ 510,5	$ 470,5
	$ 800,5	$ 609,3	$ 335,7	$ 595,7	$ 535,0	$ 422,6	$ 242,4
	128,3	107,0	81,9	69,9	42,9	18,9	49,1
	263,9	270,7	260,0	233,5	–	–	–
	26,9	11,1	5,3	0,7	0,5	0,5	–
	–	–	–	–	–	–	118,6
	307,0	239,5	222,5	106,5	87,0	68,5	60,4
	$ 1 526,6	$ 1 237,6	$ 905,4	$ 1 006,3	$ 665,4	$ 510,5	$ 470,5

Rétrospective financière (suite)

Données trimestrielles

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

	1999	1998
Pour les exercices clos les 31 janvier	**Total**	Total
Revenus		
Aéronautique	**$ 6 444,1**	$ 4 874,1
Produits récréatifs	**1 628,1**	1 718,5
Transport	**2 966,3**	1 688,1
BC	**570,6**	352,4
Cessions intersectorielles	**(109,0)**	(124,2)
Revenus de tiers	**$ 11 500,1**	$ 8 508,9
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu		
Aéronautique	**$ 681,9**	$ 479,6
Produits récréatifs	**(45,5)**	(1,1)
Transport	**147,9**	84,6
BC	**42,6**	64,1
Total	**826,9**	627,2
Impôts sur le revenu	**272,9**	207,0
Bénéfice net	**$ 554,0**	$ 420,2
Par action ordinaire		
Bénéfice net	**$ 0,77**	$ 0,59
Dividendes – action classe B	**0,173125**	0,153125
Variation des cours de l'action classe B		
Haut	**23,75**	17,00
Bas	**14,05**	12,40
Éléments d'actif net sectoriels		
Aéronautique		
Produits récréatifs		
Transport		
BC		
Comptes fournisseurs et frais courus		
Avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents		
Espèces et quasi-espèces		
Autres éléments d'actif		
Total de l'actif – Bombardier		
Investissement dans BC		
Impôts sur le revenu reportés		
Total de l'actif – BC		
Total de l'actif – Bombardier Inc. consolidé		

1999 Premier trimestre	1998 Premier trimestre	**1999 Deuxième trimestre**	1998 Deuxième trimestre	**1999 Troisième trimestre**	1998 Troisième trimestre	**1999 Quatrième trimestre**	1998 Quatrième trimestre
$ 1 254,1	$ 785,3	**$ 1 378,8**	$ 997,2	**$ 1 362,1**	$ 1 273,9	**$ 2 449,1**	$ 1 817,7
402,5	418,9	**291,5**	455,6	**361,4**	444,7	**572,7**	399,3
603,4	407,7	**711,1**	444,6	**778,5**	345,0	**873,3**	490,8
118,0	75,5	**136,6**	85,2	**151,2**	92,6	**164,8**	99,1
(30,4)	(26,0)	**(29,7)**	(23,1)	**(33,2)**	(29,7)	**(15,7)**	(45,4)
$ 2 347,6	$ 1 661,4	**$ 2 488,3**	$ 1 959,5	**$ 2 620,0**	$ 2 126,5	**$ 4 044,2**	$ 2 761,5
$ 111,5	$ 55,4	**$ 128,0**	$ 92,3	**$ 151,3**	$ 108,4	**$ 291,1**	$ 223,5
15,6	40,1	**7,9**	3,8	**–**	6,0	**(69,0)**	(51,0)
27,2	16,3	**33,3**	20,7	**31,6**	18,5	**55,8**	29,1
18,1	12,8	**19,6**	14,2	**10,2**	13,9	**(5,3)**	23,2
172,4	124,6	**188,8**	131,0	**193,1**	146,8	**272,6**	224,8
60,3	41,1	**66,1**	43,2	**67,6**	48,5	**78,9**	74,2
$ 112,1	$ 83,5	**$ 122,7**	$ 87,8	**$ 125,5**	$ 98,3	**$ 193,7**	$ 150,6
$ 0,16	$ 0,12	**$ 0,17**	$ 0,12	**$ 0,17**	$ 0,14	**$ 0,27**	$ 0,21
0,045625	0,040625	**0,042500**	0,037500	**0,042500**	0,037500	**0,042500**	0,037500
19,30	14,30	**22,45**	17,00	**21,00**	16,85	**23,75**	15,18
14,05	12,40	**18,25**	13,68	**15,55**	12,63	**17,85**	13,15
$ 3 453,6	$ 3 376,4	**$ 3 863,4**	$ 3 704,0	**$ 4 292,5**	$ 3 770,5	**$ 3 114,0**	$ 3 607,0
370,6	329,0	**471,8**	401,5	**484,5**	392,0	**220,9**	370,3
(688,5)	(398,1)	**(664,9)**	(308,2)	**(508,0)**	(412,5)	**(1 245,2)**	(688,7)
405,3	306,7	**645,2**	297,3	**905,2**	301,4	**1 285,2**	353,3
3 541,0	3 614,0	**4 315,5**	4 094,6	**5 174,2**	4 051,4	**3 374,9**	3 641,9
2 564,4	1 945,8	**2 412,0**	1 692,3	**2 571,6**	1 846,6	**2 845,5**	2 543,7
918,0	551,8	**924,6**	525,3	**941,9**	535,7	**2 328,6**	851,6
1 067,2	466,6	**718,1**	404,8	**256,4**	511,4	**1 706,3**	1 090,2
54,9	55,5	**4,9**	54,1	**–**	53,6	**–**	52,8
8 145,5	6 633,7	**8 375,1**	6 771,1	**8 944,1**	6 998,7	**10 255,3**	8 180,2
(405,3)	(306,7)	**(645,2)**	(297,3)	**(905,2)**	(301,4)	**(1 285,2)**	(353,3)
(14,3)	–	**(12,2)**	(2,6)	**(14,2)**	(10,2)	**(5,7)**	(13,8)
3 044,3	2 053,4	**3 846,0**	2 022,4	**4 250,7**	2 488,2	**5 307,8**	2 762,1
$ 10 770,2	$ 8 380,4	**$ 11 563,7**	$ 8 493,6	**$ 12 275,4**	$ 9 175,3	**$ 14 272,2**	$ 10 575,2

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 sortant, finances

Signé

Paul H. Larose, CA

Le 13 avril 1999

Le vice-président, finances

Signé

Louis Morin, CA

Le 13 avril 1999

Rapport des vérificateurs

Aux actionnaires de **Bombardier Inc.**

Nous avons vérifié les bilans consolidés de **Bombardier Inc.** (une société canadienne) aux 31 janvier 1999 et 1998 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. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. 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 présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Société aux 31 janvier 1999 et 1998 ainsi que les résultats de son exploitation et ses flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus.

Signé

Ernst & Young s.r.l.
Comptables agréés
Montréal, Canada
Le 26 février 1999

Bilans consolidés

Aux 31 janvier 1999 et 1998
(en millions de dollars canadiens)

		Bombardier Inc. consolidé		Bombardier		BC	
	Notes	**1999**	1998	**1999**	1998	**1999**	1998
Actif							
Espèces et quasi-espèces		**$ 1 738,7**	$ 1 227,7	**$ 1 706,3**	$ 1 090,2	**$ 32,4**	$ 137,5
Comptes clients	2	**670,3**	693,2	**670,3**	693,2	**–**	–
Prêts et débiteurs financiers	3	**4 629,2**	2 683,0	**32,1**	360,6	**4 597,1**	2 322,4
Stocks	4	**4 576,2**	3 790,9	**4 576,2**	3 790,9	**–**	–
Éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-exploitation	5	**608,5**	306,4	**89,0**	135,7	**519,5**	170,7
Immobilisations	6	**1 842,7**	1 646,7	**1 747,9**	1 574,1	**94,8**	72,6
Investissement dans BC		**–**	–	**1 285,2**	353,3	**–**	–
Autres éléments d'actif		**206,6**	227,3	**148,3**	182,2	**64,0**	58,9
		$ 14 272,2	$ 10 575,2	**$ 10 255,3**	$ 8 180,2	**$ 5 307,8**	$ 2 762,1
Passif							
Emprunts à court terme	7	**$ 2 363,5**	$ 2 174,7	**$ 49,3**	$ 330,0	**$ 2 314,2**	$ 1 844,7
Comptes fournisseurs et frais courus		**3 099,7**	2 663,0	**2 845,5**	2 543,7	**254,2**	119,3
Avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents		**2 328,6**	851,6	**2 328,6**	851,6	**–**	–
Dette à long terme	8	**2 575,9**	1 639,6	**1 121,7**	1 204,8	**1 454,2**	434,8
Autres éléments de passif	9	**416,0**	357,0	**421,7**	360,8	**–**	10,0
		10 783,7	7 685,9	**6 766,8**	5 290,9	**4 022,6**	2 408,8
Avoir des actionnaires (Investissement dans BC)		**3 488,5**	2 889,3	**3 488,5**	2 889,3	**1 285,2**	353,3
		$ 14 272,2	$ 10 575,2	**$ 10 255,3**	$ 8 180,2	**$ 5 307,8**	$ 2 762,1

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

Laurent Beaudoin,
administrateur

Signé

Pierre Legrand,
administrateur

États consolidés de l'avoir des actionnaires

Pour les exercices clos les 31 janvier 1999 et 1998
(en millions de dollars canadiens)

	Notes	1999 Nombre	1999 Montant	1998 Nombre	1998 Montant
Capital social	11				
Actions privilégiées					
Série 1					
Solde au début de l'exercice		**–**	**$ –**	1 235 900	$ 30,9
Achats pour annulation		**–**	**–**	(1 000)	–
Rachats		**–**	**–**	(1 234 900)	(30,9)
Solde à la fin de l'exercice		**–**	**–**	–	–
Série 2					
Solde au début de l'exercice		**12 000 000**	**300,0**	–	–
Émission contre espèces		**–**	**–**	12 000 000	300,0
Solde à la fin de l'exercice		**12 000 000**	**300,0**	12 000 000	300,0
Solde à la fin de l'exercice – actions privilégiées		**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		**177 265 658**	**49,3**	177 292 498	49,3
Conversion d'actions classe A en actions classe B		**(557 982)**	**(0,2)**	(26 840)	–
Solde à la fin de l'exercice		**176 707 676**	**49,1**	177 265 658	49,3
Actions subalternes – droit de vote classe B					
Solde au début de l'exercice		**501 652 790**	**746,9**	497 983 576	713,9
Émission en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	12	**1 871 250**	**7,4**	1 588 328	5,5
Émission aux employés contre espèces		**2 383 297**	**41,9**	2 054 046	27,5
Conversion d'actions classe A en actions classe B		**557 982**	**0,2**	26 840	–
Solde à la fin de l'exercice		**506 465 319**	**796,4**	501 652 790	746,9
Solde à la fin de l'exercice – actions ordinaires		**683 172 995**	**845,5**	678 918 448	796,2
Total du capital social			**1 145,5**		1 096,2
Bénéfices non répartis					
Solde au début de l'exercice			**1 491,0**		1 201,1
Bénéfice net			**554,0**		420,2
Intérêt sur les billets convertibles – composante avoir			**(9,7)**		(8,5)
Dividendes :					
Actions privilégiées			**(16,5)**		(12,4)
Actions ordinaires			**(117,3)**		(103,1)
Autres			**(1,1)**		(6,3)
Solde à la fin de l'exercice			**1 900,4**		1 491,0
Billets convertibles – composante avoir	10		**180,5**		165,8
Redressements de conversion reportés	13		**262,1**		136,3
Total de l'avoir des actionnaires			**$ 3 488,5**		$ 2 889,3

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 1999 et 1998
(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)

		Bombardier Inc. consolidé		Bombardier		BC	
	Notes	**1999**	1998	**1999**	1998	**1999**	1998
Revenus		**$ 11 500,1**	$ 8 508,9	**$ 11 024,0**	$ 8 264,1	**$ 570,6**	$ 352,4
Dépenses							
Coût des ventes et frais d'exploitation	14, 15	**10 398,8**	7 599,4	**9 995,8**	7 439,0	**497,5**	268,0
Amortissement		**232,6**	180,1	**225,9**	175,3	**6,7**	4,8
Dépenses d'intérêts	15	**41,8**	102,2	**18,0**	86,7	**23,8**	15,5
Bénéfice de BC		**–**	–	**(42,6)**	(64,1)	**–**	–
		10 673,2	7 881,7	**10 197,1**	7 636,9	**528,0**	288,3
Bénéfice avant impôts sur le revenu		**826,9**	627,2	**826,9**	627,2	**42,6**	64,1
Impôts sur le revenu	16	**272,9**	207,0	**272,9**	207,0	**17,5**	26,6
Bénéfice net		**$ 554,0**	$ 420,2	**$ 554,0**	$ 420,2	**$ 25,1**	$ 37,5
Bénéfice par action	11						
Non dilué		**$ 0,77**	$ 0,59				
Dilué		**$ 0,76**	$ 0,58				
Nombre moyen d'actions ordinaires en circulation durant l'exercice		**680 385 027**	676 541 006				

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 1999 et 1998
(en millions de dollars canadiens)

	Notes	Bombardier Inc. consolidé 1999	Bombardier Inc. consolidé 1998 (redressé)	Bombardier 1999	Bombardier 1998 (redressé)	BC 1999	BC 1998 (redressé)
Activités d'exploitation							
Bénéfice net		**$ 554,0**	$ 420,2	**$ 554,0**	$ 420,2	**$ 25,1**	$ 37,5
Éléments sans incidence sur les liquidités :							
Amortissement		**232,6**	180,1	**225,9**	175,3	**6,7**	4,8
Bénéfice net de BC		**–**	–	**(25,1)**	(37,5)	**–**	–
Provision pour créances irrécouvrables – BC		**(12,9)**	8,6	**–**	–	**(12,9)**	8,6
Impôts sur le revenu reportés		**146,0**	144,2	**138,1**	158,8	**7,9**	(14,6)
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	17	**1 125,0**	(336,3)	**1 000,1**	(322,2)	**124,9**	(14,1)
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation		**2 044,7**	416,8	**1 893,0**	394,6	**151,7**	22,2
Activités d'investissement							
Acquisitions d'immobilisations		**(364,2)**	(262,6)	**(335,8)**	(247,4)	**(28,4)**	(15,2)
Investissement net dans les prêts et débiteurs financiers		**(1 852,5)**	(1 217,4)	**328,5**	(339,9)	**(2 181,0)**	(877,5)
Investissement net dans les éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-exploitation		**(292,5)**	44,1	**46,7**	(19,1)	**(339,2)**	63,2
Acquisition d'entreprise, déduction faite de l'encaisse acquise	1	**–**	144,3	**–**	144,3	**–**	–
Investissement dans BC		**–**	–	**(894,5)**	(11,4)	**894,5**	11,4
Autres		**(2,8)**	(2,1)	**10,2**	(8,3)	**(13,0)**	6,2
Flux de trésorerie utilisés pour des activités d'investissement		**(2 512,0)**	(1 293,7)	**(844,9)**	(481,8)	**(1 667,1)**	(811,9)
Activités de financement							
Variation nette des emprunts à court terme		**141,4**	924,1	**(280,7)**	330,0	**422,1**	594,1
Produit de l'émission de la dette à long terme		**1 056,6**	310,0	**52,5**	7,2	**1 004,1**	302,8
Remboursement de la dette à long terme		**(165,0)**	(252,6)	**(158,6)**	(240,6)	**(6,4)**	(12,0)
Obligations découlant des régimes de retraite		**(50,4)**	(59,5)	**(50,4)**	(59,5)	**–**	–
Émissions d'actions, déduction faite des frais y afférents		**49,3**	325,4	**49,3**	325,4	**–**	–
Rachats d'actions privilégiées		**–**	(30,9)	**–**	(30,9)	**–**	–
Dividendes payés		**(133,8)**	(120,0)	**(133,8)**	(120,0)	**–**	–
Flux de trésorerie provenant (utilisés pour) des activités de financement		**898,1**	1 096,5	**(521,7)**	211,6	**1 419,8**	884,9
Effets de change sur les espèces et quasi-espèces		**80,2**	112,4	**89,7**	76,7	**(9,5)**	35,7
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces		**511,0**	332,0	**616,1**	201,1	**(105,1)**	130,9
Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice		**1 227,7**	895,7	**1 090,2**	889,1	**137,5**	6,6
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice		**$ 1 738,7**	$ 1 227,7	**$ 1 706,3**	$ 1 090,2	**$ 32,4**	$ 137,5
Information supplémentaire							
– Intérêts payés		**$ 288,2**	$ 230,7				
– Impôts sur le revenu payés		**$ 54,0**	$ 32,2				

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 1999 et 1998

Présentation des états financiers consolidés

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 activités de services financiers et immobiliers, de nature différente des autres activités de Bombardier, sont présentées sous une colonne distincte (BC) aux états financiers consolidés.

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

Bombardier Inc. consolidŽ

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). L'investissement de Bombardier dans BC est comptabilisé à la valeur de consolidation. Ces secteurs sont regroupés sous l'appellation « Bombardier » et les opérations intersociétés ont été éliminées.

BC

Bombardier Capital (« BC ») représente les activités à prédominance de capital de la Société, notamment les services financiers et immobiliers. Les opérations intersociétés ont été éliminées. L'investissement dans BC comprend l'avoir des actionnaires ainsi que les avances de Bombardier.

États consolidés des flux de trésorerie

En date du 1er février 1998, la Société a adopté les nouvelles recommandations de l'Institut Canadien des Comptables Agréés à l'égard de la présentation de l'information sur les flux de trésorerie.

En vertu des nouvelles recommandations, les opérations hors caisse sont exclues de l'état des flux de trésorerie et présentées ailleurs dans les états financiers. Les quasi-espèces sont limitées aux placements qui sont facilement convertibles en un montant connu d'espèces, dont la valeur ne risque pas de changer de façon significative et dont l'échéance originale est de trois mois ou moins. De plus, les variations des emprunts à court terme, autres que les découverts qui sont une partie intégrante du processus quotidien de gestion des liquidités, sont traitées comme des activités de financement.

L'information sur les flux de trésorerie pour l'exercice antérieur a été redressée afin d'être conforme aux nouvelles recommandations. L'incidence de l'adoption des nouvelles recommandations a été de diminuer les flux de trésorerie provenant des activités de financement de $ 280,7 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1999 (augmentation de $ 330,0 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1998).

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) ƒtablissementsžtrangers 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 sont présentés sous la rubrique « Redressements de conversion reportés » à l'avoir des actionnaires.

9. Autres éléments de passif

	1999	1998
Bombardier		
Impôts sur le revenu à payer	**$ 30,3**	$ 46,6
Obligations découlant des régimes de retraite	**45,2**	82,8
Impôts sur le revenu reportés	**346,2**	231,4
Total	**$ 421,7**	$ 360,8

10. Billets convertibles

Les billets convertibles s'élevant à US$ 165,0 millions et venant à échéance en octobre 2004 sont non garantis et portent intérêt au LIBOR majoré de 0,85 % (5,95 % au 31 janvier 1999 et 6,76 % au 31 janvier 1998) jusqu'en octobre 1999 et par la suite au LIBOR majoré de 1,25 %.

Au gré de la Société ou au gré des détenteurs, ces billets sont rachetables à leur valeur nominale en octobre 1999. La Société peut, à son gré, rembourser les billets convertibles en 1999 et 2004 au comptant ou en actions subalternes à droit de vote classe B de la Société émises à la valeur marchande.

11. Capital social

Fractionnement d'actions

Le 10 juillet 1998, le capital social de la Société a été modifié par le fractionnement des actions classe A (droits de vote multiples) et des actions subalternes à droit de vote classe B à raison de deux pour une. Les informations qui suivent ont été redressées pour tenir compte du fractionnement d'actions.

Les statuts de Bombardier Inc. l'autorisent à émettre les actions suivantes :

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 :

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 1, sans valeur nominale ou au pair, sans droit de vote, rachetables au gré de la Société à $ 25,00 l'action. Le taux de dividende trimestriel était égal au plus élevé de i) 1,875 % et ii) un quart de 75 % de la moyenne des taux préférentiels de trois importantes banques canadiennes désignées à l'égard de périodes de trois mois spécifiées. Toutes les actions de série 1 ont été rachetées et annulées le 30 juin 1997;

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 1er août 2002 ou à $ 25,50 l'action par la suite, convertibles à raison de une pour une le 1er août 2002 et le 1er 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 1er 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 1er août 2007 et le 1er 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 1er août 2007 et le 1er 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.

11. Capital social (suite)

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.

12. 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 1999, 67 891 344 actions subalternes à droit de vote classe B étaient réservées aux fins d'émission en vertu de 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. Le droit de levée de ces options, qui s'acquiert à raison de 25 % par année au cours d'une période commençant deux ans après la date de l'octroi, se termine au plus tard dix ans après cette date. Au 31 janvier 1999, 11 717 906 options sont acquises (10 652 170 options au 31 janvier 1998). Les options émises et en circulation en fin d'exercice sont les suivantes :

Période d'octroi	**Prix de levée ($)**	**1999**	1998
1990	1,53 à 1,97	**4 520 000**	5 100 000
1991	1,77	**446 000**	476 000
1992	3,11 à 3,81	**–**	30 000
1993	2,79 à 4,13	**3 180 000**	3 330 000
1994	2,52 à 4,25	**925 000**	1 410 000
1995	5,12 à 6,15	**1 702 570**	2 251 174
1996	6,35 à 8,64	**442 000**	540 000
1997	9,36 à 10,27	**5 725 500**	6 052 000
1998	13,01 à 15,58	**2 676 500**	2 969 600
1999	14,86 à 20,37	**2 972 480**	–
Total		**22 590 050**	22 158 774

Le nombre d'actions visées par des options a varié comme suit au cours des exercices :

	1999	1998
Solde au début de l'exercice	**22 158 774**	21 170 586
Octroyées	**3 048 480**	3 025 000
Levées	**(1 871 250)**	(1 588 328)
Annulées	**(745 954)**	(448 484)
Solde à la fin de l'exercice	**22 590 050**	22 158 774

13. Redressements de conversion reportés

	1999	1998
Solde au début de l'exercice	**$ 136,3**	$ 65,1
Redressements de conversion	**134,1**	130,1
Redressements de conversion sur la dette désignée à titre de couverture à l'égard d'établissements étrangers autonomes	**(8,3)**	(58,9)
Solde à la fin de l'exercice	**$ 262,1**	$ 136,3

14. 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 $ 127,0 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1999 ($ 115,2 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1998), déduction faite de divers programmes d'aide et de crédits d'impôt y afférents.

15. Dépenses d'intérêts

	1999		1998	
	Bombardier	**BC**	Bombardier	BC
Intérêt sur la dette à long terme	**$ 82,3**	**$ 47,4**	$ 105,4	$ 22,8
Intérêt sur emprunts à court terme	**32,0**	**138,5**	25,2	89,4
Revenus d'intérêts	**(72,5)**	**–**	(28,4)	–
Total	**$ 41,8**	**$ 185,9**	$ 102,2	$ 112,2
Alloué à :				
Aéronautique	**$ 108,4**		$ 130,6	
Produits récréatifs	**17,8**		15,3	
Transport	**(108,2)**		(59,2)	
BC	**23,8**		15,5	
Total	**$ 41,8**		$ 102,2	

Les dépenses d'intérêts de $ 185,9 millions de BC pour l'exercice clos le 31 janvier 1999 ($ 112,2 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1998) sont classées à titre de coût des ventes et frais d'exploitation.

16. Impôts sur le revenu

Le taux d'impôt sur le revenu réel diffère des taux canadiens prévus par la loi pour les raisons suivantes :

	1999		1998	
	$	**%**	$	%
Impôts sur le revenu calculés aux taux prévus par la loi	**331,4**	**40,1**	244,0	38,9
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants :				
Crédit d'impôt pour bénéfice de fabrication et de transformation	**(40,1)**	**(4,9)**	(28,0)	(4,5)
Avantages fiscaux non comptabilisés découlant de pertes de sociétés émettrices étrangères	**26,9**	**3,2**	15,4	2,5
Récupération d'impôts sur le revenu découlant de l'utilisation d'avantages fiscaux non comptabilisés	**(45,7)**	**(5,5)**	(45,6)	(7,3)
Éléments exempts d'impôts	**(15,9)**	**(1,9)**	14,5	2,3
Autres	**16,3**	**2,0**	6,7	1,1
Total	**272,9**	**33,0**	207,0	33,0
Impôts sur le revenu exigibles	**126,9**		62,8	
Impôts sur le revenu reportés	**146,0**		144,2	
Total	**272,9**		207,0	

Les pertes reportées prospectivement et autres déductions pour lesquelles aucun avantage fiscal n'a été comptabilisé, qui serviront à réduire le revenu imposable futur de certaines filiales européennes, totalisent $ 905,1 millions au 31 janvier 1999 ($ 921,0 millions au 31 janvier 1998) et ne comportent aucune date d'échéance précise.

17. Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation

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

	1999	1998
Bombardier		
Comptes clients	**$ 22,9**	$ (158,0)
Stocks	**(785,3)**	(323,2)
Comptes fournisseurs et frais courus	**301,8**	119,5
Impôts sur le revenu à payer	**(16,3)**	(9,2)
Avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents	**1 477,0**	48,7
	1 000,1	(322,2)
BC		
Comptes fournisseurs et frais courus	**134,9**	(13,9)
Autres éléments de passif	**(10,0)**	(0,2)
	124,9	(14,1)
Total	**$ 1 125,0**	$ (336,3)

18. 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 sur certains instruments financiers. 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 prévus en diverses devises. Les montants des flux de trésorerie futurs prévus en diverses devises sont projetés en fonction des commandes existantes des clients, des conditions actuelles des marchés et de l'expérience de la Société.

Le tableau suivant présente, aux 31 janvier, les montants à recevoir ou à payer en vertu des principaux contrats de change, les taux de change contractuels moyens et les périodes de règlement de ces contrats de vente et d'achat :

	1999		1998	
Contrats de vente	**Moins d'un an**	**Un an à trois ans**	Moins d'un an	Un an à trois ans
(vente/achat)				
US$/CAN$				
Montant nominal	**US$ 2 298,8**	**US$ 2 432,3**	US$ 2 139,1	US$ 1 888,2
Taux de change moyen	**$ 1,41**	**$ 1,42**	$ 1,34	$ 1,35
EURO/US$				
Montant nominal	**EURO 111,8**	**EURO 115,1**	–	–
Taux de change moyen	**US$ 1,14**	**US$ 1,12**		
EURO/CAN$				
Montant nominal	**EURO 152,7**	**–**	–	–
Taux de change moyen	**$ 1,76**			
US$/Livre sterling				
Montant nominal	**US$ 42,5**	**US$ 7,5**	US$ 90,5	US$ 50,0
Taux de change moyen	**£ 0,66**	**£ 0,69**	£ 0,66	£ 0,67
US$/Schilling autrichien				
Montant nominal	**US$ 94,0**	**US$ 16,4**	US$ 134,9	–
Taux de change moyen	**ATS 12,43**	**ATS 12,32**	ATS 11,44	

	1999		1998	
Contrats d'achat	**Moins d'un an**	**Un an à trois ans**	Moins d'un an	Un an à trois ans
(achat/vente)				
US$/CAN$				
Montant nominal	**US$ 147,7**	**US$ 53,1**	US$ 71,6	–
Taux de change moyen	**$ 1,43**	**$ 1,43**	$ 1,38	
EURO/US$				
Montant nominal	**EURO 96,8**	**EURO 45,1**	–	–
Taux de change moyen	**US$ 1,16**	**US$ 1,21**		
EURO/CAN$				
Montant nominal	**EURO 181,7**	**EURO 90,0**	–	–
Taux de change moyen	**$ 1,76**	**$ 1,82**		
Livre sterling/CAN$				
Montant nominal	**£ 51,9**	**£ 31,2**	–	–
Taux de change moyen	**$ 2,47**	**$ 2,52**		
Livre sterling/US$				
Montant nominal	**£ 55,9**	**£ 34,0**	–	–
Taux de change moyen	**US$ 1,63**	**US$ 1,66**		

18. Instruments financiers (suite)

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 1999 et 1998, les ententes de swap de taux d'intérêt sont comme suit :

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

	1998			
Objectif	Montant nominal (y compris la composante en US$)	Fourchette des taux fixes	Taux variables	Échéance
Couverture de l'actif	$ 414,2 (US$ 284,4)	5,3 %-7,0 %	LIBOR	2000-2010
Couverture de la dette	$ 40,0 (US$ 27,5)	7,0 %	LIBOR	2002

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 et débiteurs financiers : La juste valeur des prêts et débiteurs financiers à taux variable, dont le prix est fréquemment établi et dont le risque de crédit change peu, se rapproche de leur valeur comptable. La juste valeur des prêts et débiteurs financiers à taux 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. Au 31 janvier 1999, la valeur comptable des prêts et débiteurs financiers se rapprochait de la juste valeur de ces éléments. Au 31 janvier 1998, la juste valeur des prêts et des débiteurs financiers était de $ 2 693,0 millions par rapport à une valeur comptable de $ 2 683,0 millions.

Dette 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 types semblables d'arrangements d'emprunt. La juste valeur de la dette à long terme au 31 janvier 1999 est de $ 2 703,0 millions contre une valeur comptable de $ 2 575,9 millions ($ 1 723,6 millions contre $ 1 639,6 millions au 31 janvier 1998).

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, tenant ainsi compte des gains ou des pertes non matérialisés actuels sur les contrats ouverts. 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 est respectivement de $ 48,4 millions et de $ 463,8 millions au 31 janvier 1999 (respectivement $ 17,5 millions et $ 387,1 millions au 31 janvier 1998). La juste valeur des ententes de swap de taux d'intérêt favorables et défavorables est respectivement de $ 9,6 millions et de $ 32,4 millions au 31 janvier 1999 (respectivement $ 2,0 millions et $ 10,4 millions au 31 janvier 1998).

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'achèvement 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.

18. Instruments financiers (suite)

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

19. 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 (8,0 % 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 (4,5 % 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 du régime en fiducie et par le biais d'une politique de placement du régime 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, sont comme suit :

	1999	1998
Actif des caisses de retraite	**$ 2 275,1**	$ 2 059,4
Prestations constituées	**1 919,4**	1 611,1

20. 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 2016, est comme suit aux 31 janvier 1999 et 1998 :

	1999	1998
Risque de crédit maximal afférent aux garanties fournies	**$ 534,4**	$ 499,8
Moins : provisions comptabilisées	**180,9**	198,1
Risque hors bilan	**353,5**	301,7
Moins : quote-part de la valeur nette de revente estimative des avions revenant à la Société	**252,1**	237,5
Risque de crédit net	**$ 101,4**	$ 64,2

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 quant au respect de leurs obligations financières en vertu d'ententes irrévocables.

Au 31 janvier 1999, la Société avait des engagements relativement aux garanties sur les ventes futures d'avions pour un montant de $ 228,3 millions, déduction faite de la quote-part de la valeur nette de revente estimative des avions revenant à la Société de $ 78,0 millions ($ 129,6 millions, déduction faite de la quote-part de la valeur nette de revente estimative des avions revenant à la Société de $ 38,1 millions au 31 janvier 1998). 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 aux 31 janvier 1999 et 1998.

20. 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. Les garanties ne peuvent être mises à exécution que si les garanties de financement et de paiements de loyers susmentionnés 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 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 de location prise en charge à l'égard des avions vendus avec reprise, est comme suit :

Paiements minimums en vertu de contrats de location	**1999**	1998
1999	**$ –**	$ 148,6
2000	**169,0**	85,5
2001	**86,3**	38,3
2002	**76,0**	32,9
2003	**75,6**	49,8
2004	**74,3**	27,1
Par la suite	**635,6**	201,0
Total	**$ 1 116,8**	$ 583,2
Comprend :		
Avions	**$ 469,6**	$ 388,7
Wagons à marchandises	**647,2**	194,5
Total	**$ 1 116,8**	$ 583,2
Encaissements prévus		
Avions	**$ 439,6**	$ 354,9
Wagons à marchandises	**647,2**	194,5
Provision	**30,0**	33,8
Total	**$ 1 116,8**	$ 583,2

Les encaissements prévus comprennent les paiements de sous-location minimums prévus des exploitants et la quote-part de la valeur nette de revente estimative de l'équipement revenant à la Société 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 ($ 606,6 millions en 1999 et $ 298,7 millions en 1998) ont été calculés en tenant compte des conditions actuelles et des prévisions du marché pour chaque type d'équipement. Le montant total de la quote-part de la valeur nette de revente estimative de l'équipement revenant à la Société inclus dans les encaissements prévus s'élève à $ 346,5 millions en 1999 et $ 156,2 millions en 1998.

La quote-part de la valeur nette de revente estimative revenant à la Société utilisée 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 engagements minimums totalisent $ 344,7 millions et s'établissent comme suit pour les cinq prochains exercices : 2000 – $ 65,8 millions; 2001 – $ 51,8 millions; 2002 – $ 42,0 millions; 2003 – $ 30,9 millions et 2004 – $ 24,7 millions.

c) La Société est défenderesse dans certaines poursuites judiciaires en suspens devant divers tribunaux en matière de responsabilité de manufacturier. La Société est également défenderesse dans diverses poursuites liées à des sites d'évacuation des déchets. Ces poursuites comprennent des obligations éventuelles d'enlèvement des déchets évacués de divers sites ou d'atténuation de leurs effets négatifs sur l'environnement. De plus, certaines poursuites ayant trait à l'amiante visent à compenser des cheminots pour diverses maladies qui prétendument découleraient 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.

21. Incertitude découlant du problème du passage à l'an 2000

Le passage à l'an 2000 pose un problème parce que de nombreux systèmes informatiques utilisent deux chiffres plutôt que quatre pour identifier l'année. Les systèmes sensibles aux dates peuvent confondre l'an 2000 avec l'année 1900 ou une autre date, ce qui entraîne des erreurs lorsque des informations faisant intervenir des dates de l'an 2000 sont traitées. En outre, des problèmes semblables peuvent se manifester dans des systèmes qui utilisent certaines dates de l'année 1999 pour représenter autre chose qu'une date. Les répercussions du problème du passage à l'an 2000 pourront se faire sentir le 1er janvier de l'an 2000, ou encore avant ou après cette date, et, si l'on n'y remédie pas, les conséquences sur l'exploitation et l'information financière peuvent aller d'erreurs mineures à une défaillance importante des systèmes qui pourrait nuire à la capacité d'une entité d'exercer normalement ses activités. Il n'est pas possible d'être certain que tous les aspects du problème du passage à l'an 2000 qui ont une incidence sur la Société, y compris ceux qui ont trait aux efforts déployés par les clients, les fournisseurs ou d'autres tiers, seront entièrement résolus.

22. Reclassement

Certains chiffres de 1998 on été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée en 1999.

23. Informations sectorielles

En janvier 1999, la Société a réorganisé ses secteurs en redistribuant toutes les activités du secteur services à d'autres secteurs. Par conséquent, les services à l'aviation commerciale et les services à la défense ont été transférés au secteur aéronautique, et les activités liées à la conception, la fabrication, la vente et l'entretien des véhicules utilitaires ont été transférées au secteur produits récréatifs. Les chiffres de 1998 ont été reclassés pour tenir compte de cette nouvelle présentation.

Ainsi, la Société exerce maintenant ses activités dans quatre principaux secteurs isolables décrits ci-après. Chaque secteur offre des produits et des services différents, utilise des stratégies distinctes en matière de technologie et de marketing et est dirigé par un président et chef de l'exploitation.

Le secteur aéronautique conçoit, fabrique et vend des avions régionaux 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, la modification d'avions et la formation de pilotes.

Le secteur produits récréatifs développe, fabrique et commercialise des motoneiges, des motomarines, des bateaux, des véhicules de proximité, 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 systèmes de transport en commun 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 activités financières sont exercées dans cinq marchés précis : le financement de stocks, sur une base garantie; le financement reposant sur l'actif offert aux clients commerciaux en ce qui a trait à l'équipement commercial et industriel, aux avions achetés ou vendus avec reprise et aux comptes clients ouverts; le financement à la consommation; le financement hypothécaire aux acheteurs d'habitations usinées et les services de crédit-bail et de gestion de technologies. Les activités immobilières comprennent la vente de terrains à des promoteurs immobiliers et 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 mesure la performance en se fondant sur le bénéfice ou la perte avant impôts sur le revenu. Les services intersectoriels sont comptabilisés comme s'ils étaient fournis à des tiers aux prix courants pratiqués sur le marché. Les dépenses d'intérêts sont réparties entre les secteurs d'après l'actif net de chaque secteur. Les dépenses du siège social sont réparties d'après les revenus de chaque secteur.

Les éléments d'actif net sectoriels servent à évaluer les ressources utilisées par chaque secteur. Pour tous les secteurs manufacturiers, l'actif net sectoriel comprend les comptes clients, les prêts et débiteurs financiers, les stocks, les éléments d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, les immobilisations et une partie des autres éléments d'actif, moins les comptes fournisseurs et frais courus ainsi que les avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents.

En ce qui concerne BC, la mesure dont on se sert pour évaluer les ressources utilisées correspond au montant de l'investissement dans BC et, par conséquent, ce montant est présenté comme actif sectoriel au titre de BC.

Informations sectorielles

(en millions de dollars canadiens)

	Bombardier Inc. consolidé	
	1999	1998
SECTEURS D'ACTIVITÉ		
Revenus de tiers	**$ 11 500,1**	$ 8 508,9
Cessions intersectorielles	**–**	–
Revenus	**$ 11 500,1**	$ 8 508,9
Dépenses		
Coût des ventes et frais d'exploitation	**$ 10 398,8**	$ 7 599,4
Amortissement	**232,6**	180,1
Dépenses d'intérêts	**41,8**	102,2
	10 673,2	7 881,7
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu	**$ 826,9**	$ 627,2
Éléments d'actif net sectoriels	**$ 3 374,9**	$ 3 641,9
Comptes fournisseurs et frais courus	**2 845,5**	2 543,7
Avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents	**2 328,6**	851,6
Espèces et quasi-espèces	**1 706,3**	1 090,2
Autres éléments d'actif	**–**	52,8
Total de l'actif – Bombardier	**$ 10 255,3**	$ 8 180,2
Investissement dans BC	**(1 285,2)**	(353,3)
Impôts sur le revenu reportés	**(5,7)**	(13,8)
Total de l'actif – BC	**5 307,8**	2 762,1
Total de l'actif – Bombardier Inc. consolidé	**$ 14 272,2**	$ 10 575,2
Acquisitions d'immobilisations et écart d'acquisition	**$ 364,2**	$ 262,6

	Revenus	
	1999	1998
INFORMATIONS GÉOGRAPHIQUES		
États-Unis	**$ 5 497,0**	$ 3 964,2
Allemagne	**1 468,2**	286,0
Canada	**900,4**	961,8
Royaume-Uni	**723,1**	351,8
France	**523,8**	698,7
Belgique	**275,8**	299,7
Mexique	**230,9**	155,3
Italie	**219,5**	68,5
Suisse	**151,9**	20,0
Malaisie	**120,5**	291,3
Autriche	**97,4**	199,8
Autres – Asie	**138,1**	468,7
Autres – Europe	**588,9**	335,3
Autres – Amérique du Sud et Amérique Centrale	**177,0**	215,3
Autres	**387,6**	192,5
Total	**$ 11 500,1**	$ 8 508,9

	Aéronautique		Produits récréatifs		Transport		BC	
	1999	1998	**1999**	1998	**1999**	1998	**1999**	1998
	$ 6 444,1	$ 4 866,9	**$ 1 628,1**	$ 1 718,5	**$ 2 951,8**	$ 1 678,7	**$ 476,1**	$ 244,8
	–	7,2	**–**	–	**14,5**	9,4	**94,5**	107,6
	$ 6 444,1	$ 4 874,1	**$ 1 628,1**	$ 1 718,5	**$ 2 966,3**	$ 1 688,1	**$ 570,6**	$ 352,4
	$ 5 543,8	$ 4 171,8	**$ 1 617,7**	$ 1 665,5	**$ 2 848,8**	$ 1 618,3	**$ 497,5**	$ 268,0
	110,0	92,1	**38,1**	38,8	**77,8**	44,4	**6,7**	4,8
	108,4	130,6	**17,8**	15,3	**(108,2)**	(59,2)	**23,8**	15,5
	5 762,2	4 394,5	**1 673,6**	1 719,6	**2 818,4**	1 603,5	**528,0**	288,3
	$ 681,9	$ 479,6	**$ (45,5)**	$ (1,1)	**$ 147,9**	$ 84,6	**$ 42,6**	$ 64,1
	$ 3 114,0	$ 3 607,0	**$ 220,9**	$ 370,3	**$ (1 245,2)**	$ (688,7)	**$ 1 285,2**	$ 353,3
	$ 192,5	$ 167,3	**$ 27,0**	$ 39,3	**$ 116,3**	$ 40,8	**$ 28,4**	$ 15,2

Immobilisations et écart d'acquisition	
1999	1998
$ 281,4	$ 206,6
396,7	364,3
787,4	739,8
198,3	181,3
48,1	48,6
29,4	28,6
14,5	14,2
–	–
27,6	26,0
–	–
74,7	70,0
–	–
33,8	20,9
–	–
–	–
$ 1 891,9	$ 1 700,3

Principales places d'affaires

Bombardier Aéronautique

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

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

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

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

Short Brothers plc
Airport Road, Belfast
Irlande du Nord BT3 9DZ
Téléphone : (44 1232) 458 444
Télécopieur : (44 1232) 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
Télécopieur : (450) 476-4467

Bombardier Services (UK) Limited
Bournemouth International Airport
Christchurch, Dorset BH23 6NW
Royaume-Uni
Téléphone : (44 1202) 365 200
Télécopieur : (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
Télécopieur : (312) 345-8443

Bombardier Produits récréatifs

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

Bombardier Inc.
565, rue de la Montagne
Valcourt (Québec)
Canada J0E 2L0
Téléphone : (450) 532-2211
Télécopieur : (450) 532-5133

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

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

Bombardier Motor Corporation of America
730 E. Strawbridge Avenue
Melbourne, Floride 32901
États-Unis
Téléphone : (407) 722-4000
Télécopieur : (407) 722-4039

Bombardier Motor Corporation of America
Bateaux sport
451 E. Illinois Avenue
Benton, Illinois 61812-0394
États-Unis
Téléphone : (618) 439-9444
Télécopieur : (618) 439-8724

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

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 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 OfÞce
Kerry Centre
1 Guang Hua Road, Chao Yang District
Beijing 100020
République populaire de Chine

Bombardier Transport

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

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

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

Bombardier Transit Corporation
101 Park Avenue
Suite 2609
New York, New York 10178
États-Unis
Téléphone : (212) 682-5860
Télécopieur : (212) 682-5767

Bombardier-Concarril, S.A. de C.V.
Paseo de la Reforma, 265 Tercer Piso
Col. Cuauhtémoc
Mexico, D.F. 06500
Mexique
Téléphone : (52 5) 209-6700
Télécopieur : (52 5) 209-6751

DWA Deutsche Waggonbau GmbH
Kablower Weg 89
D-12526 Berlin
Allemagne
Téléphone : (49 30) 6793 0
Télécopieur : (49 30) 6744 560

Talbot GmbH & Co. KG
Jülicher Strasse 213-237
D-52070 Aix-la-Chapelle
Allemagne
Téléphone : (49 241) 1821 0
Télécopieur : (49 241) 1821 214

Bombardier-Wien Schienenfahrzeuge AG
Donaufelder Strasse 73-79
A-1211 Vienne
Autriche
Téléphone : (43 1) 25 110
Télécopieur : (43 1) 25 110 8

BN S.A.
Vaartdijkstraat 5
B-8200 Bruges
Belgique
Téléphone : (32 50) 40 11 11
Télécopieur : (32 50) 40 18 40

SociŽtŽ ANF-Industrie S.A.
Place des Ateliers
F-59154 Crespin
France
Téléphone : (33 3) 27 23 53 00
Télécopieur : (33 3) 27 35 16 24

Vag—nka Cesk‡ L'pa a.s.
Sv. Cechá 1205
CR-47079 Ceská Lípa
République tchèque
Téléphone : (42 0425) 802 190
Télécopieur : (42 0425) 802 193

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

Vevey Technologies S.A.
Route de Pré-Jacquet
Boite postale 32
CH-1844 Villeneuve
Suisse
Téléphone : (41 21) 967 05 05
Télécopieur : (41 21) 967 05 00

Bombardier Inc.
Beijing Representative Office
Kerry Centre
1 Guang Hua Road, Chao Yang District
Beijing 100020
République populaire de Chine

Bombardier Capital

Bombardier Capital Holdings Inc.
12735 Gran Bay Parkway West
Suite 1000
Jacksonville, Floride 32258
États-Unis
Téléphone : (904) 288-1000
Télécopieur : (904) 288-1920

Bombardier Capital Inc.
1600 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446
États-Unis
Téléphone : (802) 654-8100
Télécopieur : (802) 654-8435

Bombardier Capital Florida Inc.
12735 Gran Bay Parkway West
Suite 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 : (719) 265-4700
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.
1600 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446
États-Unis
Téléphone : (802) 654-8100
Télécopieur : (802) 654-8432

Bombardier Capital Leasing LtŽe
6300, rue Auteuil, bureau 425
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, Anatole France, 4e étage
F-92300 Levallois-Perret
France
Téléphone : (33 1) 41 34 01 50
Télécopieur : (33 1) 41 34 01 60

Bombardier Capital Rail Inc.
6900 Wedgwood Road, suite 120
Maple Grove, Minnesota 55311
États-Unis
Téléphone : (612) 420-8000
Télécopieur : (612) 420-8003

Bombardier Capital LtŽe
5571, chemin de l'Aéroport
Valcourt (Québec)
Canada J0E 2L0
Téléphone : (450) 532-5111
Télécopieur : (450) 532-6910

La Financi•re Bombardier Inc.
6815A 40th Street S.E.
Calgary (Alberta)
Canada T2C 2W7
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) 654-8453

BCG Mortgage Receivables Corporation
P.O. Box 126
Colchester, Vermont 05446
États-Unis
Téléphone : (802) 654-1038
Télécopieur : (802) 654-8453

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

Conseil d'administration et direction

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[1]
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

Pierre Legrand, c.r.
Associé principal
Ogilvy Renault

L'hon. Peter Lougheed, c.p., c.c., c.r.
Avocat conseil
Bennett Jones

Donald C. Lowe
Administrateur de sociétés
et consultant

Jean C. Monty
Président et chef de l'exploitation
BCE Inc.
Président du conseil et
chef de la direction
Bell Canada

Paul M. Tellier
Président-directeur général
Canadien National

William I.M. Turner, Jr., c.m.
Président du conseil et
chef de la direction
Exsultate Inc.

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

[1] Robert E. Brown a été nommé administrateur de la Société le 19 février 1999.

Comités du conseil

Comité exécutif
Laurent Beaudoin, c.c., FCA
J.R. André Bombardier
Pierre Legrand, c.r.
Jean-Louis Fontaine
William I.M. Turner, Jr., c.m.

Comité de rémunération
Laurent Beaudoin, c.c., FCA
J.R. André Bombardier
André Desmarais
Pierre Legrand, c.r.
William I.M. Turner, Jr., c.m.

Comité de vérification
Jean-Louis Fontaine
L'hon. Jean-Pierre Goyer, c.p., c.r.
Pierre Legrand, c.r.
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 et
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

Robert Greenhill
Vice-président, initiatives stratégiques

Paul H. Larose[2]
Vice-président, finances

François Lemarchand
Vice-président et trésorier

Michel Lord
Vice-président, communications et
relations publiques

Louis Morin
Vice-président, finances

Michael P. O'Bree
Vice-président, vérification interne

Bary J. Olivella
Vice-président, projets spéciaux

Ingeborgit Reweiler
Vice-présidente, Six Sigma

Jacques Savard
Vice-président et contrôleur

Richard T. Sloan
Vice-président directeur général,
ingénierie financière

Michael P. Tinker
Vice-président, ressources humaines
et développement organisationnel

Marie-Claire Simoneau
Adjoint exécutif au président
du conseil

[2] Paul H. Larose, qui prend sa retraite le 30 septembre 1999, n'occupe plus le poste de vice-président, finances depuis le 1er avril 1999 et agit à titre de conseiller auprès de Louis Morin.

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
Président et chef de l'exploitation
Bombardier International

Pierre-André Roy
Président et chef de l'exploitation
Bombardier Capital

Renseignements aux actionnaires

Bombardier Inc.

Capital social autorisé et émis au 31 janvier 1999

	Autorisé	Émis
Actions classe A	896 000 000	176 707 676
Actions classe B	896 000 000	506 465 319
Actions privilégiées, série 2	12 000 000	12 000 000

Inscriptions boursières

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

Incorporation

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

Agent de tranfert 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.
1, Place Ville-Marie
Montréal (Québec)
Canada H3B 3M9

Secrétaire de la Société

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

Assemblée annuelle

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu le mardi 22 juin 1999, à 11 heures, au Centre Sheraton de Montréal.

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

HallŽ • Lachance & Doyon inc.

La page couverture et la section Žditoriale du prŽsent rapport annuel ont ŽtŽ imprimŽes sur des papiers sans acide et recyclables. La section financi•re a ŽtŽ imprimŽe sur un papier recyclŽ ˆ 100 %, contenant 75 % de fibres postconsommation.

BOMBARDIER
AÉRONAUTIQUE

BOMBARDIER
PRODUITS RÉCRÉATIFS

BOMBARDIER
TRANSPORT

BOMBARDIER
CAPITAL

BOMBARDIER
INTERNATIONAL

La diversité, notre force

BOMBARDIER

Imprimé au Canada – ISBN 2-921393-38-7
Dépôt légal, Bibliothèque nationale du Québec