Bombardier Inc.

Rapport annuel
Exercice clos le 31 janvier 1997

Produits et services novateurs: sources de notre croissance

TABLE DES MATIÈRES

Bombardier Inc.

Faits saillants 1

Activités 2

Rapport aux actionnaires 4

Responsabilité sociale 7

Discussion et analyse de la direction 9

- Bombardier Transport 10
- Bombardier Produits de consommation motorisés 14
- Bombardier Aéronautique 18
- Bombardier Services 24
- Bombardier Capital 26
- Résultats consolidés 28

Section financière 33

Divisions et filiales 66

Conseil d'administration et direction 68

Renseignements aux actionnaires 69

La page couverture présente des produits qui, à l'instar de plusieurs nouveaux services, illustrent le rôle de l'innovation dans la croissance de Bombardier.

On y trouve l'avion d'affaires Global Express de Bombardier; l'automotrice Talent de Talbot; le véhicule électrique de proximité (NEV); le monorail destiné à la ville de Jacksonville, en Floride; l'appareil Regional Jet de Canadair de série 700; et le bateau à propulsion par jet Sea-Doo Challenger 1800.

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

An English copy
is available upon request
to the Corporate Secretary
Bombardier Inc.
800 René-Lévesque Blvd. West
Montréal, Québec
H3B 1Y8

Tous droits réservés
Bombardier Inc. 1997

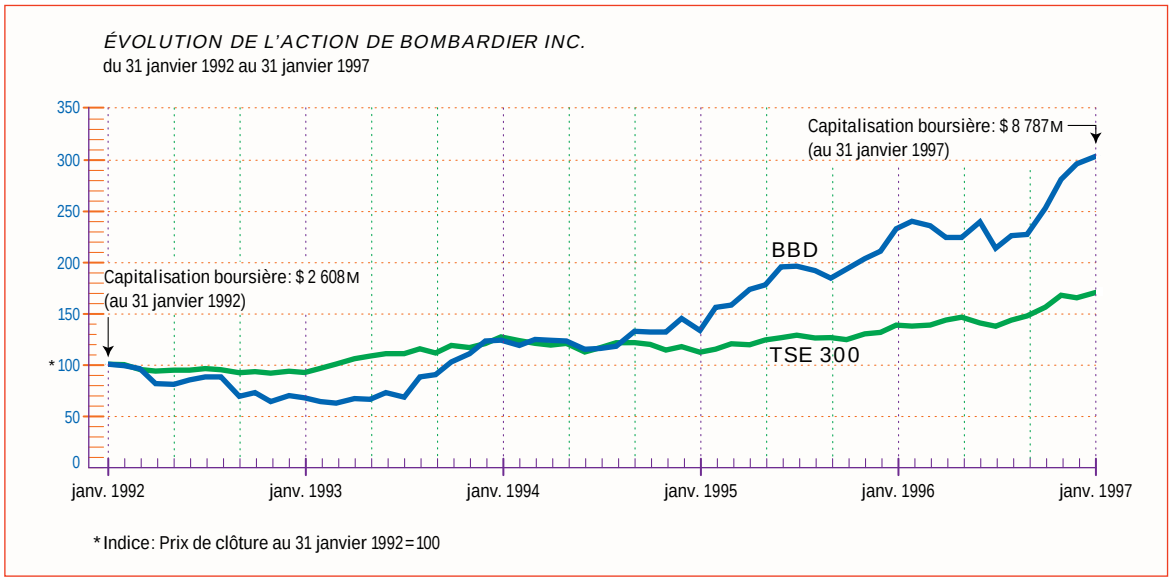
FAITS SAILLANTS

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

Pour les exercices clos les 31 janvier	1997	1996 (redressé)
Revenus	$ 7 975,7	$ 7 123,4
Bénéfice avant moins-value du placement en unités d'actions d'Eurotunnel et impôts sur le revenu	$ 606,3	$ 467,2
Moins-value du placement en unités d'actions d'Eurotunnel	$ —	$ 231,4
Bénéfice avant impôts sur le revenu	$ 606,3	$ 235,8
Impôts sur le revenu	$ 200,1	$ 77,8
Bénéfice net	$ 406,2	$ 158,0[1]
Bénéfice net par action ordinaire	$ 1,18	$ 0,45[1]
Dividende par action ordinaire :		
Classe A	$ 0,20000	$ 0,20000
Classe B	$ 0,20625	$ 0,20625

Aux 31 janvier	1997	1996 (redressé)
Total de l'actif	$ 7 950,3	$ 6 392,6
Avoir des actionnaires	$ 2 212,6	$ 1 818,9
Acquisitions d'immobilisations	$ 232,4	$ 297,8
Carnet de commandes	$ 10 411,4	$ 10 356,3
Valeur comptable de l'action ordinaire	$ 6,01	$ 4,92
Nombre d'actions ordinaires	337 638 037	335 036 511
Actionnaires inscrits	11 541	9 873

[1] Au 31 janvier 1996, 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 ($ 0,47 par action ordinaire). Excluant cette moins-value, le bénéfice net serait de $ 313,0 millions ($ 0,92 par action ordinaire).



Bombardier Inc.

Domaines d'activité
- Transport
- Produits de consommation motorisés
- Aéronautique
- Services
- Services financiers et immobiliers

Installations de production
Canada
États-Unis
Mexique
Allemagne
Autriche
Belgique
Finlande
France
Royaume-Uni

Nombre d'employés
41 000

Marchés
- Sur les cinq continents, avec forte concentration en Amérique du Nord et en Europe
- Plus de 85 % des revenus réalisés sur des marchés à l'extérieur du Canada

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

Les adresses des divisions et filiales figurent en pages 66 et 67.

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

Bombardier Transport

Bureau de direction :
Saint-Bruno (Québec)
Autre bureau : Hong Kong

Activités nord-américaines

Division du transport en commun (Canada)
Bureau de direction : Saint-Bruno (Québec) • Installations de production : La Pocatière (Québec); Kingston et Thunder Bay (Ontario) • Principaux produits : voitures de métro; véhicules légers sur rail; automotrices électriques et diesel de banlieue; voitures de train de banlieue à simple et double niveau; voitures de train interurbain; train interurbain à grande vitesse; le train LRC*; train monorail

Auburn Technology, Inc. (États-Unis)
Bureau de direction : Auburn (New York) • Installations de production : Auburn (New York) • Principales activités : usinage de blocs moteurs; fabrication de composants pour le Groupe Transport et le Groupe Aéronautique

Bombardier Transit Corporation (États-Unis)
Bureau de direction : New York (New York) • Autres bureaux : Bensalem (Pennsylvanie); Washington (D.C.); Sacramento (Californie); Orlando (Floride) • Installations de production : Barre (Vermont); Plattsburgh (New York) • Activités : fabrication de composants, assemblage et essai de véhicules de transport en commun

Division des systèmes de transport (Canada)
Bureau de direction : Kingston (Ontario) • Autres bureaux : Orlando (Floride); Djakarta (Indonésie); Kuala Lumpur (Malaisie); Taipei (Taiwan); Bangkok (Thaïlande) • Principaux produits : systèmes de métro léger automatique; systèmes de transport monorail et de navettes automatisées

Bombardier-Concarril, S.A. de C.V. (Mexique)
Bureau de direction : Mexico (D.F.) Installations de production : Sahagún (Hidalgo) • Principaux produits : voitures de métro; voitures de métro léger

Activités européennes

Les activités européennes du Groupe Transport sont exercées par Bombardier Eurorail, dont le bureau de direction est à Bruxelles.

Division BN (Belgique)
Bureau de direction : Bruges Installations de production : Bruges; Manage • Principaux produits : voitures de train-passagers; automotrices à simple et double niveau; voitures de métro; véhicules légers sur rail; tramways; matériel TGV†; locomotives électriques et diesel-électriques

Bombardier Prorail Limited (Royaume-Uni)
Bureau de direction : Wakefield (Angleterre) • Installations de production : Wakefield (Angleterre) Principaux produits : véhicules légers sur rail; remise à neuf de voitures de métro et de train; bogies; caisses pour locomotives et pour voitures de train-passagers; wagons de train de marchandises; réservoirs de camion-citerne

Bombardier-Wien Schienenfahrzeuge AG (Autriche) Bureau de direction : Vienne • Installations de production : Vienne • Principaux produits : véhicules légers sur rail (tramways, métros et tramways-trains)

Société ANF-Industrie S.A. (France)
Bureau de direction : Crespin Installations de production : Crespin Principaux produits : tramways; tramways sur pneus (GLT*); métros; métros automatiques; autorails; automotrices électriques à simple et double niveau; turbotrains; matériel TGV; bogies

Waggonfabrik Talbot GmbH & Co. KG (Allemagne)
Bureau de direction : Aix-la-Chapelle Installations de production : Aix-la-Chapelle • Principaux produits : voitures de train-passagers à simple et double niveau; rames automotrices diesel et électriques; bogies; wagons de train de marchandises; wagons de train de marchandises automoteurs

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

Bombardier Produits de consommation motorisés

Bureau de direction :
Montréal (Québec)

Division motoneige (Canada, Finlande, États-Unis)
Bureau de direction : Valcourt (Québec) • Installations de production : Valcourt (Québec); Rovaniemi (Finlande) • Principaux produits : les motoneiges Ski-Doo* et Lynx* Distribution : Sherbrooke (Québec); Wausau (Wisconsin)

Division des produits marins (États-Unis, Canada)
Bureau de direction : Melbourne (Floride) • Installations de production : Saint-Antoine-de-Tilly et Valcourt (Québec); Benton (Illinois) • Principaux produits : les motomarines Sea-Doo*; les bateaux à propulsion par jet Sea-Doo et les bateaux Celebrity* Distribution : Sherbrooke (Québec); Wausau (Wisconsin)

Bombardier-Rotax GmbH (Autriche)
Bureau de direction : Gunskirchen Installations de production : Gunskirchen • Principaux produits : moteurs Rotax* pour les motoneiges, les motomarines et les bateaux à propulsion par jet de Bombardier et pour motocyclettes, scooters, petits avions et avions ultra-légers

Division NEV (Canada)
Bureau de direction : Sherbrooke (Québec) • Installations de production : Sherbrooke (Québec) Principal produit : véhicule électrique de proximité (NEV*)

Bombardier Aéronautique

Bureau de direction :
Dorval (Québec)

Canadair (Canada)
Bureau de direction : Dorval (Québec) • Installations de production : Saint-Laurent et Dorval (Québec) Principaux produits : biréacteur à large fuselage Challenger*; avion d'affaires à très grande distance franchissable Global Express* de Bombardier; avion amphibie CL-415*; avion de ligne Regional Jet* de Canadair; composants de cellule d'avion; aménagement intérieur d'avions; formation au pilotage et à la maintenance d'avions d'affaires et d'avions commerciaux

Learjet Inc. (États-Unis)
Bureau de direction : Wichita (Kansas) • Installations de production : Wichita (Kansas); Tucson (Arizona) Principaux produits : avions d'affaires Learjet* comprenant le modèle de petite taille 31A, l'appareil léger-moyen Learjet 45 et le modèle de taille moyenne Learjet 60 à portée transcontinentale; maintenance, peinture et aménagement intérieur d'avions

de Havilland Inc. (Canada)
Bureau de direction : Downsview (Ontario) • Installations de production : Downsview (Ontario) Principaux produits : gamme d'avions de transport régional à turbopropulsion Dash 8*; composants de cellule d'avions; montage final du biréacteur d'affaires Global Express; peinture et aménagement intérieur d'avions

Short Brothers plc (Royaume-Uni)
Bureau de direction : Belfast (Irlande du Nord) • Installations de production : dans la région de Belfast • Principaux produits : composants de cellule d'avions; nacelles de moteurs et composants de nacelles

Shorts Missile Systems Limited (Royaume-Uni)
Bureau de direction : Belfast (Irlande du Nord) • Installations de production : Belfast (Irlande du Nord) • Principaux produits : systèmes de défense aérienne rapprochée Starburst* et Starstreak*; systèmes de commande et de contrôle Samantha* et Clara*; système de tir automatique Aspic*

International Nacelle Systems EEIG (France, Royaume-Uni)
Bureau de direction : Paris (France)
Services : commercialisation de nacelles de moteurs d'avions

Société Internationale de Nacelles (France)
Bureau de direction : Toulouse
Installations de production : Toulouse
Activité : montage de moteurs en nacelles

Division Business JetSolutions (États-Unis)
Bureau de direction : Dallas (Texas)
Services en matière de transport d'affaires comprenant un plan multipropriété et des programmes d'exploitation d'avions d'affaires nolisés

Bombardier Services

Bureau de direction :
Montréal (Québec)

Division systèmes de défense (Canada)
Bureau de direction : Mirabel (Québec) • Principaux services et produits : soutien technique aux aéronefs militaires et commerciaux; modification d'aéronefs en vue de missions spéciales; formation au pilotage; système de reconnaissance sans pilote CL-327*

Division des services de soutien (Royaume-Uni)
Bureau de direction : Christchurch (Dorset) • Principaux services et produits : gestion d'installations, maintenance, formation au pilotage et services de soutien logistique y compris des opérations clés en main à vocation civile ou militaire; équipement de simulation et d'entraînement; cibles aériennes

West Virginia Air Center (États-Unis)
Bureau de direction : Bridgeport (Virginie occidentale) • Principaux services : maintenance, peinture, modification ou remise à neuf d'avions civils et militaires; services de soutien logistique pour la flotte d'avions C-23B+

Division industrielle (Canada)
Bureau de direction : Granby (Québec)
Installations de production : Granby (Québec) • Principaux produits et services : service de damage de neige; 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

Bombardier Capital

Bureau de direction :
Colchester (Vermont)

Bombardier Capital Inc. (États-Unis)
Bureau de direction : Colchester (Vermont) • Services : financement de stocks de concessionnaires dans une variété de secteurs; financement et location d'avions et d'équipements commerciaux et industriels; gestion, location et financement de technologies et services de communications de manufacturiers à concessionnaires pour les usagers d'ordinateurs et d'équipements de télécommunications • Bureaux de vente : Atlanta (Georgie); Garden City (New York); Jacksonville (Floride)

Bombardier Credit Receivables Corporation (États-Unis) • Bureau de direction : Colchester (Vermont) • Services : financement de stocks de concessionnaires dans une variété de secteurs

BCI Finance Inc. (États-Unis)
Bureau de direction : Colchester (Vermont) • Services : financement d'avions

Bombardier Capital Ltée (Canada)
Bureau de direction : Valcourt (Québec) • Services : financement de stocks de concessionnaires dans une variété de secteurs; financement et location d'équipements industriels
Bureau de vente : Brossard (Québec)

La Financière Bombardier Inc. (Canada)
Bureau de direction : Calgary (Alberta)
Services : location d'avions et d'équipements industriels

Bombardier Inc., services immobiliers (Canada)
Bureau de direction : Saint-Laurent (Québec) • Mandat : développement des terrains de la Société appelés à changer de vocation

Bombardier Capital International B.V. (Finlande)
Bureau de direction : Rovaniemi
Services : financement de stocks de concessionnaires et autres services de financement en Europe

Les résultats atteints au cours de l'exercice 1996-1997 sont satisfaisants. Des ventes accrues et une marge bénéficiaire en hausse ont entraîné un accroissement de 30 % du bénéfice net exclusion faite de la dévaluation prise sur le placement en unités d'actions d'Eurotunnel, alors que les revenus se sont élevés à $ 8,0 milliards, soit 13 % de plus qu'à l'exercice précédent.

Depuis les cinq dernières années, les revenus d'exploitation de la Société ont plus que doublé et nous avons maintenu une situation financière saine, tout en réalisant des investissements considérables.

Laurent Beaudoin,
président du conseil et chef de la direction

Les défis engendrés par l'expansion rapide de l'entreprise ont exigé que nous ajustions régulièrement nos structures et modes de gestion. Nous en avons fait, au cours du dernier exercice, une réévaluation approfondie qui a donné lieu à des changements organisationnels importants dont les effets positifs se font déjà sentir de façon concrète.

Premièrement, nous avons décidé de réunir au sein du nouveau Groupe Services un ensemble d'activités et de ressources qui étaient réparties dans divers groupes afin de créer un pôle additionnel de croissance pour la Société.

La mise en commun de notre expérience et de nos compétences dans ce secteur renforcera notre présence dans le marché en pleine croissance des services de soutien, de maintenance, de formation et de gestion des opérations, tant pour le secteur public que privé. On retrouve d'ailleurs dans ce rapport annuel une première revue des activités de ce groupe.

Nous avons ensuite rassemblé, au sein d'entités au mandat élargi, nos activités aéronautiques et nos activités de transport dont la responsabilité était jusque là partagée entre des groupes nord-américains et européens.

Ce regroupement de nos activités tient compte, d'une part, de la mondialisation de la concurrence et des nouveaux débouchés qui s'offrent à nos produits à peu près partout dans le monde. Il favorisera en outre une allocation optimale de nos ressources tout en facilitant la coordination et l'intégration de fonctions critiques telles l'ingénierie, la fabrication et les achats.

Chacun de nos cinq groupes est maintenant dirigé par un président et chef de l'exploitation, investi de responsabilités accrues à l'égard du développement de son secteur. Des comités exécutifs de direction ont aussi été mis en place pour chaque groupe afin d'assurer le suivi des activités d'exploitation et de faciliter la coordination avec le siège social.

Nous avons créé au siège social le poste de vice-président exécutif, stratégie et affaires corporatives, afin de mieux coordonner les fonctions de planification stratégique, des ressources humaines et du développement organisationnel, des affaires publiques, de la trésorerie et de l'ingénierie financière.

L'organisation se transforme pour s'adapter à de nouvelles réalités mais les objectifs de la Société demeurent les mêmes. À cet égard, les résultats atteints au cours de l'exercice témoignent de notre détermination à poursuivre sur la voie de la croissance, du leadership dans nos marchés et de l'amélioration de notre rentabilité.

AÉRONAUTIQUE

Le secteur de l'aéronautique a connu une année d'intense activité marquée par un nombre record de livraisons d'appareils et de nouvelles commandes ainsi que par les progrès réalisés dans nos programmes de développement de nouveaux avions.

Nous avons livré au cours de l'exercice 90 avions régionaux, 70 avions d'affaires et 8 avions amphibies pour un total de 168 appareils, soit 22 de plus que l'année précédente.

Notre leadership s'est affirmé dans le segment des avions régionaux turbopropulsés et à réaction de 20 à 90 sièges. Durant l'année civile 1996, nous avons enregistré des commandes pour 129 avions sur un total de 312 dans ce segment, ce qui représente une part de marché de l'ordre de 41 % par rapport à 27 % en 1995.

Parmi les autres faits marquants de l'exercice, soulignons les 30 livraisons de l'avion Challenger 604, un chiffre record pour ce jet d'affaires gros porteur.

Après sa première année complète d'activité, la Division Business JetSolutions*, qui vend des avions d'affaires en propriété partagée, comptait déjà plus de 100 clients.

Nos programmes de développement de nouveaux avions ont tous progressé à un rythme satisfaisant.

Après un premier vol réalisé avec succès le 13 octobre, les essais en vol du Global Express ont permis de démontrer la performance exceptionnelle de ce nouveau jet d'affaires à très long rayon d'action. L'appareil pourra, notamment, franchir sans escale la distance de 6 500 milles nautiques, soit le trajet New York-Tokyo, à la vitesse de Mach 0,85 plutôt que de Mach 0,80 tel qu'annoncé lors du lancement de l'avion. À la vitesse de croisière de Mach 0,80, le Global Express pourra franchir 6 700 milles nautiques, soit 200 de plus que prévu.

Le vol initial d'un autre appareil aura lieu à l'automne 1997, celui de l'avion régional à turbopropulsion Dash 8 de série 400, un modèle à 70 places, dont l'entrée en service commercial est prévue en 1999.

Officiellement lancé en fin d'exercice, le programme du biréacteur Regional Jet de Canadair, série 700, à 70 places, version allongée des avions de ligne à 50 places CRJ, séries 100 et 200, a été accueilli avec enthousiasme par les clients potentiels. Le début des livraisons de l'appareil aura lieu en l'an 2000. Premier avionneur à offrir un jet de 50 places aux transporteurs régionaux, Bombardier fait encore preuve de son leadership, devenant le seul fabricant à offrir une famille de jets régionaux avec tous les avantages que la communité apporte aux exploitants.

Il faut noter en outre l'acquisition de la part de 49 % du capital-actions de de Havilland détenue par le gouvernement de l'Ontario.

En vue d'offrir des services complets à nos clients, en particulier à ceux du Global Express, nous avons également fait l'acquisition des installations de finition d'intérieur d'avions d'affaires de la société Innotech, à Dorval. En raison du volume d'activité prévu, nous avons décidé d'ajouter un nouveau centre de finition au coût de $ 50 millions, également à Dorval, entièrement dédié au Global Express.

Produits de consommation motorisés

Le secteur des produits de consommation motorisés a également affiché d'excellents résultats grâce surtout à des gains importants de parts de marché.

Alors que le marché de la motomarine connaissait une légère baisse en Amérique du Nord en raison de mauvaises conditions climatiques, nos ventes se sont accrues de façon importante, ce qui a hissé la part de marché mondial des motomarines Sea-Doo de 42 % à 50 %.

Les ventes de l'industrie de la motoneige ont de leur côté été affectées par un début de saison hivernale peu favorable dans le nord-est du Canada et des États-Unis. La part de marché des motoneiges Ski-Doo a connu une hausse sensible, passant de 27 % à 30 %, à la suite d'une bonne augmentation de nos ventes.

Des membres de la haute direction en réunion de travail. De gauche à droite : Laurent Beaudoin, Jean Rivard, Paul Larose, Jean-Louis Fontaine, Marie-Claire Simoneau et Yvan Allaire.

Forts des succès remportés par nos motomarines, bateaux et motoneiges, nous continuons à miser sur l'innovation et l'extension de nos gammes de produits pour fidéliser notre clientèle et attirer de nouveaux consommateurs. Nous estimons que le marché nord-américain continue d'offrir un bon potentiel pour ces produits. Les taux de croissance élevés réalisés par ailleurs dans les marchés internationaux rendent ceux-ci de plus en plus attrayants.

Notre progression future reposera aussi sur une plus large diversification de nos produits. Par exemple, nous avons, en janvier dernier, effectué les premières livraisons du NEV, un véhicule électrique de proximité destiné principalement aux déplacements en milieux résidentiels dans les communautés du sud des États-Unis.

Transport

Le Groupe Transport a maintenu en 1996-1997 un niveau d'activité égal à celui de l'exercice précédent. Sa performance a toutefois souffert de la non-rentabilité de certaines commandes de tramways réalisées dans nos usines de Belgique et d'Autriche.

Le Groupe a par ailleurs vu ses efforts couronnés par l'obtention de commandes majeures. La plus importante a été celle reçue d'Amtrak pour la fabrication des voitures et des locomotives du train à grande vitesse destiné au service entre Washington, New York et Boston. Ce contrat ouvre des perspectives intéressantes pour la technologie du train à inclinaison mise au point par Bombardier.

En Europe, l'automotrice Talent*, un produit novateur développé par Waggonfabrik Talbot, a réalisé une première percée de taille en obtenant une commande des chemins de fer allemands pour 120 rames de trois voitures, soit 360 voitures au total.

Le Groupe Transport a continué à prospecter très activement de nouveaux marchés géographiques, en particulier ceux des pays asiatiques en forte croissance. Des bureaux ont été établis à Bangkok, Beijing, Djakarta, Kuala Lumpur et Taipei afin de tirer parti de l'essor du marché des systèmes de transport urbain clés en main dans cette partie du monde. En Chine, le projet d'une coentreprise de fabrication de matériel roulant a franchi une étape importante lorsque le gouvernement chinois en a approuvé les termes.

Services financiers

Source de plus en plus importante de rentabilité pour la Société, le Groupe Bombardier Capital entend déployer ses activités, de façon graduelle, dans de nouveaux créneaux de marché.

Au cours du nouvel exercice, le Groupe établira des bureaux à Jacksonville, en Floride, afin de desservir le marché des prêts aux consommateurs pour le financement de produits achetés chez des concessionnaires dont nous finançons déjà les inventaires. Le Groupe abordera en outre certains créneaux spécialisés du marché des prêts hypothécaires.

Perspectives

Grâce à une croissance exceptionnelle, la Société a réussi au cours des dernières années à se tailler des positions concurrentielles avantageuses dans chacun de ses secteurs d'activité.

Au cours de l'exercice, des progrès ont été accomplis dans nos activités d'exploitation comme en témoigne l'amélioration sensible de notre marge bénéficiaire. La marge du bénéfice avant impôts sur le revenu a atteint 7,6 % mais nous entendons renouveler nos efforts pour l'augmenter au cours des prochaines années jusqu'à un niveau cible de 9 %.

À cette fin, nous avons mis en place une série de mesures, tel un système de rémunération variable liée à l'atteinte d'objectifs élevés de rentabilité. Nous sommes en voie d'implanter, en commençant par l'aéronautique, un programme d'amélioration de la qualité et des coûts, connu sous le nom de Six Sigma, qui donne des résultats jugés exceptionnels par la direction d'entreprises qui l'ont adopté comme General Electric et AlliedSignal aux États-Unis. Cette initiative majeure manifeste notre volonté d'atteindre les niveaux de performance les plus élevés.

La direction de la Société entrevoit l'avenir avec confiance et elle compte, pour atteindre ses objectifs, sur le dévouement d'un personnel compétent et motivé. Je remercie d'ailleurs tous nos employés de leur appui au cours de l'exercice.

Je tiens également à remercier les membres du conseil d'administration de leur soutien. J'adresse un message particulier de reconnaissance à M. Pierre Côté, dont le mandat à titre d'administrateur ne sera pas renouvelé puisqu'il a atteint l'âge de la retraite obligatoire selon les règles de la Société. Pendant plus de 20 années, il nous a fait bénéficier, tant au sein du conseil que de plusieurs de ses comités, de son sens aigu des affaires, de sa vaste expérience et de ses grandes qualités professionnelles.

Au nom du conseil d'administration,

Le président du conseil
et chef de la direction,

Laurent Beaudoin, FCA

Montréal, Canada
Le 15 mai 1997

La notion de responsabilité sociale de Bombardier est inscrite dans la mission même de l'entreprise. Elle découle de la volonté d'enracinement de la Société dans toutes les collectivités où elle est présente et ses activités à cet égard prennent des formes diverses selon les besoins de ces différents milieux et selon l'initiative des employés.

La Fondation J. Armand Bombardier

La Fondation, dirigée par un conseil des gouverneurs que préside Mme Janine Bombardier, fille du fondateur, est un organisme de charité qui reçoit à chaque année de Bombardier Inc. 3 % de son bénéfice avant impôts. Les revenus du fonds de dotation ainsi constitué ont permis cette année à la Fondation de distribuer près de $3 millions à des organismes régionaux et nationaux qui œuvrent dans les domaines de l'éducation, de la santé et des arts.

Au cours du dernier exercice, la Fondation a été particulièrement attentive aux besoins du secteur de l'éducation.

Au nombre des contributions majeures de la Fondation en 1996, on compte celle qui a permis la création, à l'Université Laval, à Québec, d'une chaire de simulation numérique, méthode qui permet la conception et la mise au point de nouveaux produits sans avoir recours à l'expérimentation, sauf en phase finale du design.

L'École de Technologie Supérieure de l'Université du Québec a reçu un don pour la création d'un laboratoire de productique avancée, destiné à la formation de personnel qualifié et à la réalisation de projets de recherche de haut calibre en matière de conception et de conduite de systèmes modernes de production.

Avec un don majeur de la Fondation, l'Université de Sherbrooke mettra sur pied un nouveau programme de formation en génie mécanique. L'Université McGill et l'Université de Waterloo ont également bénéficié des programmes d'aide de la Fondation au financement de projets de formation d'ingénieurs.

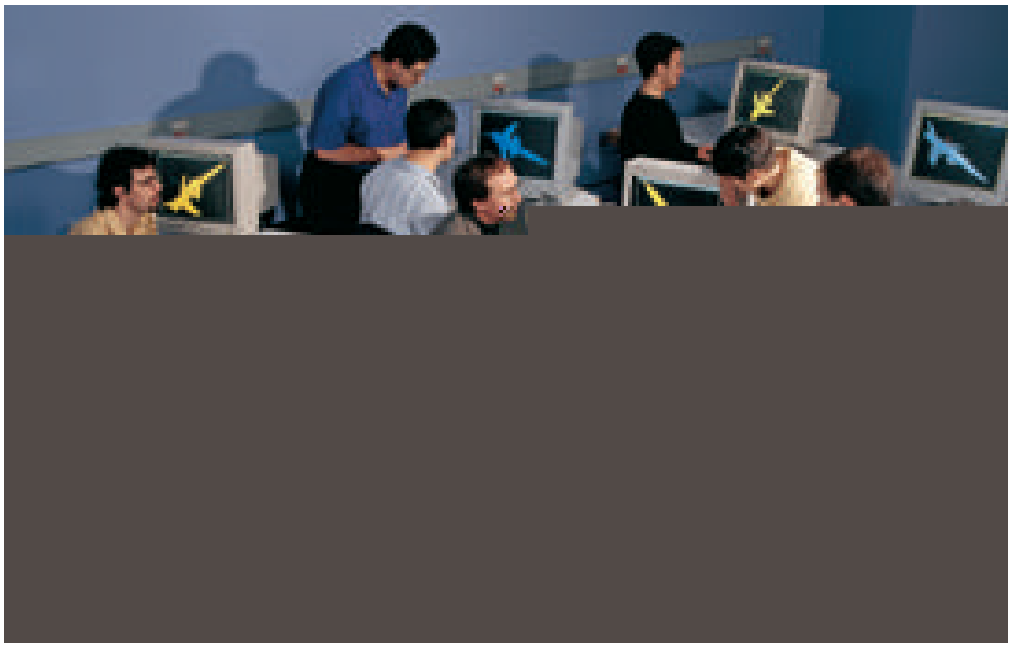
La Fondation a également été très active dans le domaine des œuvres sociales. Parmi ses plus importantes contributions, on note sa participation au financement du programme 1-2-3 GO qui cherche à donner aux collectivités de certains quartiers défavorisés de Montréal la capacité de fournir à leurs tout-petits de 0 à 3 ans un environnement social et économique de qualité.

Le Musée J. Armand Bombardier

Le Musée J. Armand Bombardier de Valcourt, seul musée de sciences et technologie privé au Québec, poursuit par divers moyens, sous l'égide de la Fondation, la mise en valeur de sa collection dédiée à l'histoire de la motoneige et à la connaissance de sa contribution à notre héritage culturel et industriel.

Un investissement d'un million de dollars pour l'aménagement de nouveaux locaux permet dorénavant une gestion centralisée de la collection. Les nombreux objets qui doivent être restaurés, avant leur exposition au public, sont maintenant entreposés dans des conditions beaucoup plus favorables.

Le Musée a présenté, en cours d'année, plusieurs expositions temporaires dont l'une, Bombardier en vol, racontait l'histoire des avionneurs Canadair, de Havilland, Learjet et Shorts.



Étudiants et étudiantes reçoivent une formation de pointe au laboratoire de productique avancée qui a été créé à l'École de Technologie Supérieure de l'Université du Québec, grâce à l'appui financier de la Fondation J. Armand Bombardier.

Le Centre culturel Yvonne L. Bombardier

Ce Centre culturel, créé en 1972 et dont la Fondation J. Armand Bombardier assure le soutien financier, abrite une bibliothèque de 40 000 volumes et revues. Environ 1 000 personnes, enfants et adultes de la région de Valcourt, y sont abonnées et la fréquentation s'y établit annuellement à 13 000 visites. La Fondation a complété cette année l'informatisation de ce service.

L'apport des employés

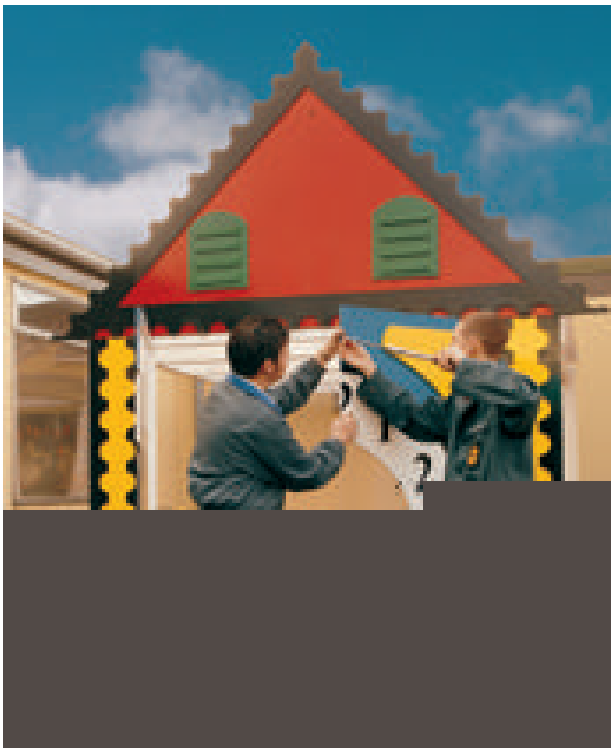
Les employés de Bombardier mettent également à contribution leurs ressources et leur imagination dans l'exercice des responsabilités sociales de l'entreprise dans leurs communautés respectives.

Ainsi, le Groupe Produits de consommation motorisés a organisé, au cours de l'été dernier, une audacieuse initiative destinée à venir

en aide à la recherche sur les maladies infantiles. Il a convié une trentaine de personnalités du monde des affaires, des arts et des médias à une excursion de 250 kilomètres sur le fleuve Saint-Laurent entre Québec et Montréal.

Encadrées par plusieurs employés spécialisés de Bombardier, une quarantaine de motomarines ont fait le voyage, recueillant des commandites qui ont permis au Groupe, conjointement avec la Fondation J. Armand Bombardier, de remettre $105 000 à la Fondation de la recherche sur les maladies infantiles.

Le Groupe Transport a contribué pour sa part à plusieurs initiatives communautaires locales et collaboré financièrement au projet spécial de Chantiers Jeunesse destiné, avant la venue de l'hiver, au nettoyage des berges de la rivière Saguenay à la suite des inondations.



La construction d'une aire de jeu pour enfants handicapés faisait partie des travaux communautaires réalisés en 1996 par les apprentis de Short Brothers, dans le cadre de leur programme de formation.

De leur côté, les employés de Canadair, par l'entremise de leur Caisse de bienfaisance, ont pris l'initiative d'une campagne de souscription au bénéfice des sinistrés des inondations de la région du Saguenay. Les employés de différents établissements de Bombardier se sont joints à ceux de Canadair et ont pu ainsi, avec la participation de la Fondation J. Armand Bombardier, remettre à la Société canadienne de la Croix-Rouge une somme de $200 000 destinée aux populations sinistrées.

Pour la troisième année consécutive, les cyclistes de de Havilland, appuyés par la direction, ont remporté, contre des équipes cinq fois plus nombreuses, la Roue d'Or, récompense destinée à l'entreprise dont l'équipe recueille la plus forte somme au profit de la Fondation des maladies du cœur lors de la course « Ride for Heart ».

En outre, de Havilland participe financièrement à d'importants programmes du YMCA ainsi qu'à la formation artistique dans une école secondaire avoisinant l'usine.

À Wichita, au Kansas, Learjet a apporté son soutien à une école pour enfants handicapés d'âge préscolaire et à un organisme d'aide aux personnes souffrant de troubles de la parole et de l'ouïe. Les employés, de leur côté, ont contribué entre autres aux œuvres de la Banque alimentaire du Kansas.

À Belfast, les apprentis de Short Brothers ont mérité la reconnaissance de la « Employees in the Community Awards » du Royaume-Uni pour leurs travaux au sein de la collectivité. Ces travaux communautaires, qui font partie des programmes de formation des apprentis à Short Brothers, comprenaient cette année des interventions visant à créer, à Belfast, un parc récréatif pour les enfants, le jardin d'une résidence pour gens âgés et le décor d'une pièce sur la Nativité dans une école pour enfants handicapés.

La protection de l'environnement

À la faveur de la publication de la version définitive de la norme ISO 14000, la Société a pu accélérer en cours d'exercice la mise en place d'un système de gestion environnementale correspondant aux exigences de cette norme.

Les responsables de la gestion environnementale des usines de Bombardier ont en majorité déjà défini ou modifié leur programme afin de tenir compte des exigences du nouveau standard. Les efforts déployés dans les usines de Bruges et de La Pocatière à cet égard permettent de croire que la mise en place de ce système de gestion y sera complétée au cours du prochain exercice.

Le rythme de réduction des déchets solides et d'utilisation d'emballages représente un progrès sensible dans la poursuite des objectifs fixés. Des dispositions ont été prises afin d'identifier de nouveaux paramètres d'évaluation de performance environnementale. Ces indicateurs permettront de quantifier les résultats attribuables à l'utilisation du système de gestion et en faciliteront l'évaluation. Un logiciel de gestion de l'information environnementale a été choisi pour compléter le système. Il sera utilisé éventuellement par l'ensemble des établissements de la Société.

La Société a respecté en cours d'exercice les lois et règlements à portée environnementale auxquels sont soumises ses activités manufacturières et elle a complété l'exercice sans encourir d'effets négatifs attribuables à des événements environnementaux significatifs.

S'appuyant sur des outils informatiques de gestion environnementale, la Société poursuivra au cours du prochain exercice ses efforts d'intégration de la norme ISO 14000 à ses activités manufacturières. Les plans d'action déjà mis en œuvre seront poursuivis et, au besoin, feront l'objet d'ajustements afin de refléter et de confirmer les objectifs de la Société en matière de protection de l'environnement.

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

L'automotrice diesel Talent, mise au point par Waggonfabrik Talbot pour répondre aux besoins du transport-passagers régional et suburbain, a permis à Bombardier d'effectuer une percée auprès des chemins de fer allemands.

Les résultats d'exploitation de Bombardier dans ce secteur proviennent des activités du Groupe Transport, dont la composition est décrite à la page 2 du présent rapport.

Pour l'exercice 1996-1997, les ventes dans le secteur du transport sont demeurées au même niveau qu'à l'exercice précédent, soit à $ 1,6 milliard.

Bien qu'une bonne performance ait été obtenue dans l'exécution de la majorité des contrats, le bénéfice avant impôts sur le revenu a connu une baisse de 36 %, en raison essentiellement de la non-rentabilité des travaux reliés à certaines commandes de tramways que le Groupe Transport réalise dans ses installations belges et autrichiennes. C'est ainsi que le bénéfice avant impôts sur le revenu s'est établi à $ 63,8 millions en 1996-1997, comparativement à $ 100,3 millions en 1995-1996, ce qui a entraîné un déclin de la marge bénéficiaire. Cependant, les causes de cette diminution ont été identifiées et les mesures de redressement qui ont été prises devraient contribuer à l'amélioration du rendement à l'exercice 1997-1998.

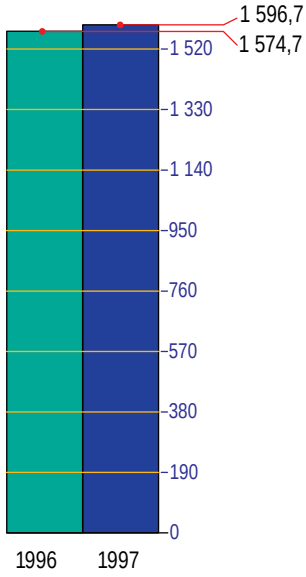
La valeur du carnet de commandes dans le secteur du transport au 31 janvier 1997 se situait à $ 3,8 milliards, comparativement à $ 3,9 milliards au 31 janvier 1996. La répartition du carnet était sensiblement la même, soit : $ 1,7 milliard pour les activités nord-américaines et $ 2,1 milliards pour les activités européennes.

Activités

Le Groupe Transport conçoit, produit et commercialise une gamme complète de véhicules pour le transport-passagers sur rail urbain, de banlieue et interurbain, ainsi que des systèmes de transport-passagers intégrés pour les projets clés en main.

Livraisons et travaux en cours (Amérique du Nord)

En 1996-1997, le Groupe a achevé la réalisation de trois commandes en livrant 38 voitures de train Superliner[††] II à la National Railroad Passenger Corporation (Amtrak), des États-Unis, 11 voitures de banlieue à deux niveaux à la BC Transit et cinq voitures de banlieue à deux niveaux à la Tri-County Commuter Rail Authority, de Floride. Les expéditions comprenaient aussi les 126 dernières de 234 voitures de métro remises à neuf pour la Sistema de Transporte Colectivo de México.



VENTES
(en millions de dollars canadiens)

Transport
Exercices clos les 31 janvier

L'exécution d'une commande de 216 voitures de métro de la Toronto Transit Commission s'est poursuivie, avec la livraison de 18 véhicules, pour un total cumulatif de 24.

La fourniture de voitures de train de banlieue à rames réversibles a débuté sur des commandes de la Metro North, de New York, et de la New Jersey Transit, qui ont respectivement pris possession de 34 et 46 véhicules. Des travaux d'ingénierie et de pré-production ont été réalisés sur une commande de 78 voitures pour le métro de Mexico et sur diverses autres commandes.

Dans le cadre de projets de systèmes de transport clés en main, le Groupe a livré les 66 dernières de 108 voitures de métro commandées par la municipalité du Grand Ankara, en Turquie, et procède actuellement à des essais en vue de la mise en service du système. Le Groupe a, par ailleurs, expédié les 16 premiers de 70 véhicules Mark II destinés à un système de métro léger automatique à Kuala Lumpur, en Malaisie, et a réalisé des travaux d'ingénierie et de pré-production pour le projet de Jacksonville, en Floride.

[††] Marque déposée de la National Railroad Passenger Corporation

L'innovation appliquée au design de produits de loisir

Le bateau à propulsion par jet Sea-Doo Challenger 1800

La motoneige Ski-Doo Grand Touring SE

La motomarine Sea-Doo XP

Présenté pour la première fois l'automne dernier, en Arizona, le NEV est un véhicule électrique de proximité qui peut être utilisé dans divers types de sites tels les complexes résidentiels, les campus universitaires et les centres commerciaux.

Pierre Beaudoin,
président et chef de l'exploitation,
Bombardier Produits de consommation motorisés

Les résultats d'exploitation dans ce secteur portent sur les activités du Groupe Produits de consommation motorisés de Bombardier, dont la composition est décrite à la page 2 du présent rapport.

L'augmentation soutenue des ventes unitaires de motoneiges, de motomarines, de bateaux à propulsion par jet et de moteurs Rotax a entraîné une hausse de 19 % des revenus dans le secteur des produits de consommation motorisés, soit un total de $ 1,9 milliard pour l'exercice clos le 31 janvier 1997, comparativement à $ 1,6 milliard en 1995-1996.

La progression des ventes, alliée à une excellente performance du Groupe dans tous ses champs d'activité, s'est traduite par une augmentation de 21 % de la profitabilité, de sorte que le bénéfice avant impôts sur le revenu a atteint $ 211,0 millions, comparativement à $ 174,9 millions l'an dernier. De plus, le Groupe a continué d'enregistrer une forte marge bénéficiaire.

Motoneiges

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

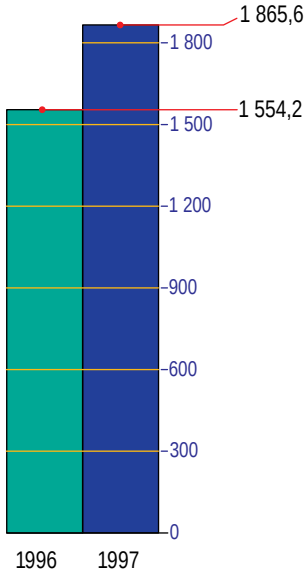
Ventes et marché (Amérique du Nord)

Après cinq années consécutives de croissance, le marché nord-américain de la motoneige est demeuré essentiellement stable en 1996-1997. En effet, les ventes de l'ensemble de l'industrie se situaient à 238 500 unités à la fin de la saison de vente, le 31 mars 1997, comparativement à 235 000 unités au 31 mars 1996. Le manque de neige en début d'hiver dans l'est du Canada et des États-Unis a été l'un des facteurs de cette stabilisation.

Les ventes unitaires de motoneiges Ski-Doo ont connu une augmentation substantielle. Par conséquent, la part de la marque Ski-Doo est passée à 30 %, en hausse sur la part de 27 % obtenue la saison précédente.

Ventes et marché (Europe)

Avec l'amélioration du climat économique dans les pays nordiques, le marché européen de la motoneige a poursuivi sa reprise en 1996-1997. Les ventes au détail de l'industrie ont atteint près de 17 300 unités, comparativement à 14 000 unités en 1995-1996, soit une augmentation d'environ 24 %. Les ventes de motoneiges Ski-Doo et Lynx ont enregistré une hausse marquée, confirmant la position de chef de file que Bombardier occupe dans ce marché avec une part de près de 50 %.



VENTES
(en millions de dollars canadiens)

Produits de consommation motorisés
Exercices clos les 31 janvier

Développement de produits

L'avance soutenue des motoneiges Ski-Doo est en partie le fruit des efforts techniques et d'ingénierie que le Groupe a consacrés ces dernières années au renouvellement et à l'amélioration de toute la ligne. La qualité qui en résulte sur le plan technologique a de nouveau été soulignée dans les médias spécialisés au cours de la saison 1996-1997. Ainsi, le modèle MX* Z 670 a été désigné « la meilleure nouvelle motoneige » par la revue Race & Rally, tandis que le modèle Summit* 670 a été proclamé « la plus puissante motoneige de montagne » par la revue Sno West. Le modèle Summit 670 a également remporté le titre de « roi de la montagne » lors de la compétition de montée de Jackson Hole, dans le Wyoming, ayant été la

première motoneige de série à atteindre le sommet de la pente depuis la création de cette compétition il y a 25 ans. Pour sa part, le modèle Grand Touring* SE 1996, qui incorpore plusieurs innovations, a connu un succès commercial remarquable.

Le Groupe, qui applique une stratégie d'investissement constant dans la mise au point de motoneiges toujours plus perfectionnées afin de répondre aux attentes des consommateurs, propose cinq nouveaux modèles pour la saison 1997-1998 : le Formula* III 700 dans la catégorie sport-performance, le Formula Z 670 et le Formula 583 De Luxe dans la catégorie grand sport, le MX Z 500 dans la catégorie « cross-country » et le Grand Touring 700 dans la catégorie randonnée. Deux des modèles de l'année sont dotés d'un système de marche arrière électronique, le tout premier dans l'industrie de la motoneige, qui permet au motoneigiste de changer de direction plus facilement que ne le fait le système actuel. Enfin, Bombardier a réaffirmé son leadership technologique en incorporant dans tous ses modèles tri-cylindrés un nouveau châssis qui leur confère une meilleure tenue de route.

La motoneige Rave* 670 de marque Lynx, conçue spécifiquement pour le marché européen, est fabriquée aux installations de Bombardier-Nordtrac, en Finlande.

La motoneige Formula III 600 que Bombardier propose pour 1998 incorpore de nombreuses améliorations techniques, y compris un système de marche arrière qui facilite le changement de direction.

Perspectives

Bombardier considère que le marché nord-américain de la motoneige continue de présenter des perspectives favorables, fondées sur des facteurs tels que l'amélioration du produit par l'innovation, le remplacement accéléré des modèles et l'arrivée de nouveaux amateurs du sport, notamment dans la catégorie des modèles plus luxueux. Bien que la concurrence demeure aiguë entre les quatre fabricants qui se mesurent dans ce marché, Bombardier peut s'appuyer sur sa capacité d'innover et sur la haute qualité et la bonne performance reconnues de ses produits pour y augmenter sa part.

Le marché européen de la motoneige devrait continuer de croître au fur et à mesure qu'il s'oriente davantage vers le loisir que vers l'utilitaire. Seul fabricant et distributeur européen entièrement intégré, Bombardier continue de jouir d'une bonne position dans ce marché.

Embarcations

Les activités de Bombardier dans l'industrie des embarcations de plaisance portent sur la fabrication et la commercialisation des motomarines Sea-Doo, des bateaux à propulsion par jet Sea-Doo et des bateaux Celebrity.

Ventes de l'exercice

Les ventes unitaires de Bombardier pour l'exercice 1996-1997 ont augmenté dans les trois catégories de produit par rapport à celles de 1995-1996. Les données unitaires pour l'exercice comprennent les ventes de modèles 1996 faites entre le 1er février 1996 et la fin de la saison de vente, le 30 septembre 1996, ainsi que les ventes de modèles 1997 effectuées entre le 1er octobre 1996 et le 31 janvier 1997.

Marché et perspectives (Motomarines)

Le marché nord-américain de la motomarine a connu une légère baisse en 1996, les ventes de l'ensemble de l'industrie s'étant établies à quelque 199 600 unités au 30 septembre 1996, comparativement à 206 792 unités au 30 septembre 1995. Selon Bombardier, ce fléchissement est attribuable aux mauvaises conditions climatiques de la fin du printemps et du début de l'été 1996, qui ont eu un effet négatif sur tous les produits de consommation reliés à la saison estivale. Le marché international, par ailleurs, a enregistré une croissance d'environ 23 %, selon les estimations qui situent les ventes de l'industrie à 28 990 unités au 30 septembre 1996, comparativement à 23 642 unités à la fin de la saison précédente.

Bombardier a vu sa part du marché mondial de la motomarine atteindre 50 % pour la saison 1996, comparativement à 42 % pour la saison précédente. Le modèle de haute performance XP*, déjà primé, a été le meilleur vendeur, suivi du modèle de luxe pour trois passagers GTX††††, entièrement renouvelé.

En raison du niveau de stocks plus élevé qui résultera de la diminution des ventes au détail en Amérique du Nord, la concurrence devrait se faire plus vive dans le marché de la motomarine en 1997. Selon toutes indications, le marché de la motomarine devrait reprendre son essor, et Bombardier prévoit conserver sa solide position de chef de file de l'industrie.

Marché et perspectives (Bateaux)

Le marché nord-américain des bateaux a suivi la même tendance à la baisse que celui de la motomarine en 1997, pour les mêmes raisons de conditions climatiques. Bombardier a toutefois connu une troisième bonne saison de vente dans le créneau des bateaux à

†††† Marque déposée de Castrol Limited, utilisée sous licence

propulsion par jet. Des progrès ont également été accomplis dans le créneau des bateaux à moteur traditionnels, où Bombardier offre la ligne Celebrity qui a été ajoutée à ses produits de consommation motorisés en 1995.

La position de chef de file que Bombardier occupe dans le marché des bateaux à propulsion par jet s'est trouvée renforcée par l'ajout d'un cinquième produit à la ligne, le modèle Challenger 1800 de Sea-Doo. Cette embarcation de 18 pieds, d'une capacité de sept passagers, est le plus grand bateau à propulsion par jet offert aujourd'hui dans l'industrie. Une nouvelle ligne de bateaux Celebrity, comportant plusieurs éléments de design novateurs, a été mise au point au cours de l'exercice en vue d'améliorer la position de Bombardier dans ce créneau.

Le modèle Cuddy Cabin 240 est le porte-étendard de la nouvelle gamme de bateaux Celebrity qui comporte plusieurs éléments de design novateurs.

Déjà bien implantée dans le marché des moteurs de motocyclette, Bombardier-Rotax a développé un nouveau moteur à quatre temps destiné aux scooters du fabricant italien Aprilia.

Bombardier situe à environ 150 000 unités par an le créneau de marché dans lequel s'inscrivent les bateaux à propulsion par jet, qui ont créé une nouvelle catégorie de produit dans l'industrie du bateau, et le type de bateaux qu'elle commercialise sous la marque Celebrity. La part de marché de Bombardier dans ce segment est évaluée à 7,5 % pour la saison de vente close le 30 septembre 1996, comparativement à 3,5 % pour la saison précédente.

Développement de produits

Deux des nouveaux modèles offerts pour la saison 1997, le GS* et le GSi*, s'ajoutent aux motomarines Sea-Doo à deux passagers de catégorie GS conçues pour le marché des loisirs familiaux, bas de gamme. Un autre ajout à la ligne GS, le GSX* Limited, est une version améliorée du modèle de haute performance GSX. Dans la catégorie haute performance, Bombardier a également lancé un modèle XP de concept renouvelé qui a été désigné « Bateau de l'année 1997 » par la revue Watercraft World.

Le succès que Bombardier remporte dans le marché des motomarines en s'appuyant sur l'innovation technologique soutenue a été amplement illustré sur le circuit des courses de 1996. Les motomarines Sea-Doo se sont, en effet, classées en tête dans la majorité des grandes séries de courses nord-américaines et internationales.

Moteurs Rotax

Les moteurs Rotax sont conçus et fabriqués pour les motoneiges Ski-Doo et Lynx, les motomarines Sea-Doo et les bateaux à propulsion par jet Sea-Doo de Bombardier, ainsi que pour motocyclettes, scooters, petits avions et avions ultra-légers.

Ventes et marché

Une croissance marquée a été enregistrée dans les ventes unitaires de moteurs Rotax en 1996-1997. Cette croissance provient, en partie, d'une augmentation de la fourniture de moteurs pour les motoneiges, motomarines et bateaux à propulsion par jet de Bombardier. Elle résulte également de la livraison accrue de moteurs de motocyclette, stimulée par l'ajout du nouveau moteur à quatre temps de 125 c.c. qui a ouvert à Bombardier le créneau des moteurs de scooter.

Perspectives

En plus de maintenir Bombardier à l'avant-garde de la technologie des moteurs pour ses motoneiges, motomarines et bateaux à propulsion par jet, Bombardier-Rotax continue d'investir dans la mise au point de moteurs toujours plus puissants afin de renforcer sa position dans le marché des moteurs de motocyclette qui offre d'intéressantes perspectives de croissance. Après la mise en marché du moteur de scooter en 1996, c'est maintenant un nouveau moteur de motocyclette, le V-990, qui sera lancé en 1997 dans le créneau des motocyclettes de haute performance.

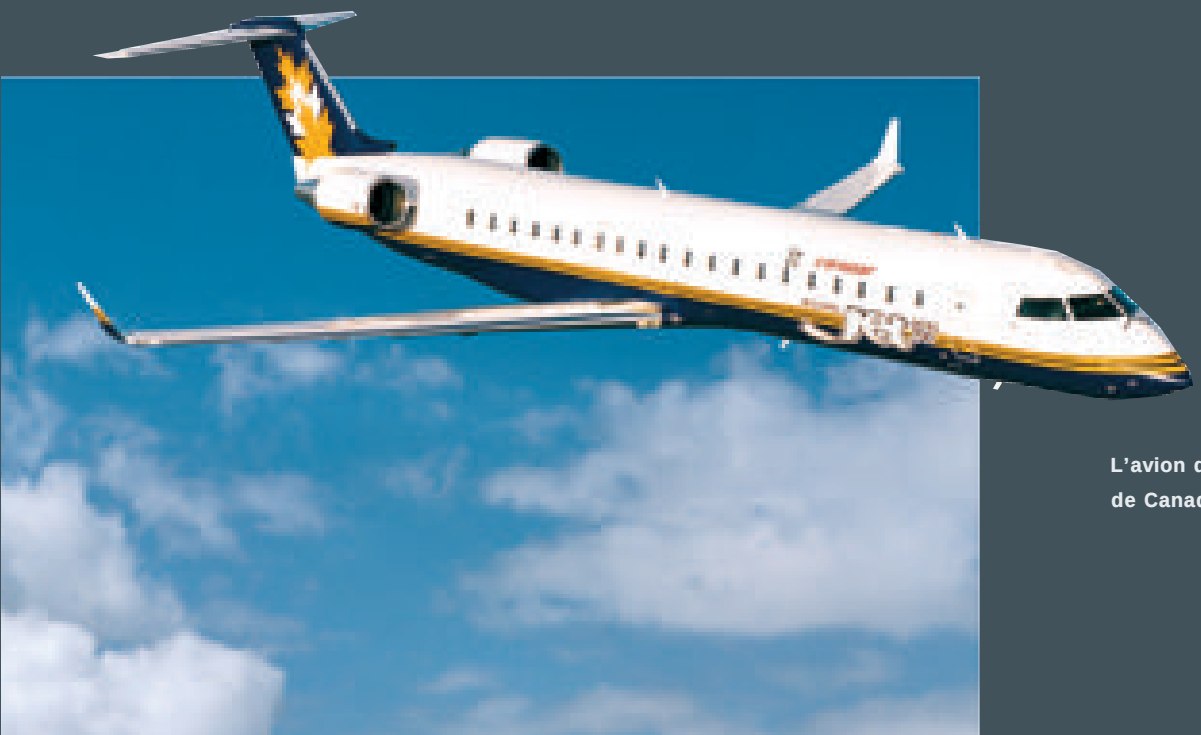
Véhicule électrique de proximité

En accord avec sa stratégie qui consiste à tirer parti de ses forces pour élargir ses marchés dans chacun de ses secteurs d'activité, Bombardier a mis au point son premier véhicule électrique de proximité, appelé Neighborhood Electric Vehicle (NEV). Le produit a été lancé en Arizona le 12 novembre 1996 et les premières unités ont été livrées à la clientèle en janvier 1997.

L'avion de transport régional Dash 8 de de Havilland, série 400

L'avion d'affaires Learjet 45

L'innovation dans la conception d'avions d'affaires et d'avions de transport régional



L'avion de ligne Regional Jet de Canadair, série 700

Dans son programme de multipropriŽtŽ dÕavions dÕaffaires FlexJet, la Division Business JetSolutions propose trois appareils : le Challenger 604 de Canadair, le Learjet 60 et le Learjet 31A, auxquels sÕajoutera bient™t le Learjet 45.

de l'exercice. L'exploitation et la gestion des appareils sont confiées à une coentreprise formée avec la division AMR Combs de la AMR Corporation.

Parts de marché

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 de l'industrie mentionnées ci-dessous comprennent les livraisons d'appareils vendus en multipropriété. De plus, les chiffres relatifs aux parts de marché et aux livraisons de l'industrie pour 1995 ont été ajustés afin de refléter le reclassement de certains modèles d'avions dans de nouveaux créneaux de marché récemment créés.

Pour l'année civile 1996, la part de Canadair dans le créneau des appareils de grande taille a atteint 39 % dans un marché fort qui a totalisé 92 unités, en hausse sur la part de 31 % remportée dans un marché de 67 unités en 1995. Cette augmentation est principalement attribuable à l'introduction des appareils Challenger 604 et Special Edition de Canadair, et à la sensibilisation accrue du marché aux caractéristiques de ces deux produits.

En 1996, la part du Learjet 31A dans le créneau des appareils légers s'est établie à 13 %, par rapport à 18 % l'année précédente. Cette diminution s'est produite dans un marché fléchissant où les livraisons de l'industrie ont été de 93 unités, comparativement à 105 unités en 1995. La part du Learjet 60 a atteint 30 % dans le créneau des appareils de taille moyenne où les livraisons de l'industrie ont totalisé 77 unités, comparativement à 34 % dans un marché de 70 unités en 1995. La part des appareils Learjet pour les deux créneaux combinés est passée de 25 % en 1995 à 21 % en 1996.

Programmes de développement

Deux étapes importantes ont été franchies au cours de l'exercice dans le programme du Global Express de Bombardier : le dévoilement officiel de l'appareil en août et le vol initial en octobre. Le programme d'essais en vol qui mène à l'homologation a été entrepris au troisième trimestre de l'exercice et les livraisons à la clientèle devraient débuter au premier semestre de 1998.

Le programme d'homologation du Learjet 45 s'est poursuivi en 1996-1997. L'homologation de la Federal Aviation Agency des États-Unis est prévue pour le premier semestre de 1997 et marquera le début des livraisons à la clientèle.

Nouvelles installations d'aménagement d'avions

En décembre 1996, Bombardier a fait l'acquisition des activités d'aménagement d'avions d'affaires de la société Innotech Aviation Ltée, de Dorval (Québec). Cet achat permettra au Groupe Aéronautique de Bombardier d'accroître sa capacité d'aménagement pour les appareils Challenger 604 et Global Express.

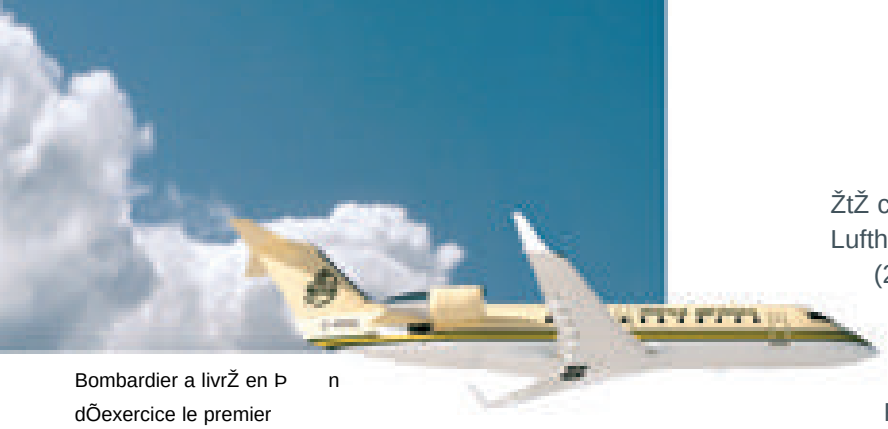
Bombardier rŽalise les intŽrieurs du Challenger 604 et du Global Express dans ses propres installations, suite ˆ lÕacquisition des activitŽs dÕamŽnagement dÕavions dÕaffaires dÕInnotech Aviation.

Marché et perspectives

Exception faite des avions de ligne utilisés par des entreprises pour leurs voyages d'affaires, la flotte mondiale d'avions d'affaires à réaction comprend actuellement 8 468 appareils. Les créneaux dans lesquels Bombardier propose des appareils représentent la plus grande portion de cette flotte : légers (4 283), taille moyenne (2 196) et de grande taille (1 341). Le lancement de nouveaux produits au cours des cinq dernières années a créé deux nouveaux créneaux de marché où s'inscrivent les appareils légers-moyens et les appareils à très long rayon d'action. Bombardier dessert ces créneaux avec les appareils Learjet 45 et Global Express.

Sept fabricants se font concurrence dans l'industrie des avions d'affaires à réaction. Bien que le marché soit rendu à maturité, on s'attend à une forte croissance des livraisons au cours des cinq prochaines années, car les fabricants accéléreront leur production afin de réaliser les commandes de nouveaux appareils qu'ils ont en carnet et de répondre aux besoins croissants de la multipropriété.

Bombardier continue d'occuper une position forte dans le marché des avions d'affaires à réaction. Sa gamme de produits et de services dans ce domaine de l'aviation, la plus complète de l'industrie, lui confère un important avantage compétitif. En outre, ses plus récents produits, le Learjet 45 et le Global Express, se situent dans les deux créneaux de marché qui connaissent la meilleure croissance et où le nombre de concurrents directs est moindre que dans les créneaux des appareils légers, de taille moyenne et de grande taille, qui ont atteint plus de maturité.



Bombardier a livrŽ en Þ n dÕexercice le premier des 16 appareils Regional Jet de Canadair commandŽs par le transporteur aŽrien Mesa Air, du Nouveau-Mexique.

AVIONS DE TRANSPORT RƒGIONAL

Dans le marchŽ des avions de transport rŽgional, Bombardier propose les appareils ˆ 50 places Regional Jet de Canadair de sŽrie 100 et 200 et lÕappareil ˆ 70 places Regional Jet de Canadair de sŽrie 700, ainsi que la gamme dÕ avions turbopropulsion Dash 8 de de Havilland, formŽe de lÕappareil ˆ 37 places de sŽrie 100 et 200, de lÕappareil ˆ 50 places de sŽrie 300 et de lÕappareil ˆ 70 places de sŽrie 400.

Livraisons

Les livraisons dÕappareils Regional Jet de Canadair ont augmentŽ substantiellement au cours de lÕexercice 1996-1997 pour atteindre 56 unitŽs, comparativement ˆ 42 en 1995-1996. Comair, des ƒtats-Unis, a pris livraison du plus fort volume dÕappareils, soit 19. Les autres appareils ont ŽtŽ expŽdiŽs comme suit : neuf ˆ Lufthansa CityLine, dÕAllemagne; sept ˆ Air Canada Jazz, de Canada, et quatre ˆ Brit air, de France; deux chacun ˆ Air Littoral, de France, et Southern Winds, dÕArgentine; et un chacun ˆ DAS Air, de Roumanie, Lauda Air, dÕAutriche, et Mesa Air, du Nouveau-Mexique. Cinq des 56 appareils ont ŽtŽ amŽnagŽs en affaires et livrŽs par la Division des avions dÕaffaires de Bombardier.

Les livraisons dÕappareils Dash 8 de de Havilland se sont Žgalement accrues, pour totaliser 39 unitŽs par rapport ˆ 34 en 1995-1996. La plus forte proportion de ces livraisons a ŽtŽ faite ˆ Mesaba Air, USAir, des ƒtats-Unis, qui ont reçu respectivement 11 et 10 appareils de sŽrie 200. Les autres appareils de sŽrie 200 ont ŽtŽ expŽdiŽs comme suit : trois ˆ la sociŽtŽ Saudi Aramco, dÕArabie Saoudite, un chacun ˆ Air Maldives, de la RŽpublique des Maldives, et National Jet Systems, dÕAustralie; et quatre ˆ des clients qui conservent lÕanonymat. Huit appareils de sŽrie 300 ont ŽtŽ livrŽs comme suit : trois chacun ˆ LIAT, dÕAntigua, et Tean; et un chacun ˆ Rheintalflug, dÕAllemagne, et DAC Air. Un appareil de sŽrie 400 a ŽtŽ livrŽ ˆ Ryukyu Air Commuter, du Japon.

Commandes et carnet de commandes

En 1996-1997, les commandes pour le Regional Jet de Canadair ont portŽ sur un total de 106 appareils, ce qui reprŽsente une augmentation marquŽe par rapport aux 30 appareils commandŽs en 1995-1996. Mesa Air, du Nouveau-Mexique, a passŽ la plus importante commande de lÕexercice avec 61 unitŽs, suivie de Atlantic Coast Airlines, de Virginie, avec 21 unitŽs. Les autres appareils ont ŽtŽ commandŽs comme suit : Air Littoral (8), Comair (5), Brit air (3), Lufthansa CityLine (3), Southern Winds (2), Air Canada Jazz (2), Tyrolean (2), et Lauda Air (1). De plus, la Division des avions dÕaffaires de Bombardier a reçu des commandes pour cinq appareils Corporate JetLiner et deux appareils Special Edition de Canadair, qui sont des versions corporatives du Regional Jet de Canadair.

En 1996-1997, les commandes ont ŽtŽ passŽes pour un total de 43 appareils Dash 8 de de Havilland (excluant les annulations), comparativement ˆ 56 unitŽs (excluant les annulations) en 1995-1996. Le nouvel appareil de sŽrie 200 a prŽdominŽ sur le plan du volume, compte tenu de lÕacquisition de 25 unitŽs par Horizon Air, de lÕƒtat de Washington. Les autres commandes pour lÕappareil de sŽrie 200 ont ŽtŽ faites par Tyrolean (4), du BrŽsil, Saudi Aramco (3), Abu Dhabi Aviation (2), des ƒmirats Arabes Unis, Air Niuguini (2) et Milne Bay Air (MBA) (1), toutes deux de Papouasie-Nouvelle-Guinée, Air Maldives (1), et la sociŽtŽ LADS Corporation Limited (1), dÕAustralie. Des commandes ont ŽtŽ reçues de Transair (3), de Rheintalflug (1) et Tyrolean (1) pour lÕappareil de sŽrie 300, et de Ryukyu Air Commuter (3) pour lÕappareil de sŽrie 100 de Dash. Trois transporteurs ont placŽ des commandes pour lÕappareil Dash 8 de sŽrie 400 qui est en cours de dŽveloppement : Tyrolean (4) et Widerøe (1), de Norvège. Deux commandes pour des appareils de sŽrie 200 ont ŽtŽ annulŽes, pour un total de neuf unitŽs.

Au 31 janvier 1997, le carnet de Bombardier pour des avions de transport rŽgional comprenait des commandes fermes pour 46 appareils Regional Jet de Canadair et des options pour 89 autres, ainsi que des commandes fermes pour 106 appareils Dash 8 et des options pour 108 autres.

Parts de marchŽ

La part de marchŽ des avions rŽgionaux de Bombardier, principalement calculŽe sur la base des livraisons effectuŽes au cours de lÕannŽe civile, est maintenant calculŽe sur la base des commandes enregistrŽes selon lÕapproche conforme ˆ la mŽthode gŽnŽralement acceptŽe dans lÕindustrie. Elle ne correspond donc pas au nombre de livraisons, mais aux commandes prises lors de lÕexercice financier de Bombardier.

En 1996, la part de marchŽ du Regional Jet de Canadair sÕ Žlevait ˆ 52 % dans le crŽneau des avions ˆ rŽaction de 20 ˆ 90 places; elle reprŽsente 58 unitŽs commandŽes. Cette part se compare ˆ 34 %, ou 38 unitŽs commandŽes, en 1995.

En 1996, la part remportŽe par le Dash 8 dans le crŽneau des avions rŽgionaux ˆ turbopropulsion de 20 ˆ 90 places est montŽe ˆ 35 %; elle reprŽsente 77 unitŽs commandŽes. Cette part se compare ˆ 22 %, ou 42 unitŽs commandŽes, en 1995.

La prise de commandes combinŽe pour les appareils Regional Jet de Canadair et Dash 8 de de Havilland a valu ˆ Bombardier une part de 41 % du crŽneau des avions de ligne rŽgionaux de 20 ˆ 90 places en 1996, en regard de 27 % en 1995.

DŽveloppement de produits

Le programme de dŽveloppement de lÕappareil ˆ 70 places Dash 8 de sŽrie 400, lancŽ officiellement en juin 1995, se poursuivi selon le calendrier qui sÕy applique au cours de lÕexercice. Le vol inaugural du Dash 8 de sŽrie 400 est prŽvu pour le dernier trimestre de 1997 et le dŽbut des livraisons pour le premier trimestre de 1998.

Au cours de lÕexercice, le Groupe AŽronautique a lancŽ le programme de avion de ligne Regional Jet de Canadair de sŽrie 700, version ˆ 70 places de lÕappareil ˆ 50 places Regional Jet de Canadair. Le dŽbut des livraisons de lÕappareil de sŽrie 700 est prŽvu pour le dernier trimestre de 2000.

MarchŽ et perspectives

Dans lÕensemble, le marchŽ des avions de transport rŽgional de 20 ˆ 90 places continue de prŽsenter des perspectives favorables ˆ mesure que les grands transporteurs aŽriens transf•rent des lignes ˆ leurs filiales ou sociŽtŽs liŽes de transport rŽgional, dans le but dÕamŽliorer le service ˆ la client•le et la frŽquence des vols. Selon les prŽvisions, la demande annuelle moyenne pour les avions de transport rŽgional devrait se situer entre 300 et 350 appareils pour les cinq prochaines annŽes.

Trois fabricants se font actuellement concurrence dans le crŽneau des avions ˆ rŽaction de 20 ˆ 90 places du marchŽ des appareils de transport rŽgional, crŽneau qui devrait poursuivre sa croissance en raison de la demande accrue pour un service par avions ˆ rŽaction sur les lignes rŽgionales. Bombardier continue dÕoccuper une solide position dans ce crŽneau et elle a taillŽ une importante part de marchŽ en seulement quelques annŽes. LÕajout du Regional Jet de sŽrie 700 lui permettra de mettre ˆ profit sa position des transporteurs rŽgionaux la seule famille de birŽacteurs de transport rŽgional de 50 ˆ 70 places et de leur offrir ainsi la flexibilitŽ et des Žconomies dÕexploitation inŽgalŽes.

Cinq fabricants se partagent le marchŽ des avions de transport rŽgional ˆ turbopropulsion, qui demeure tr•s concurrentiel. Avec lÕajout de lÕappareil ˆ 70 places Dash 8 de sŽrie 400 au haut de sa gamme, Bombardier dessert maintenant tous les crŽneaux visŽs de ce marchŽ avec une gamme complŽte dÕappareils.

Avions amphibies

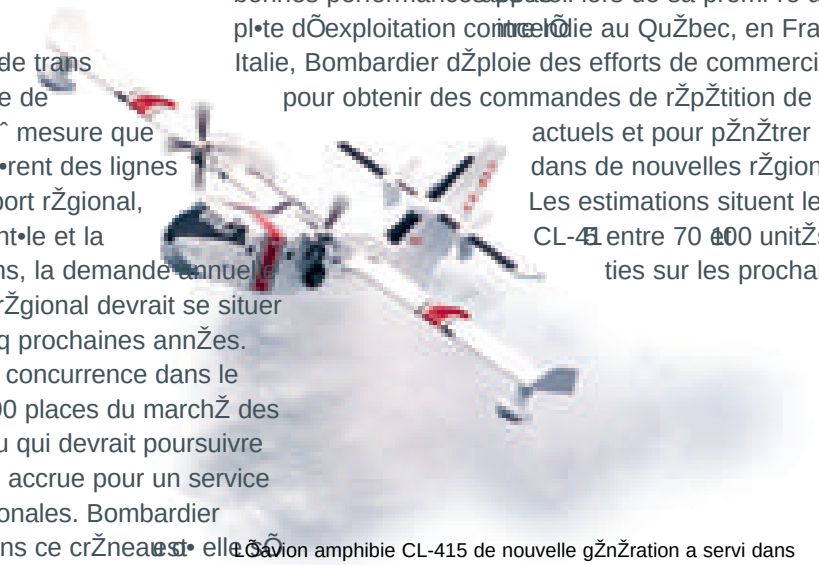
Bombardier fabrique et commercialise lÕunique avion ˆ turbopropulsion de nouvelle gŽnŽration CL-415 conu pour la lutte contre lÕincendie, mais peut •tre adaptŽ ˆ une variŽtŽ de missions spŽciales telles que la recherche et le sauvetage, la patrouille c™ti•re et le transport. Le CL-415 prŽsente en soi un crŽneau unique, car il est ˆ la fois le seul avion amphibie destinŽ spŽcifiquement ˆ la lutte contre lÕincendie et le seul avion amphibie ˆ turbopropulsion de nouvelle gŽnŽration au monde.

Livraisons

Bombardier a livrŽ un total de huit avions amphibies en 1996-1997, soit deux de moins que les 10 livrŽs en 1995-1996. Quatre de ces appareils ont ŽtŽ expŽdiŽs au Service aŽrien gouvernemental du QuŽbec. Les quatre autres ont ŽtŽ expŽdiŽs comme suit : un au minist•re de lÕIntŽrieur de France, deux ˆ la Protection civile dÕItalie et un au minist•re de lÕIntŽrieur de la RŽpublique de Croatie.

MarchŽ et perspectives

Au 31 janvier 1997, tous les appareils du carnet de commandes du CL-415, sauf un, avaient ŽtŽ livrŽs. Fort de sÕappuyant sur les bonnes performances de lÕappareil lors de sa premi•re annŽe com pl•te dÕexploitation commerciale au QuŽbec, en France et en Italie, Bombardier dŽploie des efforts de commercialisation intenses pour obtenir des commandes de rŽpŽtition de la part des clients actuels et pour pŽnŽtrer des marchŽs dans de nouvelles rŽgions du monde. Les estimations situent le marchŽ du CL-415 entre 70 et 100 unitŽs rŽparties sur les prochains dix ans.



LÕavion amphibie CL-415 de nouvelle gŽnŽration a servi dans la lutte contre lÕincendie lors de la derni•re saison des feux de forˆt au Canada, en France et en Italie.

Fabrication de composants

Les activitŽs de fabrication de composants du Groupe AŽronautique portent sur la conception, la mise au point et la fabrication de grands composants de cellule de avion et de nacelles et composants de nacelle de moteurs, ainsi que sur la fourniture de services de soutien pour ces produits. La fabrication de composants de cellule est concentrŽe aux installations de Cˆte-Saint-Laurent (QuŽbec) et aux installations de Shorts, ˆ Belfast (Irlande du Nord). Les installations de Shorts sont Žgalement le site de production pour les nacelles et composants de nacelle de moteurs.

Production et livraisons (Composants de cellule)

Au cours de lÕexercice 1996-1997, le Groupe a connu un niveau dÕactivitŽ supŽrieur ˆ celui de lÕexercice prŽcŽdent dans la plupart de ses grands programmes de sous-traitance, qui prŽvoient la fourniture de composants de cellule pour les avions de ligne Airbus A330/A340 et pour plusieurs des rŽcents avions de ligne de Boeing.

Aux installations de Canada, la fabrication de composants de fuselage destinŽs ˆ la sociŽtŽ franaise Aerospatiale, dans le cadre du programme Airbus, se poursuivie ˆ cadence accrue en raison

dÕune demande plus forte de la part du client. Les expŽditions ont ŽtŽ plus Žlev dans le cas de deux commandes passŽ Boeing en 1994-95 pour des composants de cellule davion de ligne Boeing 737 d nouvelle gŽnŽration et pour le tron•on c tral de lÕaile des avions de ligne Boeing 747-400. Le niveau dÕactivitŽ sÕest Žgaleme accru dans le cadre de la commande re•ue d la McDonnell Douglas Corporation en 1995 pour la fourniture de traverses de planc destinŽes ˆ lÕappareil MD-11.

Shorts fournit les nacelles compl•tes pour les moteurs BR710 de BMW-Rolls Royce.

LÕaccŽlŽration des programmes de Boeing a entra”nŽ une augmentation des livraisons faites depuis les installations de Shorts dans le cas de la gouverne de direction du Boeing 737-700, des trappes de train dÕatterrissage principal du Boeing 747, des volets de bord de fuite intŽrieurs du Boeing 757 et des trappes de train dÕatterrissage avant du Boeing 777. Par ailleurs, la production sÕest poursuivie sur les panneaux en matŽriaux composites que Shorts fabrique pour lÕappareil Lockheed C-130.

Le stabilisateur de lÕavion dÕaffaires Global Express est lÕun des nombreux composants en matŽriaux composites fabriquŽs aux installations de Shorts.

Les expŽditions de jeux pour les avions de ligne Fokker 100 et Fokker 70 ont ŽtŽ rŽduites ˆ zŽro Žtant donnŽ que ce programme, auquel Shorts participait ˆ titre de fournisseur exclusif de lÕaile, a ŽtŽ menŽ ˆ terme en raison de la faillite de la sociŽtŽ Fokker Aircraft B.V. Ce dŽclin a ŽtŽ en partie compensŽ aux installations de Shorts par accroissement des travaux reliŽs ˆ la fourniture du tron•on de fuselage central et de composants du fuselage arrière du Regional Jet de Canadair, du fuselage et de lempennage de lÕavion dÕaffaires Learjet 45, ainsi que du tron•on de fuselage avant, du stabilisateur et dÕautres composants en matŽriaux composites du Global Express de Bombardier.

Production et livraisons (Nacelles)

Au cours de lexercice 1996-1997, le Groupe a augmentŽ ses livraisons de nacelles compl•tes pour les moteurs CF34 de General Electric, BR710 de BMW-Rolls Royce, V2500 de International Aero Engines, LF507 de AlliedSignal et 3007 de Allison. La hausse sur ces programmes a permis de plus que compenser la baisse des livraisons de nacelles pour les moteurs CF6 de General Electric et des coupures effectuŽes dans certains contrats de nacelles.

Nouvelles commandes

Le Groupe a re•u au cours de lexercice une commande pour la fourniture de composants de lÕhŽlicopt•re Apache que construisent la sociŽtŽ GKN Westland Helicopters Ltd. et la division Helicopter Systems de McDonnell Douglas pour le minist•re de la DŽfense du Royaume-Uni.

MarchŽ et perspectives

Les perspectives ˆ moyen et ˆ long termes demeurent positives dans le marchŽ mondial des composants davion. La concurrence y devient plus vive, cependant, alors que les fournisseurs bien en place se trouvent confrontŽs ˆ de nouveaux fabricants qui entrent sur ce marchŽ, particuli•rement en Asie. Le Groupe AŽronautique de Bombardier continue dÕ•tre bien placŽ pour tirer parti des occasions qui se prŽsentent de rŽaliser des contrats de sous-traitance pour les grands avionneurs, tandis que ses propres programmes davions, tr•s dynamiques, constituent une solide garantie dÕactivitŽ manufacturi•re soutenue.

SYSTéMES DE DƒFENSE AƒRIENNE RAPPROCHƒE

Les activitŽs de Bombardier dans ce domaine sont exercŽes par Shorts Missile Systems Limited (SMS), qui est une coentreprise ˆ parts Žgales formŽe par Short Brothers plc, dÕIrlande du Nord, et Thomson-CSF, de France, dans le domaine des syst•mes sol-air ˆ tr•s courte portŽe.

Livraisons et commandes

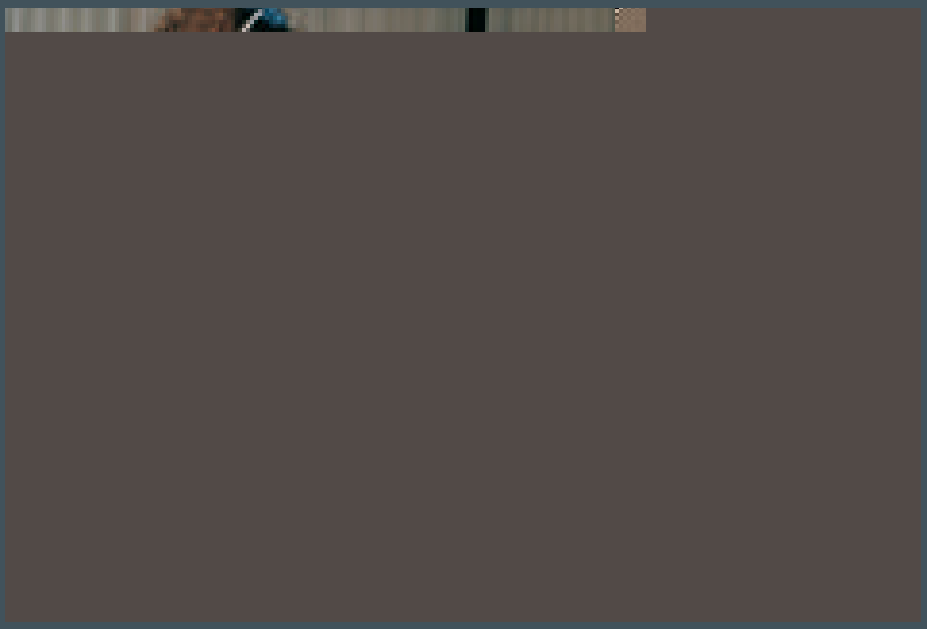
La livraison de missiles Starstreak au minist•re de la DŽfense du Royaume-Uni sÕest poursuivie en 1996-1997. Des commandes ont ŽtŽ passŽes ˆ SMS au cours de lexercice pour les syst•mes Javelin, Starburst et Starstreak.

DŽveloppement de produits

La premi•re phase du programme conjoint franco-britannique portant sur lÕŽvaluation du Starstreak dans un r™le de dŽfense air pour lÕhŽlicopt•re Apache a ŽtŽ menŽe ˆ bien et un contrat pour la seconde phase a ŽtŽ re•u en dŽcembre 1996.

MarchŽ et perspectives

Dans le cadre du marchŽ de la dŽfense en dŽcroissance, le crŽneau des syst•mes de dŽfense aŽrienne rapprochŽe demeure vigoureux, compte tenu des possibilitŽs dÕadaptation des syst•mes de dŽfense aŽrienne rapprochŽe terrestres ˆ des applications air en general.



Soutien technique
et entretien dÕavions

LÕinnovation dans les services ˆ lÕaviation et les Žquipements spŽcialisŽs

Formation au pilotage

Le vŽhicule de damage
Plus* MP

Anthony I. Kalhok,
prŽsident et
chef de lÕexploitation,
Bombardier Services

Les rŽsultats dÕexploitation dans le secteur des services dŽcoulent des activitŽs du Groupe Services de Bombardier, telles que dŽcrites en page 3. AjustŽs pour les fins de comparaison, les revenus dans ce secteur ont ŽtŽ de $ 366,9 millions pour lÕexercice clos le 31 janvier 1997, soit environ au m•me niveau que lÕexercice 1995-1996, reflŽtant la stabilitŽ de la cadence des travaux sur les contrats en cours de rŽalisation.

Le bŽnŽfice avant imp™ts sur le revenu a atteint 13,4 millions, en regard de 18,8 millions lÕexercice prŽcŽdent. Une baisse de la rentabilitŽ de certaines activitŽs au Moyen-Orient, des retards dans la mise en route de certains contrats ainsi que des cožts de soutien associŽs au lancement dÕun nouveau vŽhicule de damage de neige ont eu un impact nŽgatif sur la marge bŽnŽficiaire.

Au 31 janvier 1997, le carnet de commandes pour les services ˆ lÕaviation ŽtablissaitˆÊ$ 392,3 millions, par rapport ˆ $ 511,1 millions au 31 janvier 1996. LÕŽcart provient en partie du fait que plusieurs contrats ne sont pas encore appelŽs ˆ •tre renouvelŽs en 1996-1997.

Services ˆ lÕaviation

Le Groupe Services fournit les services suivants :

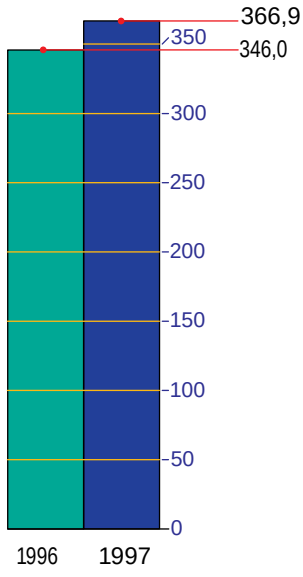
Services de soutien pour avions militaires Les travaux ont ŽtŽ entrepris dans le cadre du renouvellement pour un mois un contrat accordŽ en 1996-1997 par le ministre de la DŽfense nationale du Canada pour le soutien technique intŽgrŽ des chasseurs CF-18 des Forces canadiennes. Les travaux se sont par ailleurs poursuivis en vertu de contrats de soutien logistique des avions et Žquipements ou dÕactivitŽs de maintenance pour le ministre de la DŽfense du Royaume-Uni, la garde nationale aŽrienne des ƒtats-Unis, les forces aŽriennes des ƒtats-et divers clients du Moyen-Orient.

Conversion et modification dÕappareils Le Groupe a continuŽ ses travaux de conversion sur des appareils Challenger des Forces canadiennes destinŽs ˆ des missions spŽciales. En 1996-1997, le Groupe a Žgalement rŽalisŽ des activitŽs relatives ˆ la fatigue structurale sur des appareils CT-133 pour le ministre de la DŽfense du Royaume-Uni et poursuivi la conversion hors de ligne Shorts SD-360 en avions de transport militaire C-23B+ pour la garde nationale de lÕarmŽe des ƒtats-Unis.

Formation au pilotage Le niveau dÕactivitŽ est demeurŽ stable dans le cas des deux principaux contrats de formation au pilotage du Groupe, pour les Forces canadiennes et pour les forces de lÕ Royaume-Uni. Le contrat avec les Forces canadiennes a ŽtŽ reconduit pour deux ans en dŽcembre 1996.

Services ˆ lÕaviation commerciale Les services fournis au cours de lÕexercice comprenaient la peinture et lÕamŽnagement de lÕavion de Regional Jet de Canadair, ainsi que des modifications et des vŽrifications de service du Regional Jet pour divers transporteurs aŽriens.

Systmes de reconnaissance sans pilote Le Groupe a lancŽ le systme ˆ dŽcollage et atterrissage vertical CL-327, une version avancŽe du Sentinel CL-227. Le premier CL-327 de production sera disponible ˆ la fin de 1997.



VENTES
(en millions de dollars canadiens)

Services
Exercices clos les 31 janvier

Perspectives

Un marchŽ substantiel se dessine pour les services ˆ lÕaviation militaire et civile en raison des privatisations et de la sous-traitance qui ont cours dans ce milieu.

ƒquipements de damage de neige

Les activitŽs du Groupe dans ce domaine portent sur la conception, la fabrication, la vente et le service aprs-vente de vŽhicules chenillŽs spŽcialisŽs qui servent au damage des pentes de ski et des sentiers de motoneige et de ski de fond.

En fournissant aux centres de ski des vŽhicules de damage pour le damage, accompagnŽs de services connexes, le Groupe a augmentŽ ses ventes unitaires dÕŽquipements de damage en 1996-1997, ce qui a permis ˆ Bombardier de conserver son rang de chef de file en AmŽrique du Nord et de remporter une part du marchŽ mondial ŽvaluŽe ˆ 36 %, comparativement ˆ 34 % en 1995-1996. Dans un marchŽ qui demeure stable, hautement concurrentiel et sensible aux prix, Bombardier continue dÕoccuper une solide position grce ˆ sa vaste gamme dÕŽquipements et ˆ sa capacitŽ de fournir des services tels que la formation technique et le conseil sur les mŽthodes de damage.

Financement de stocks de concessionnaires

L'innovation en matière de services financiers

Ingénierie financière complexe

Financement au détail pour divers types de produits

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

Les résultats présentés dans le secteur des services financiers et immobiliers sont ceux du Groupe Bombardier Capital (GBC), dont la composition est décrite à la page 3 du présent rapport.

Services financiers

Dans le domaine des services financiers, Bombardier Capital se spécialise dans le financement, sur une base garantie, de stocks de concessionnaires achetés auprès de fabricants et de distributeurs de produits récréatifs et de consommation, au Canada, aux États-Unis et en Europe. Sa clientèle comprend les concessionnaires des marques Ski-Doo et Sea-Doo, ainsi que d'autres détaillants dans diverses industries dont les plus importantes sont celles des bateaux de plaisance, des habitations usinées et des véhicules récréatifs et spécialisés. Bombardier Capital fournit également une grande variété de services de financement, de crédit-bail et de gestion d'actifs pour avions d'affaires et pour produits commerciaux et industriels, tant à l'échelle nationale qu'internationale, de même que l'affacturage de comptes à recevoir de sociétés affiliées.

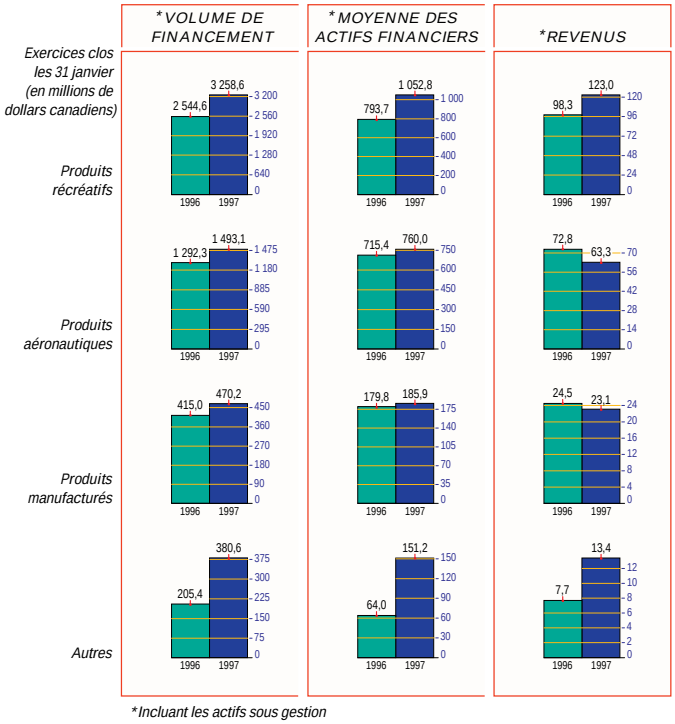
Résultats

Le volume de financement des actifs sous gestion de Bombardier Capital est passé de $ 4,5 milliards en 1995-1996 à $ 5,6 milliards en 1996-1997. Pour l'exercice clos le 31 janvier 1997, les revenus provenant des actifs sous gestion ont été de $ 222,8 millions, comparativement à $ 203,3 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1996, tandis que le bénéfice avant impôts sur le revenu a atteint $ 59,7 millions, en regard de $ 42,1 millions l'an dernier.

Marché et perspectives

Forte de son expérience du financement de stocks, Bombardier Capital pénètre un nouveau créneau de marché en s'engageant dans des activités de financement au détail et de financement hypothécaire spécialisé. Cette démarche contribuera à protéger et à améliorer la part de Bombardier Capital dans le marché du financement de stocks. Le réseau de concessionnaires des produits de consommation motorisés de Bombardier ainsi que ceux de fabricants de divers types de produits constituent un bon potentiel pour le financement au détail. De même, le secteur des maisons usinées offre d'intéressants débouchés pour les services de financement hypothécaire de Bombardier Capital, y compris les hypothèques conventionnelles, les prêts combinés sur terrain et résidence et le financement avec terrain en acompte.

Une autre démarche, l'acquisition de la société NorRail Inc., de Buffalo, au Minnesota, en février 1997, permettra à Bombardier Capital d'accroître ses activités de crédit-bail et de se lancer dans la gestion d'actifs dans le domaine des véhicules ferroviaires.



*Incluant les actifs sous gestion

Services immobiliers

Par l'entremise de la Division services immobiliers de Bombardier (auparavant Bombardier Immobilier Ltée), le Groupe 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 des groupes, divisions et filiales de la Société.

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 (Québec).

SOMMAIRE DE L'EXPLOITATION
(redressé)
(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)

Pour les exercices clos les 31 janvier	1997	1996	1995
Revenus par secteur d'activité poursuivie			
Transport	$ 1 596,7	$ 1 574,7	$ 1 309,6
Produits de consommation motorisés	1 865,6	1 554,2	1 048,6
Aéronautique	3 984,9	3 508,5	3 157,3
Services	366,9	346,0	315,8
Groupe Bombardier Capital	161,6	140,0	111,7
Total	$ 7 975,7	$ 7 123,4	$ 5 943,0
Bénéfice (perte) par secteur d'activité poursuivie			
Transport	$ 63,8	$ 100,3	$ 66,1
Produits de consommation motorisés	211,0	174,9	116,0
Aéronautique	258,4	131,1	130,0
Services	13,4	18,8	19,3
Groupe Bombardier Capital	59,7	42,1	22,3
Total	606,3	467,2	353,7
Moins-value du placement en unités d'actions d'Eurotunnel	—	231,4	—
Bénéfice des activités poursuivies avant impôts sur le revenu	606,3	235,8	353,7
Impôts sur le revenu	200,1	77,8	106,4
Bénéfice net des activités poursuivies	406,2	158,0	247,3
Perte nette du secteur abandonné	—	—	—
Bénéfice net	$ 406,2	$ 158,0[1]	$ 247,3
Par action ordinaire			
Bénéfice net des activités poursuivies	$ 1,18	$ 0,45[1]	$ 0,73
Bénéfice net	$ 1,18	$ 0,45[1]	$ 0,73

[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 ($ 0,47 par action ordinaire). Excluant cette moins-value, le bénéfice net serait de $ 313,0 millions ($ 0,92 par action ordinaire).

1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988
$ 1 311,5	$ 1 237,6	$ 725,6	$ 697,1	$ 639,5	$ 311,3	$ 459,8
729,5	506,4	352,9	362,2	355,7	274,3	240,7
2 384,8	2 419,7	1 698,0	1 578,7	886,0	630,7	554,7
245,7	224,6	225,9	198,3	212,6	179,9	133,9
97,3	59,7	56,2	56,0	49,5	29,8	16,7
$ 4 768,8	$ 4 448,0	$ 3 058,6	$ 2 892,3	$ 2 143,3	$ 1 426,0	$ 1 405,8
$ (23,9)	$ (72,6)	$ 3,5	$ 20,1	$ 16,5	$ 46,3	$ 49,7
75,8	28,3	(7,0)	(22,3)	10,6	13,9	12,3
133,7	185,0	134,7	132,6	75,2	34,8	39,7
10,4	4,2	2,4	1,6	11,9	8,1	(1,0)
13,8	7,4	(12,2)	(11,5)	3,0	5,7	2,1
209,8	152,3	121,4	120,5	117,2	108,8	102,8
—	—	—	—	—	—	—
209,8	152,3	121,4	120,5	117,2	108,8	102,8
32,5	18,6	13,7	20,4	25,7	19,9	23,8
177,3	133,7	107,7	100,1	91,5	88,9	79,0
—	—	—	—	—	(20,6)	(12,2)
$ 177,3	$ 133,7	$ 107,7	$ 100,1	$ 91,5	$ 68,3	$ 66,8
$ 0,56	$ 0,43	$ 0,36	$ 0,35	$ 0,34	$ 0,34	$ 0,30
$ 0,56	$ 0,43	$ 0,36	$ 0,35	$ 0,34	$ 0,26	$ 0,25

BILANS CONSOLIDÉS
(redressés)
(en millions de dollars canadiens)

Aux 31 janvier	1997	1996	1995
BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ			
Encaisse et dépôts à terme	$ 895,7	$ 536,6	$ 425,1
Comptes clients	358,4	449,0	667,4
Débiteurs financiers et autres	1 811,4	1 456,2	1 121,2
Stocks	3 455,2	2 594,9	1 914,4
Immobilisations	1 200,0	1 142,0	932,1
Autres éléments d'actif	229,6	213,9	401,6
Total de l'actif	$ 7 950,3	$ 6 392,6	$ 5 461,8
Emprunts à court terme	$ 1 402,4	$ 840,9	$ 764,3
Comptes fournisseurs et frais courus	2 124,6	1 875,0	1 508,8
Impôts sur le revenu à payer	65,9	51,4	19,6
Avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents	591,4	295,7	195,0
Dette à long terme	1 354,9	1 282,7	1 043,2
Autres passifs à long terme	198,5	228,0	164,5
Billets convertibles – composante avoir	152,3	139,9	128,6
Actions privilégiées	30,9	30,9	31,5
Avoir des actionnaires (actions ordinaires)	2 029,4	1 648,1	1 606,3
Total du passif et de l'avoir des actionnaires	$ 7 950,3	$ 6 392,6	$ 5 461,8
BOMBARDIER			
Encaisse et dépôts à terme	$ 889,1	$ 532,0	$ 419,7
Comptes clients	358,4	449,0	667,4
Stocks	3 455,2	2 594,9	1 914,4
Immobilisations	1 138,8	1 079,1	868,2
Investissement dans GBC	288,7	307,0	239,5
Autres éléments d'actif	320,9	216,3	357,8
Total de l'actif	$ 6 451,1	$ 5 178,3	$ 4 467,0
Emprunts à court terme	$ 167,4	$ 38,7	$ 153,4
Comptes fournisseurs et frais courus	1 993,0	1 746,7	1 401,8
Impôts sur le revenu à payer	55,7	24,5	8,5
Avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents	591,4	295,7	195,0
Dette à long terme	1 233,3	1 020,5	774,1
Autres passifs à long terme	197,7	233,3	167,8
Billets convertibles – composante avoir	152,3	139,9	128,6
Actions privilégiées	30,9	30,9	31,5
Avoir des actionnaires (actions ordinaires)	2 029,4	1 648,1	1 606,3
Total du passif et de l'avoir des actionnaires	$ 6 451,1	$ 5 178,3	$ 4 467,0
GROUPE BOMBARDIER CAPITAL			
Encaisse et dépôts à terme	$ 6,6	$ 4,6	$ 5,4
Débiteurs financiers et autres	1 674,1	1 409,0	1 121,2
Immobilisations	61,2	62,9	63,9
Autres éléments d'actifs	46,0	50,1	47,1
Total de l'actif	$ 1 787,9	$ 1 526,6	$ 1 237,6
Emprunts à court terme	$ 1 235,0	$ 802,2	$ 610,9
Comptes fournisseurs et frais courus	131,6	128,3	107,0
Impôts sur le revenu à payer	10,2	26,9	11,1
Avances de Bombardier	71,0	118,8	61,6
Dette à long terme	121,6	262,2	269,1
Autres passifs à long terme	0,8	—	—
Actions privilégiées	—	—	—
Avoir des actionnaires (actions ordinaires)	217,7	188,2	177,9
Total du passif et de l'avoir des actionnaires	$ 1 787,9	$ 1 526,6	$ 1 237,6

1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988
$ 633,1	$ 235,1	$ 179,2	$ 87,5	$ 84,0	$ 150,0	$ 116,7
320,8	380,4	360,1	413,7	428,8	174,0	119,1
776,6	942,1	640,8	491,3	458,0	307,5	202,1
1 738,1	1 782,9	1 200,7	984,2	579,7	220,2	247,3
842,0	813,3	626,8	533,5	335,7	262,1	200,6
144,1	86,4	47,1	45,0	46,8	36,9	55,3
$ 4 454,7	$ 4 240,2	$ 3 054,7	$ 2 555,2	$ 1 933,0	$ 1 150,7	$ 941,1
$ 423,6	$ 884,9	$ 640,1	$ 558,2	$ 376,8	$ 153,2	$ 48,6
1 299,8	1 318,2	894,8	832,3	684,7	354,4	314,1
28,3	69,3	18,2	13,7	13,3	5,7	1,3
—	—	—	—	—	—	—
1 119,1	789,4	474,2	344,6	175,3	70,6	65,4
97,3	98,9	38,4	51,0	40,7	41,6	9,5
118,1	108,5	99,7	66,8	21,9	—	—
33,1	34,1	35,7	37,4	157,7	158,3	167,5
1 335,4	936,9	853,6	651,2	462,6	366,9	334,7
$ 4 454,7	$ 4 240,2	$ 3 054,7	$ 2 555,2	$ 1 933,0	$ 1 150,7	$ 941,1
$ 606,3	$ 233,2	$ 177,6	$ 87,2	$ 79,7	$ 150,0	$ 109,9
320,8	380,4	366,0	413,6	428,8	174,0	119,1
1 738,1	1 782,9	1 200,7	984,2	579,7	220,2	247,3
775,3	774,2	603,8	514,7	327,5	259,9	198,9
222,5	106,5	87,0	68,5	60,4	30,4	22,7
108,8	63,2	47,1	45,0	46,8	36,9	55,3
$ 3 771,8	$ 3 340,4	$ 2 482,2	$ 2 113,2	$ 1 522,9	$ 871,4	$ 753,2
$ 86,4	$ 288,9	$ 105,1	$ 135,6	$ 134,4	$ 5,4	$ 5,1
1 217,9	1 248,3	857,8	813,4	635,6	341,2	297,2
23,0	68,6	17,7	13,2	13,3	5,7	1,3
—	—	—	—	—	—	—
860,6	556,2	474,2	344,6	175,3	70,6	65,4
97,3	98,9	38,4	51,0	40,7	41,6	9,5
118,1	108,5	99,7	66,8	21,9	—	—
33,1	34,1	35,7	37,4	39,1	40,0	40,0
1 335,4	936,9	853,6	651,2	462,6	366,9	334,7
$ 3 771,8	$ 3 340,4	$ 2 482,2	$ 2 113,2	$ 1 522,9	$ 871,4	$ 753,2
$ 26,8	$ 1,9	$ 1,6	$ 0,3	$ 4,3	$ —	$ 6,8
764,9	942,1	640,8	491,4	458,0	307,5	202,1
66,7	39,1	4,1	5,0	8,2	2,2	1,7
47,0	23,2	18,9	13,8	—	—	—
$ 905,4	$ 1 006,3	$ 665,4	$ 510,5	$ 470,5	$ 309,7	$ 210,6
$ 337,2	$ 596,0	$ 535,0	$ 422,6	$ 242,4	$ 147,8	$ 43,5
81,9	69,9	42,9	18,9	49,1	13,2	16,9
5,3	0,7	0,5	0,5	—	—	—
62,0	22,5	31,3	23,9	14,6	7,0	2,7
258,5	233,2	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	118,6	118,3	127,5
160,5	84,0	55,7	44,6	45,8	23,4	20,0
$ 905,4	$ 1 006,3	$ 665,4	$ 510,5	$ 470,5	$ 309,7	$ 210,6

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

Aux 31 janvier	1997	1996	1995
Revenus à l'exportation provenant du Canada	$ 4 532,7	$ 3 537,8	$ 2 960,3
Acquisitions d'immobilisations	$ 232,4	$ 297,8	$ 176,0
Amortissement	$ 165,8	$ 158,3	$ 131,6
Taux du dividende par action ordinaire			
Classe A	$ 0,20000	$ 0,20000	$ 0,15000
Classe B	$ 0,20625	$ 0,20625	$ 0,15625
Nombre d'actions ordinaires (millions)	337,6	335,0	331,4
Valeur comptable de l'action ordinaire	$ 6,01	$ 4,92	$ 4,85
Actionnaires inscrits	11 541	9 873	8 776

VARIATION DES COURS DE L'ACTION (dollars canadiens)

Pour les exercices clos les 31 janvier	1997	1996	1995
Classe A			
Haut	$ 26,60	$ 20,38	$ 12,50
Bas	17,75	11,44	9,00
Fermeture	26,10	20,38	11,44
Classe B			
Haut	$ 26,40	$ 20,13	$ 12,63
Bas	17,50	11,31	8,88
Fermeture	26,00	19,88	11,38

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

Pour les exercices clos les 31 janvier	1997	1996
	Premier trimestre	Premier trimestre
Revenus	$ 1 603,8	$ 1 356,4
Bénéfice net (perte nette)	76,8	63,5
Par action ordinaire		
Bénéfice net (perte nette)	$ 0,22	$ 0,19
Dividendes – action classe B	0,05625	0,05625
Variation des cours de l'action classe B		
Haut	21,75	14,94
Bas	18,90	11,31

(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 ($ 0,47 par action ordinaire). Excluant cette moins-value, le bénéfice net serait de $ 105,1 millions ($ 0,31 par action ordinaire).

1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988
$ 2 252,1	$ 1 950,8	$ 1 084,5	$ 975,8	$ 1 245,3	$ 782,0	$ 998,0
$ 169,8	$ 227,8	$ 161,5	$ 162,2	$ 93,1	$ 52,7	$ 47,5
$ 124,6	$ 101,3	$ 75,3	$ 76,8	$ 43,6	$ 40,1	$ 24,4
$ 0,10000	$ 0,10000	$ 0,08000	$ 0,08000	$ 0,06250	$ 0,05500	$ 0,03750
$ 0,10625	$ 0,10625	$ 0,08625	$ 0,08625	$ 0,06875	$ 0,06125	$ 0,04375
329,9	308,6	304,7	282,9	262,8	251,3	252,2
$ 4,05	$ 3,04	$ 2,80	$ 2,30	$ 1,76	$ 1,46	$ 1,33
9 108	9 534	8 735	9 315	10 025	10 707	12 194

1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988
$ 11,00	$ 8,69	$ 8,75	$ 5,16	$ 4,50	$ 3,38	$ 3,57
4,82	5,32	4,19	3,63	2,78	1,97	1,75
10,50	5,94	8,57	4,22	3,91	3,35	2,19
$ 10,94	$ 8,63	$ 8,63	$ 5,16	$ 4,50	$ 3,41	$ 3,57
4,82	5,19	3,88	3,22	2,78	1,97	1,63
10,57	5,82	8,57	3,94	3,82	3,35	2,16

1997	1996	1997	1996	1997	1996
Deuxi‘me trimestre	Deuxi‘me trimestre	Troisi‘me trimestre	Troisi‘me trimestre	Quatri‘me trimestre	Quatri‘me trimestre
$ 1 915,2	$ 1 476,6	$ 1 946,3	$ 1 580,5	$ 2 510,4	$ 2 709,9
90,3	69,5	91,8	74,9	147,3	(49,9)[1]
$ 0,26	$ 0,20	$ 0,27	$ 0,22	$ 0,43	$ (0,16)[1]
0,05000	0,05000	0,05000	0,05000	0,05000	0,05000
20,60	18,00	21,75	17,13	26,40	20,13
17,70	14,50	17,50	14,88	21,30	16,38

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, Caron Bélanger Ernst & Young, conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Les vérificateurs externes ont librement et pleinement accès au comité de vérification.

Le vice-président, finances

Paul H. Larose, CA

Le 22 avril 1997

Rapport des vérificateurs

Aux actionnaires de Bombardier Inc.

Nous avons vérifié les bilans consolidés de Bombardier Inc. (une société canadienne) aux 31 janvier 1997 et 1996 et les états consolidés de l'avoir des actionnaires, des résultats et de l'évolution de la situation financière 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 1997 et 1996 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour les exercices clos à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus.

Caron Bélanger Ernst & Young
Comptables agréés
Montréal, Canada
Le 28 février 1997

Bilans consolidés

Aux 31 janvier 1997 et 1996 (en millions de dollars canadiens)

	Notes	Bombardier Inc. consolidé 1997	Bombardier Inc. consolidé 1996 (redressé – note 1)	Bombardier 1997	Bombardier 1996 (redressé – note 1)	GBC 1997	GBC 1996
Actif							
Encaisse et dépôts à terme		$ 895,7	$ 536,6	$ 889,1	$ 532,0	$ 6,6	$ 4,6
Comptes clients	3	358,4	449,0	358,4	449,0	—	—
Débiteurs financiers et autres	4	1 811,4	1 456,2	137,3	47,2	1 674,1	1 409,0
Stocks	5	3 455,2	2 594,9	3 455,2	2 594,9	—	—
Immobilisations	6	1 200,0	1 142,0	1 138,8	1 079,1	61,2	62,9
Investissement dans GBC		—	—	288,7	307,0	—	—
Impôts sur le revenu reportés		—	—	—	—	—	5,3
Autres éléments d'actif	7	229,6	213,9	183,6	169,1	46,0	44,8
		$ 7 950,3	$ 6 392,6	$ 6 451,1	$ 5 178,3	$ 1 787,9	$ 1 526,6
Passif							
Emprunts à court terme	8	$ 1 402,4	$ 840,9	$ 167,4	$ 38,7	$ 1 235,0	$ 802,2
Comptes fournisseurs et frais courus		2 124,6	1 875,0	1 993,0	1 746,7	131,6	128,3
Impôts sur le revenu à payer		65,9	51,4	55,7	24,5	10,2	26,9
Avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents		591,4	295,7	591,4	295,7	—	—
Actions rachetables d'une filiale	2	—	49,0	—	49,0	—	—
Avances de Bombardier		—	—	—	—	71,0	118,8
Dette à long terme	9	1 354,9	1 282,7	1 233,3	1 020,5	121,6	262,2
Provision pour charges de retraite		119,9	157,3	119,9	157,3	—	—
Impôts sur le revenu reportés		78,6	21,7	77,8	27,0	0,8	—
		5 737,7	4 573,7	4 238,5	3 359,4	1 570,2	1 338,4
Avoir des actionnaires		2 212,6	1 818,9	2 212,6	1 818,9	217,7	188,2
		$ 7 950,3	$ 6 392,6	$ 6 451,1	$ 5 178,3	$ 1 787,9	$ 1 526,6

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 et les éliminations de consolidation.

Au nom du conseil d'administration,

Laurent Beaudoin,
administrateur

Pierre Legrand,
administrateur

États consolidés de l'avoir des actionnaires

Pour les exercices clos les 31 janvier 1997 et 1996 (en millions de dollars canadiens)

	Notes	1997 Nombre	1997 Montant	1996 Nombre	1996 Montant (redressé – note 1)
Capital social	11				
Actions privilégiées, série 1					
Solde au début de l'exercice		1 236 900	$ 30,9	1 258 300	$ 31,5
Achats pour annulation		(1 000)	—	(21 400)	(0,6)
Solde à la fin de l'exercice – actions privilégiées		1 235 900	30,9	1 236 900	30,9
Actions ordinaires					
Actions classe A (droits de vote multiples)					
Solde au début de l'exercice		88 759 138	49,4	89 173 576	49,6
Conversion d'actions classe A en actions classe B		(112 889)	(0,1)	(414 438)	(0,2)
Solde à la fin de l'exercice		88 646 249	49,3	88 759 138	49,4
Actions subalternes à droit de vote classe B					
Solde au début de l'exercice		246 277 373	682,7	242 253 220	659,9
Émission en vertu du régime d'options d'achat d'actions	12	1 508 454	7,1	2 657 300	7,0
Émission aux employés contre espèces		1 093 072	24,0	952 415	15,6
Conversion d'actions classe A en actions classe B		112 889	0,1	414 438	0,2
Solde à la fin de l'exercice		248 991 788	713,9	246 277 373	682,7
Solde à la fin de l'exercice – actions ordinaires		337 638 037	763,2	335 036 511	732,1
Total du capital social			794,1		763,0
Bénéfices non répartis					
Solde au début de l'exercice			873,4		793,2
Bénéfice net			406,2		158,0
Intérêt sur les billets convertibles – composante avoir			(7,4)		(7,3)
Dividendes :					
Actions privilégiées			(2,3)		(2,3)
Actions ordinaires			(68,8)		(68,2)
Solde à la fin de l'exercice			1 201,1		873,4
Billets convertibles – composante avoir	10		152,3		139,9
Redressements de conversion reportés	13		65,1		42,6
Total de l'avoir des actionnaires			$ 2 212,6		$ 1 818,9

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 1997 et 1996 (en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)

	Notes	*Bombardier Inc. consolidé* 1997	*Bombardier Inc. consolidé* 1996 (redressé – note 1)	*Bombardier* 1997	*Bombardier* 1996 (redressé – note 1)	*GBC* 1997	*GBC* 1996
Revenus		$ 7 975,7	$ 7 123,4	$ 7 814,1	$ 6 983,4	$ 244,6	$ 220,0
Dépenses							
Coût des ventes et frais d'exploitation	14	7 208,8	6 525,6	7 189,6	6 506,2	102,2	99,4
Intérêts sur la dette à long terme		98,8	88,5	77,1	62,1	21,7	26,4
Dépenses (revenus) d'intérêts	15	61,8	42,1	0,8	(10,0)	61,0	52,1
Bénéfice de GBC		—	—	(59,7)	(42,1)	—	—
		7 369,4	6 656,2	7 207,8	6 516,2	184,9	177,9
Bénéfice avant moins-value du placement en unités d'actions d'Eurotunnel et impôts sur le revenu		606,3	467,2	606,3	467,2	59,7	42,1
Moins-value du placement en unités d'actions d'Eurotunnel	7	—	231,4	—	231,4	—	—
Bénéfice avant impôts sur le revenu		606,3	235,8	606,3	235,8	59,7	42,1
Impôts sur le revenu	16	200,1	77,8	200,1	77,8	25,2	20,9
Bénéfice net		$ 406,2	$ 158,0	$ 406,2	$ 158,0	$ 34,5	$ 21,2
Bénéfice par action :							
Non dilué		$ 1,18	$ 0,45				
Dilué		$ 1,16	$ 0,45				
Nombre moyen d'actions ordinaires en circulation durant l'exercice		336 082 947	333 020 668				

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 et les éliminations de consolidation.

États consolidés de l'évolution de la situation financière

Pour les exercices clos les 31 janvier 1997 et 1996 (en millions de dollars canadiens)

	Notes	*Bombardier Inc. consolidé* 1997	*Bombardier Inc. consolidé* 1996 (redressé – note 1)	*Bombardier* 1997	*Bombardier* 1996 (redressé – note 1)	*GBC* 1997	*GBC* 1996
Activités d'exploitation							
Bénéfice net		$ 406,2	$ 158,0	$ 406,2	$ 158,0	$ 34,5	$ 21,2
Éléments sans incidence sur les liquidités :							
Amortissement		165,8	158,3	161,7	154,1	4,1	4,2
Bénéfice net de GBC		—	—	(34,5)	(21,2)	—	—
Provision pour créances irrécouvrables – GBC		6,0	(7,7)	—	—	6,0	(7,7)
Provision pour charges de retraite		(25,9)	33,9	(25,9)	33,9	—	—
Impôts sur le revenu reportés		56,9	0,1	50,8	2,1	6,1	(2,0)
Moins-value du placement en unités d'actions d'Eurotunnel		—	231,4	—	231,4	—	—
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	17	(212,4)	92,4	(199,0)	55,4	(13,4)	37,0
Liquidités provenant des activités d'exploitation		396,6	666,4	359,3	613,7	37,3	52,7
Activités d'investissement							
Acquisitions d'immobilisations		(232,4)	(297,8)	(229,9)	(294,5)	(2,5)	(3,3)
Investissement dans les débiteurs financiers et autres		(361,2)	(334,1)	(90,1)	(54,0)	(271,1)	(280,1)
Redressements de conversion reportés		17,9	(53,2)	26,3	(42,7)	(8,4)	(10,5)
Acquisitions d'entreprises	2	(82,8)	(125,9)	(82,8)	(125,9)	—	—
Investissement dans GBC		—	—	48,2	(51,7)	—	—
Autres		—	(25,8)	1,2	(24,9)	(1,2)	(0,9)
Liquidités utilisées pour des activités d'investissement		(658,5)	(836,8)	(327,1)	(593,7)	(283,2)	(294,8)
Activités de financement							
Variation nette des emprunts à court terme		420,9	190,2	(11,7)	(1,0)	432,6	191,2
Produit de la dette à long terme		489,4	286,9	422,0	286,9	67,4	—
Diminution de la dette à long terme		(249,3)	(146,7)	(45,4)	(145,1)	(203,9)	(1,6)
Émissions d'actions déduction faite des frais y afférents		31,1	22,6	31,1	22,6	18,8	7,0
Achats d'actions pour annulation		—	(0,6)	—	(0,6)	(19,2)	(12,5)
Dividendes		(71,1)	(70,5)	(71,1)	(70,5)	—	—
Avances de Bombardier		—	—	—	—	(47,8)	57,2
Liquidités provenant des activités de financement		621,0	281,9	324,9	92,3	247,9	241,3
Augmentation (diminution) des liquidités		359,1	111,5	357,1	112,3	2,0	(0,8)
Liquidités au début de l'exercice		536,6	425,1	532,0	419,7	4,6	5,4
Liquidités à la fin de l'exercice		$ 895,7	$ 536,6	$ 889,1	$ 532,0	$ 6,6	$ 4,6

Les liquidités comprennent l'encaisse et les dépôts à terme.

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 et les éliminations de consolidation.

Pour les exercices clos les 31 janvier 1997 et 1996 (Les montants des tableaux sont en millions de dollars canadiens.)

Présentation des états financiers consolidés

Les bilans consolidés sont établis selon une présentation non classifiée car les activités de Bombardier Inc. et ses filiales (la « Société ») sont regroupées dans cinq principaux secteurs ayant chacun son propre cycle normal d'exploitation. Les activités de services financiers et immobiliers étant de nature différente par rapport aux activités manufacturières de Bombardier, celles-ci sont présentées sous une colonne distincte (GBC) aux états financiers consolidés.

Les colonnes figurant dans les états financiers correspondent aux descriptions suivantes :

Bombardier

Cette colonne représente les activités du groupe manufacturier concentrées dans quatre principaux secteurs : transport, produits de consommation motorisés, aéronautique et services. Ce groupe est appelé « Bombardier » et les opérations intersociétés ont été éliminées.

GBC

Groupe Bombardier Capital (GBC) représente les activités à prédominance de capital de la Société, à savoir les sociétés de services financiers et les activités immobilières. Les opérations intersociétés ont été éliminées.

Bombardier Inc. consolidé

Cette colonne regroupe toutes les activités de la Société. Les éliminations des opérations et soldes entre Bombardier et GBC sont résumées ci-dessous :

Éliminations

	1997	1996
i) Bilans consolidés		
Investissement dans GBC	$ (288,7)	$ (307,0)
Impôts sur le revenu reportés	—	(5,3)
Total de l'actif	$ (288,7)	$ (312,3)
Avances de Bombardier	$ (71,0)	$ (118,8)
Impôts sur le revenu reportés	—	(5,3)
Avoir de GBC	(217,7)	(188,2)
Total du passif et de l'avoir des actionnaires	$ (288,7)	$ (312,3)
ii) États consolidés des résultats		
Revenus de GBC	$ 83,0	$ 80,0
Coût des ventes et frais d'exploitation	(83,0)	(80,0)
Bénéfice de GBC	59,7	42,1
Impôts sur le revenu	(25,2)	(20,9)
Bénéfice net	$ 34,5	$ 21,2
iii) États consolidés de l'évolution de la situation financière		
Activités d'investissement		
Investissement dans GBC	$ (48,2)	$ 51,7
Total des activités d'investissement	$ (48,2)	$ 51,7
Activités de financement		
Émissions d'actions déduction faite des frais y afférents	$ (18,8)	$ (7,0)
Achats d'actions pour annulation	19,2	12,5
Avances de Bombardier	47,8	(57,2)
Total des activités de financement	$ 48,2	$ (51,7)

BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ – PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Principes de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de la Société et de ses filiales, toutes détenues en propriété exclusive. Ils comprennent aussi la quote-part 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 de passif comptabilisés et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers, ainsi que sur les montants comptabilisés des revenus et des dépenses au cours de l'exercice. Les résultats réels pourraient différer des résultats estimatifs.

Conversion des devises

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

a) Établissements autonomes

Tous les actifs et les passifs sont convertis aux cours en vigueur à la fin de l'exercice. Les revenus et les dépenses sont convertis aux taux de change moyens de la période. Les gains nets ou pertes nettes en résultant, y compris les gains ou pertes relatifs à la dette à long terme conclue en devise et identifiée depuis le 1er février 1994 à titre de couverture à l'égard de placements nets dans des établissements autonomes, sont présentés sous la rubrique « Redressements de conversion reportés » à l'avoir des actionnaires.

b) Établissements intégrés et comptes en devises

Les établissements intégrés et les comptes en devises sont convertis en dollars canadiens à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan sont convertis aux cours en vigueur à la fin de l'exercice, tandis que les éléments non monétaires sont convertis aux taux de change d'origine. Les revenus et les dépenses (autres que l'amortissement qui est converti aux taux s'appliquant aux immobilisations correspondantes) sont convertis aux taux de change en vigueur à la date des opérations ou aux taux de change moyens de la période. Les gains ou pertes résultant de la conversion sont compris dans l'état des résultats, sauf ceux découlant de la conversion de la dette à long terme qui sont reportés et amortis jusqu'à l'échéance de la dette d'après la méthode de l'amortissement linéaire, ou présentés sous la rubrique « Redressements de conversion reportés » à l'avoir des actionnaires (voir a) ci-dessus).

Immobilisations

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

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

Impôts sur le revenu

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

Les bénéfices non répartis des sociétés émettrices sont considérés comme investis en permanence dans leurs activités poursuivies. Par conséquent, aucune provision n'a été établie pour les impôts qui deviendraient exigibles à la distribution de ces bénéfices à la société mère.

Bénéfice par action

Le bénéfice dilué et non dilué par action est calculé selon le nombre moyen pondéré d'actions classe A (droits de vote multiples) et d'actions subalternes à droit de vote classe B en circulation au cours de l'exercice. Le bénéfice dilué par action tient compte de tous les éléments comportant un effet de dilution.

Coûts et obligations découlant des régimes de retraite

La Société offre divers régimes de retraite à la plupart de ses employés.

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

Les coûts des avantages postérieurs à l'emploi autres que les prestations de retraite offerts à certains employés sont comptabilisés lorsqu'ils sont engagés par les retraités et payés par la Société.

BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ – PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Instruments financiers dérivés

La Société a recours à des instruments financiers dérivés, surtout des contrats de change et des ententes de swap de taux d'intérêt conclus pour gérer les risques. Les gains et les pertes sur les contrats de change conclus pour couvrir des opérations futures sont imputés aux résultats à des montants qui correspondent à la comptabilisation des opérations futures connexes en devises étrangères. Les paiements et les encaissements en vertu des ententes de swap de taux d'intérêt sont inscrits à titre d'ajustements des dépenses d'intérêts à des montants qui les apparient aux fluctuations connexes des paiements et des encaissements d'intérêt en vertu d'actifs et de passifs financiers à taux variable.

Obligations environnementales

Les éléments de passif sont comptabilisés lorsque des réclamations à l'égard de l'environnement ou des mesures correctives sont probables, et que les coûts peuvent être estimés de façon raisonnable. Les débours environnementaux qui ont trait aux activités actuelles sont passés en charges ou capitalisés, le cas échéant. Les débours qui ont trait à une situation actuelle résultant d'activités antérieures, et qui ne contribuent pas aux revenus actuels ou futurs, sont passés en charges.

Écarts d'acquisition

Les écarts d'acquisition sont comptabilisés au coût et sont amortis selon la méthode linéaire sur leur durée de vie utile pour des périodes ne dépassant pas 10 ans. À chaque date de clôture d'exercice, la Société évalue s'il y a eu une baisse de valeur permanente de la tranche non amortie des écarts d'acquisition. En procédant ainsi, la Société estime la capacité de recouvrer chaque écart d'acquisition d'après une estimation des flux monétaires non actualisés sur le reste de la période d'amortissement pour chaque entreprise à laquelle l'écart d'acquisition se rapporte.

Billets convertibles

L'obligation de la Société de verser des paiements d'intérêts futurs sur ses billets convertibles est présentée à titre de dette à long terme et est comptabilisée à la valeur actuelle des paiements d'intérêt. Les frais d'intérêt sur la composante dette sont compris dans les stocks de programmes et sont imputés aux résultats en vertu de la méthode de comptabilisation par programme et les frais d'intérêt sur la composante avoir sont imputés aux bénéfices non répartis, déduction faite des impôts sur le revenu. La valeur actuelle du capital est comptabilisée à l'avoir des actionnaires.

BOMBARDIER – PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Évaluation des stocks et constatation des revenus

a) Matières premières, produits en cours et produits finis

Les stocks de matières premières, de produits en cours et de produits finis sont évalués au moindre du coût (méthodes du coût réel, du coût moyen ou de l'épuisement successif selon les secteurs) et du coût de remplacement (matières premières) ou de la valeur de réalisation nette. Le coût des produits en cours et des produits finis comprend le coût des matières premières, la main-d'œuvre directe et les frais généraux de fabrication y afférents.

b) Contrats à long terme et programmes

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

- Contrats à long terme

  Les revenus et le bénéfice sur les contrats à long terme sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux. Le degré d'avancement est généralement établi en fonction des coûts engagés à ce jour par rapport au total des coûts prévus pour l'ensemble du contrat, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure de la performance. Les revenus estimatifs provenant de contrats à long terme incluent les revenus futurs découlant de réclamations résultant de travaux effectués pour des clients en plus des travaux prévus dans les contrats initiaux, lorsqu'il est raisonnablement assuré que des revenus additionnels découleront de ces réclamations, et qu'ils peuvent être estimés de manière fiable.

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

- Programmes (Aéronautique)

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

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

  Les ventes d'avions sont constatées en fonction du nombre d'unités livrées, et le bénéfice provenant de ces ventes est établi selon la méthode de comptabilisation par programme. En vertu de cette méthode, le coût des ventes d'avions est inscrit au coût unitaire moyen estimatif calculé en fonction d'un pourcentage du prix de vente de l'avion. Le coût unitaire moyen estimatif se calcule en appliquant, au prix de vente de chaque avion, le quotient du total des coûts de production estimatifs de tout le programme sur les prix de vente estimatifs de tous les avions du programme, auquel s'ajoute l'amortissement des frais non récursifs en fonction d'un certain nombre d'avions, généralement moins élevé que le nombre estimatif d'avions

BOMBARDIER – PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

à être vendus dans le cadre du programme correspondant. Au cours des phases initiales d'un programme, une marge brute constante est obtenue en reportant une partie du coût réel de chaque unité livrée, cet excédent étant amorti sur les ventes d'avions à produire ultérieurement à des coûts inférieurs à la moyenne.

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

L'estimation des revenus, du coût des ventes et de la période de livraison associés aux commandes prévues font partie intégrante de la méthode de comptabilisation par programme et il faut savoir estimer raisonnablement ces montants pour utiliser cette méthode. Les revenus, les dépenses et les bénéfices sont déterminés en partie d'après ces estimations. Les redressements de ces estimations sont comptabilisés de manière prospective, sauf les pertes anticipées liées à des programmes spécifiques qui sont reconnues au cours de la période où les pertes sont raisonnablement certaines.

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

- Avances et facturations proportionnelles
  Les avances et les facturations proportionnelles reçues sur les contrats et programmes, incluant le produit de la vente de droits provenant de travaux effectués dans le cadre de certains contrats de fabrication, sont déduits des coûts relatifs aux stocks. Les avances et les facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents sont présentées à titre d'éléments de passif.
- Frais de financement
  Le programme qui fait l'objet d'un financement particulier comprend les intérêts et les frais d'emprunt y afférents.

Investissement dans GBC

L'investissement dans GBC est comptabilisé selon la méthode de comptabilisation des participations à la valeur de consolidation.

Placement en unités d'actions d'Eurotunnel

Le placement en unités d'actions d'Eurotunnel a été comptabilisé au coût déduction faite d'une moins-value durable. Les gains ou les pertes réalisés à la vente d'unités d'actions ainsi que la dévaluation nécessaire pour refléter une moins-value du placement sont imputés aux résultats au cours de l'exercice où ils se produisent.

GBC – PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Constatation des revenus

a) Revenus d'intérêts

Les revenus d'intérêts relatifs aux débiteurs financiers sont constatés selon la méthode de la comptabilité d'exercice et calculés sur le solde quotidien moyen des débiteurs financiers. Les revenus d'intérêts cessent d'être comptabilisés lorsque le recouvrement d'un compte devient douteux, généralement lorsqu'il est en souffrance depuis 90 jours et plus.

b) Ventes de terrains détenus pour développement

Les revenus relatifs aux ventes de terrains détenus pour développement sont comptabilisés lorsqu'une contrepartie monétaire suffisante a été reçue et que toutes les conditions importantes afférentes au contrat de vente sont satisfaites, incluant une assurance raisonnable d'encaisser le produit de la vente.

c) Ventes de débiteurs financiers

La vente de débiteurs financiers est constatée lorsque les principaux risques et avantages inhérents à la propriété ont été transférés à l'acquéreur. La participation de GBC dans les débiteurs financiers titrisés est présentée dans les débiteurs financiers lorsque les principaux risques et avantages inhérents à la propriété n'ont pas été transférés à l'acheteur.

Avions loués en vertu de contrats de location-exploitation

Les avions loués en vertu de contrats de location-exploitation sont comptabilisés au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur des périodes représentant leurs durées d'utilisation prévues qui n'excèdent pas 20 ans.

Provision pour créances irrécouvrables

GBC maintient une provision pour créances irrécouvrables d'un montant qui est jugé suffisant pour fournir une protection adéquate contre des pertes futures du portefeuille des débiteurs financiers et autres. La provision pour créances irrécouvrables est déterminée principalement en fonction de l'expérience et des provisions additionnelles sont également constituées pour refléter le jugement de la direction quant aux possibilités de perte, y compris des provisions spécifiques pour des comptes douteux.

Terrains détenus pour développement

Les terrains détenus pour développement sont comptabilisés au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette. Les coûts directs et les autres dépenses afférentes aux projets que l'on prévoit mettre en valeur sont capitalisés.

Édifices à bureaux loués à Bombardier

Les édifices à bureaux loués à Bombardier sont comptabilisés au coût et l'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur une période d'utilisation prévue de 40 ans.

Pour les exercices clos les 31 janvier 1997 et 1996
(Les montants des tableaux sont en millions de dollars canadiens à l'exception du capital social et des options d'achat d'actions.)

1. MODIFICATION DE CONVENTION COMPTABLE – INSTRUMENTS FINANCIERS

Le 1er février 1996, la Société a adopté les nouvelles recommandations de l'Institut Canadien des Comptables Agréés quant à la présentation des instruments financiers. Par conséquent, la Société a modifié de façon rétroactive sa convention comptable en ce qui a trait à la présentation des billets convertibles. En vertu de cette nouvelle convention comptable, la valeur actuelle des versements d'intérêt sur les billets convertibles est comptabilisée à titre de dette à long terme alors que la valeur actuelle du capital est comptabilisée à l'avoir des actionnaires. La composante avoir des billets convertibles augmentera jusqu'en octobre 1999 en raison d'imputations aux bénéfices non répartis afin d'atteindre un montant égal à la valeur nominale des billets convertibles. L'intérêt sur la composante dette des billets convertibles est inclus dans les stocks conformément aux conventions comptables de la Société.

Les états financiers consolidés de 1996 ont été redressés. L'incidence de la nouvelle convention comptable sur les états financiers consolidés est comme suit :

	1997	1996
• Bénéfices non répartis	$ (16,0)	$ (17,8)
• Redressements de conversion reportés	7,5	8,9
• Dette à long terme	45,7	61,2
• Billets convertibles	(222,3)	(226,8)
• Billets convertibles – composante avoir	152,3	139,9
• Stocks	(26,7)	(28,7)
• Solde net des autres éléments d'actif et de passif	(6,1)	(5,9)

L'incidence de cette modification a été d'augmenter le bénéfice net de $ 9,0 millions pour l'exercice terminé le 31 janvier 1997 ($ 4,2 millions en 1996). L'incidence de la modification de convention comptable sur le bénéfice par action pour les exercices terminés les 31 janvier 1997 et 1996 est négligeable.

2. ACQUISITIONS D'ENTREPRISES

a) de Havilland Inc.

Le 28 janvier 1997, la Société a acheté la participation de 49 % dans de Havilland Inc. détenue par la province de l'Ontario à la valeur comptable de $ 49,0 millions. En contrepartie, la Société a émis à la province de l'Ontario un billet de 15 ans (note 9).

b) Activités d'aménagement d'avions d'affaires à réaction

Le 9 décembre 1996, la Société a acquis pour une contrepartie monétaire de $ 33,8 millions, les éléments d'actif net des activités d'aménagement d'avions d'affaires à réaction de Innotech Aviation Ltée, située à Dorval (Québec). La répartition du prix d'achat à la juste valeur de l'actif net acquis a entraîné l'attribution d'un montant de $ 30,4 millions à l'écart d'acquisition.

c) Waggonfabrik Talbot GmbH & Co. KG

Le 3 avril 1995, la Société a acquis, pour une contrepartie monétaire de $ 117,7 millions, y compris les coûts d'acquisition, la totalité du capital social de Waggonfabrik Talbot GmbH & Co. KG, manufacturier allemand de matériel de transport. Cette acquisition a été comptabilisée selon la méthode de l'achat pur et simple et les comptes ont été consolidés à compter du 3 avril 1995.

Actif corporel net acquis à la juste valeur

Encaisse	$ 23,5
Autres éléments d'actif déduction faite des autres éléments de passif	22,1
Immobilisations	64,1
	109,7
Provision pour charges de retraite	(32,1)
	77,6
Coût d'acquisition	117,7
Écart d'acquisition	$ 40,1

d) Centres d'entretien d'avions

Le 1er février 1995, la Société a acquis pour une contrepartie monétaire de $ 31,7 millions, les éléments d'actif net de centres d'entretien d'avions situés aux États-Unis.

3. COMPTES CLIENTS

Les comptes clients sont surtout concentrés dans les secteurs aéronautique et transport (respectivement 44 % et 38 % au 31 janvier 1997 et 44 % et 46 % au 31 janvier 1996) et géographiquement en Europe et en Amérique du Nord (respectivement 66 % et 34 % au 31 janvier 1997 et 70 % et 30 % au 31 janvier 1996).

4. DÉBITEURS FINANCIERS ET AUTRES

	1997	1996
Bombardier		
Avions loués en vertu de contrats de location-exploitation	$ 116,6	$ 33,9
Prêts à recevoir à la vente d'avions	30,8	20,1
Provision pour créances irrécouvrables	(10,1)	(6,8)
	137,3	47,2
GBC		
Débiteurs financiers	1 013,0	857,7
Prêts à recevoir	307,3	329,8
Avions loués en vertu de contrats de location-exploitation	233,8	161,6
Autres	149,1	83,0
Provision pour créances irrécouvrables	(29,1)	(23,1)
	1 674,1	1 409,0
Total	$ 1 811,4	$ 1 456,2

Débiteurs financiers

GBC a conclu des conventions de crédit avec des fiducies américaines et une fiducie canadienne, permettant de transférer de façon continue des débiteurs financiers admissibles, pour lesquels GBC demeure gestionnaire. En vertu de ces conventions de crédit, le montant maximum de débiteurs financiers qui peuvent être vendus est respectivement de US$ 656,1 millions et $ 100,0 millions au 31 janvier 1997 (US$ 400,0 millions et $ 100,0 millions au 31 janvier 1996). Les soldes s'établissent comme suit :

	Débiteurs financiers transférés aux 31 janvier		Débiteurs financiers vendus aux 31 janvier		Échéance
	1997	1996	1997	1996	
Conventions américaines	$ 1 310,8	$ 1 049,9	$ 884,0	$ 549,7	2003
Convention canadienne	142,0	126,9	100,0	100,0	1998

Les débiteurs financiers transférés aux fiducies en excédent des montants considérés comme vendus totalisant $ 468,8 millions au 31 janvier 1997 ($ 527,1 millions au 31 janvier 1996) sont inclus dans les débiteurs financiers.

Le recours total contre la Société relativement aux débiteurs financiers s'élève à 7 % au 31 janvier 1997 (8 % au 31 janvier 1996) en vertu des conventions américaines et 7,6 % aux 31 janvier 1997 et 1996 en vertu de la convention canadienne, majoré d'un redressement pour tenir compte, dans certaines circonstances, des concentrations des débiteurs financiers en sus de limites prédéterminées.

Le portefeuille de débiteurs financiers sous gestion, incluant ceux vendus aux fiducies, est concentré comme suit :

	1997					
	Canada		États-Unis		Total	
	$	%	$	%	$	%
Produits récréatifs	226,7	54	1 061,6	67	1 288,3	65
Produits aéronautiques	126,9	30	57,5	4	184,4	9
Produits manufacturés	—	—	193,9	12	193,9	10
Autres	66,6	16	263,8	17	330,4	16
	420,2	100	1 576,8	100	1 997,0	100

4. DÉBITEURS FINANCIERS ET AUTRES (suite)

	1996					
	Canada		États-Unis		Total	
	$	%	$	%	$	%
Produits récréatifs	143,6	46	762,8	64	906,4	60
Produits aéronautiques	119,3	38	55,6	5	174,9	12
Produits manufacturés	—	—	164,2	14	164,2	11
Autres	52,5	16	209,4	17	261,9	17
	315,4	100	1 192,0	100	1 507,4	100

Les débiteurs financiers incluent un montant de $ 239,0 millions au 31 janvier 1997 ($ 227,5 millions au 31 janvier 1996) acquis de Bombardier.

Les termes de financement des débiteurs financiers sous gestion varient généralement entre 3 et 20 mois. GBC a consenti des lignes de crédit auprès de ses clients relativement aux débiteurs financiers sous gestion totalisant environ $ 574,7 millions et US$ 1 535,1 millions au 31 janvier 1997 ($ 502,0 millions et US$ 1 250,0 millions au 31 janvier 1996), qui peuvent être réduites ou rappelées à n'importe quel moment en fonction de la situation de crédit des concessionnaires et des manufacturiers. Le portefeuille porte intérêt à un taux moyen flottant respectivement de 10,4 % au Canada et 11,6 % aux États-Unis au 31 janvier 1997 (respectivement 12,9 % et 12,2 % au 31 janvier 1996). Les débiteurs financiers achetés de Bombardier portent intérêt à des taux établis en fonction du marché.

Les débiteurs financiers, résultant du financement des ventes de matériel par des manufacturiers et des distributeurs aux détaillants, sont garantis par les stocks s'y rapportant et des conventions de rachat. En vertu de telles conventions, GBC peut prendre possession du matériel d'un détaillant selon une période précisée dans la convention et peut exiger que les distributeurs ou les manufacturiers rachètent ce matériel pour une contrepartie au comptant égale au solde impayé.

Prêts à recevoir

Les prêts à recevoir représentent des paiements progressifs et autres montants avancés à des tiers afin de financer principalement la vente et la location d'avions manufacturés par Bombardier. Ils viennent à échéance à diverses dates jusqu'en 2006 et sont situés comme suit :

	1997			1996		
	$	%	Taux moyen pondéré	$	%	Taux moyen pondéré
Canada	60,2	20	8,9 %	48,3	15	9,4 %
États-Unis	247,1	80	9,0 %	281,5	85	8,8 %
Total	307,3	100		329,8	100	

5. STOCKS

	1997				
	Transport	Produits de consommation motorisés	Aéronautique	Services	Total
Matières premières et produits en cours	$ —	$ 190,1	$ —	$ 7,2	$ 197,3
Contrats et programmes	981,3	—	3 758,6	38,7	4 778,6
Produits finis	6,8	107,0	328,4	31,0	473,2
	988,1	297,1	4 087,0	76,9	5 449,1
Avances et facturations proportionnelles	(955,7)	(0,8)	(1 036,4)	(1,0)	(1 993,9)
Total net	$ 32,4	$ 296,3	$ 3 050,6	$ 75,9	$ 3 455,2

5. STOCKS (suite)

	1996 (redressé – note 1)				
	Transport	Produits de consommation motorisés	Aéronautique	Services	Total
Matières premières et produits en cours	$ —	$ 160,5	$ —	$ 6,2	$ 166,7
Contrats et programmes	1 038,0	—	3 031,0	36,6	4 105,6
Produits finis	8,0	64,6	234,8	21,4	328,8
	1 046,0	225,1	3 265,8	64,2	4 601,1
Avances et facturations proportionnelles	(1 002,9)	(0,9)	(997,7)	(4,7)	(2 006,2)
Total net	$ 43,1	$ 224,2	$ 2 268,1	$ 59,5	$ 2 594,9

Pour les programmes en cours de production commerciale (Challenger 604, Regional Jet de Canadair de séries 100 et 200, avion amphibie CL-415, Learjet 60 et Dash 8 de série 300), les frais non récursifs et l'excédent sur les coûts moyens de production accumulés dans les programmes, à être recouvrés sur des commandes à être obtenues ultérieurement de clients, s'élèvent à $ 736,8 millions au 31 janvier 1997 ($ 977,1 millions au 31 janvier 1996).

Pour les programmes en phase de développement (Global Express, Dash 8 de série 400, Regional Jet de Canadair série 700 et Learjet 45), les frais non récursifs et l'excédent sur les coûts moyens de production s'élèvent à $ 799,9 millions au 31 janvier 1997 ($ 404,2 millions au 31 janvier 1996). Le montant total des frais non récursifs et de l'excédent sur les coûts moyens de production, à être recouvrés sur des commandes à être obtenues ultérieurement de clients, sera déterminé uniquement à l'achèvement de la phase de développement des programmes.

Les produits anticipés des ventes futures d'avions pour chaque programme excèdent les coûts afférents aux stocks aux 31 janvier 1997 et 1996, plus les frais non récursifs et les coûts de production additionnels estimatifs à engager pour chaque programme. Cependant, des sommes importantes au titre de coûts non recouvrables pourraient être imputées aux dépenses au cours des exercices ultérieurs, si une quantité d'avions inférieure à celle prévue au programme est vendue, si le produit des ventes futures d'avions est moindre que celui estimé actuellement, ou si les coûts à engager pour achever les programmes dépassent les estimations actuelles.

En vertu de diverses ententes dans le secteur aéronautique, les droits provenant des travaux effectués dans le cadre de certains contrats de fabrication sont vendus, sous réserve de certaines conditions, de façon continue à des entités non apparentées. Les montants reçus des ventes des droits totalisant $ 506,9 millions au 31 janvier 1997 ($ 453,5 millions au 31 janvier 1996) sont comptabilisés comme des avances reçues déduites des stocks jusqu'à la livraison des unités correspondantes. Cependant, en conformité avec les pratiques de l'industrie, la Société demeure responsable des obligations courantes à titre de manufacturier auprès des acquéreurs des droits relativement à la réalisation de ces contrats conformément aux spécifications prédéterminées, de la livraison en temps et du rendement du produit. De plus, la Société s'est portée garante de certaines pertes qui pourraient être subies par un acquéreur relativement aux droits vendus jusqu'à concurrence du moindre de 10 % du prix versé à l'égard des droits en cours (US$ 19,7 millions au 31 janvier 1997 et US$ 14,2 millions au 31 janvier 1996), et US$ 23,6 millions aux 31 janvier 1997 et 1996.

En vertu de certains contrats, le titre de propriété des stocks est dévolu au client, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, selon les ententes contractuelles et les usages en vigueur dans l'industrie. De plus, dans le cours normal de ses activités, la Société fournit des garanties bancaires et d'autres formes de garanties aux clients, principalement pour le secteur transport, pour des avances reçues des clients, ainsi que pour garantir la performance dans l'exécution de certains contrats, totalisant $ 2 819,5 millions au 31 janvier 1997 et venant à échéance au cours de diverses périodes jusqu'en 2003.

6. IMMOBILISATIONS

1997	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Bombardier			
Terrains	$ 39,1	$ —	$ 39,1
Bâtiments	763,6	299,6	464,0
Équipement	1 318,2	733,7	584,5
Autres	79,4	28,2	51,2
	2 200,3	1 061,5	1 138,8
GBC			
Édifices à bureaux loués à Bombardier	61,7	6,1	55,6
Équipement	11,2	5,6	5,6
	72,9	11,7	61,2
Total	$ 2 273,2	$ 1 073,2	$ 1 200,0

1996	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Bombardier			
Terrains	$ 39,0	$ —	$ 39,0
Bâtiments	727,0	290,3	436,7
Équipement	1 254,0	689,6	564,4
Autres	68,2	29,2	39,0
	2 088,2	1 009,1	1 079,1
GBC			
Édifices à bureaux loués à Bombardier	61,8	4,4	57,4
Équipement	14,5	9,0	5,5
	76,3	13,4	62,9
Total	$ 2 164,5	$ 1 022,5	$ 1 142,0

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 $ 282,2 millions et s'établissent comme suit pour les cinq prochains exercices : 1998 – $ 59,5 millions; 1999 – $ 47,1 millions; 2000 – $ 34,3 millions; 2001 – $ 21,7 millions et 2002 – $ 15,6 millions.

7. AUTRES ÉLÉMENTS D'ACTIF

	1997	1996 (redressé – note 1)
Bombardier		
Placement en unités d'actions d'Eurotunnel	$ 50,0	$ 50,0
Dessins industriels et autres éléments d'actif incorporels	34,9	30,6
Perte de conversion reportée sur la dette à long terme	4,9	16,2
Frais payés d'avance	26,2	30,9
Écarts d'acquisition	67,6	41,4
	183,6	169,1
GBC		
Frais payés d'avance	1,4	0,9
Terrains détenus pour développement	44,6	43,9
	46,0	44,8
Total	$ 229,6	$ 213,9

Dans le cadre du règlement d'une réclamation en vertu du contrat « TransManche-Link », la Société a reçu, en juillet 1994, 25 millions d'unités d'actions d'Eurotunnel d'une valeur en date de règlement de 38 francs français ($ 9,70) par unité d'actions. La Société ne pouvait se départir de ces unités d'actions tant que tous les trains-navettes n'avaient pas été entièrement réceptionnés et testés, ce qui a eu lieu en juin 1995. Par la suite, la Société a acquis 4 785 129 unités d'actions additionnelles à un coût moyen de $ 5,91. De l'avis de la direction, la valeur marchande de ces unités d'actions et d'autres circonstances financières indiquaient une moins-value durable au 31 janvier 1996. Par conséquent, le placement en unités d'actions d'Eurotunnel a été réduit à son cours boursier de $ 50,0 millions ($ 1,68 par unité d'actions) au 31 janvier 1996 et une moins-value de $ 231,4 millions a été comptabilisée.

8. EMPRUNTS À COURT TERME

	1997	1996
Bombardier		
Emprunts bancaires	$ —	$ 11,7
Partie de la dette à long terme échéant en deçà d'un an	167,4	27,0
	167,4	38,7
GBC		
Emprunts bancaires	1 233,1	800,5
Partie de la dette à long terme échéant en deçà d'un an	1,9	1,7
	1 235,0	802,2
Total	$ 1 402,4	$ 840,9

Bombardier

Bombardier a conclu des ententes de crédit en diverses devises totalisant $ 772,6 millions au 31 janvier 1997 ($ 762,7 millions au 31 janvier 1996) avec des institutions financières dans la plupart des pays où elle exerce des activités. Le taux d'intérêt moyen pondéré sur les emprunts bancaires au 31 janvier 1996 est 5 %.

GBC

GBC a conclu des ententes de crédit totalisant $ 334,0 millions et US$ 780,0 millions au 31 janvier 1997 ($ 185,0 millions et US$ 472,0 millions au 31 janvier 1996).

8. EMPRUNTS À COURT TERME (suite)

Les emprunts bancaires et les taux d'intérêts moyens pondérés y afférents aux 31 janvier 1997 et 1996 étaient les suivants :

	Emprunts bancaires		Taux moyen pondéré	
	1997	1996	1997	1996
CAN $	$ 278,9	$ 169,2	3,5 %	6,0 %
US$	954,2 (US$ 708,2)	631,3 (US$ 459,4)	5,6 %	6,4 %
Total	$ 1 233,1	$ 800,5		

En vertu d'ententes auprès de syndicats bancaires, la Société et certaines de ses filiales doivent maintenir certains ratios financiers, lesquels étaient respectés aux 31 janvier 1997 et 1996.

9. DETTE À LONG TERME

	1997	1996 (redressé – note 1)
Bombardier		
Bombardier Inc.		
Débentures, 6,4 %, échéant en décembre 2006, d'une valeur nominale de $ 150,0 millions (note 18)	$ 150,0	$ —
Débentures, 7,35 %, échéant en décembre 2026, d'une valeur nominale de $ 150,0 millions (note 18)	150,0	—
Billet, 7 %, remboursable en paiement annuel de capital de $ 4,9 millions débutant en 2003 jusqu'en 2012, remboursable par anticipation sous certaines conditions	49,0	—
Billets, 6,58 %, échéant en janvier 2006, d'une valeur nominale de US$ 150,0 millions	202,1	206,2
Débentures, 8,3 %, échéant en juillet 2003, d'une valeur nominale de $ 150,0 millions	150,0	150,0
Billets assujettis à un fonds d'amortissement, échéant en septembre 2003, d'une valeur nominale de US$ 56,1 millions au 31 janvier 1997 (US$ 60,4 millions au 31 janvier 1996) à 6,08 % et d'une valeur nominale de US$ 31,0 millions à 6,32 %	117,4	125,6
Débentures, 11,1 %, échéant en mai 2001, d'une valeur nominale de $ 100,0 millions	100,0	100,0
Billets, 6 %, échéant en avril 1998, d'une valeur nominale de 30,3 millions de francs suisses	28,7	34,3
Emprunt à terme, au LIBOR majoré de 0,5 % échéant en août 1997, d'une valeur nominale de US$ 75,0 millions, 6,06 % au 31 janvier 1997 (6 % au 31 janvier 1996)	101,0	103,1
Billets convertibles – composante dette, représentant les paiements d'intérêt contractuels, actualisés à un taux moyen de 8,57 % (note 10)	45,7	61,2
Bombardier-Rotax GmbH		
Emprunts, de 3,25 % à 7,75 % au 31 janvier 1997 (3,75 % à 7,75 % au 31 janvier 1996), payables en schillings autrichiens, échéant de 1998 à 2005	35,8	34,3
Learjet Inc.		
Billets, 6,94 %, échéant en juin 2000, d'une valeur nominale de US$ 50,0 millions	67,4	68,7
Emprunt, 9,02 %, échéant en mai 1998, d'une valeur nominale de US$ 25,0 millions	33,7	34,3
Solde à reporter	$ 1 230,8	$ 917,7

9. DETTE À LONG TERME (suite)

	1997	1996 (redressé – note 1)
Solde reporté	$ 1 230,8	$ 917,7
Bombardier-Concarril, S.A. de C.V.		
Emprunt, au LIBOR plus 0,35 %, payable en dollars américains, échéant en avril 2000, d'une valeur nominale de US$ 20,0 millions, 5,94 % au 31 janvier 1997 (6,63 % au 31 janvier 1996)	26,9	28,8
Bombardier-Nordtrac Oy		
Emprunts, de 3,7 % à 5,5 % au 31 janvier 1997 (5 % à 7,65 % au 31 janvier 1996), payables en marks finlandais, échéant de 1998 à 2004	12,3	16,4
Autres		
Portant intérêt à un taux moyen pondéré de 6,9 % au 31 janvier 1997 (5,2 % au 31 janvier 1996), payables en diverses devises, venant à échéance de 1998 à 2009	130,7	84,6
	1 400,7	1 047,5
Montant échéant en deçà d'un an	167,4	27,0
Total Bombardier	1 233,3	1 020,5
GBC		
Bombardier Capital Inc.		
Emprunt, 7,41 %, échéant en juillet 2001, d'une valeur nominale de US$ 50,0 millions (note 18)	67,4	—
Billets, 8,14 %, d'une valeur nominale de US$ 50,0 millions. En vertu d'un swap de taux d'intérêt avec une institution financière, le taux d'intérêt effectif était de LIBOR majoré de 1,14 %, 6,89 % au 31 janvier 1996, remboursés en 1997	—	68,7
Billets, 8,51 %, d'une valeur nominale de US$ 100,0 millions. En vertu d'un swap de taux d'intérêt avec une institution financière, le taux d'intérêt effectif était de LIBOR majoré de 1,04 %, 6,79 % au 31 janvier 1996, remboursés en 1997	—	137,4
Bombardier Immobilier Ltée		
Obligations hypothécaires, 7,54 % à 11 %, échéant de 2001 à 2016	56,1	57,8
	123,5	263,9
Montant échéant en deçà d'un an	1,9	1,7
Total GBC	121,6	262,2
Total	$ 1 354,9	$ 1 282,7

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

	Bombardier Inc. consolidé	Bombardier	GBC
1998	$ 169,3	$ 167,4	$ 1,9
1999	88,4	86,4	2,0
2000	66,5	64,2	2,3
2001	137,0	134,6	2,4
2002	192,3	123,6	68,7

Aux 31 janvier 1997 et 1996, la Société respectait les clauses restrictives contenues dans les diverses ententes de financement.

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 % jusqu'en octobre 1999 et par la suite au LIBOR majoré de 1,25 % (6,48 % au 31 janvier 1997 et 6,82 % au 31 janvier 1996).

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, payer 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.

Ces billets convertibles sont présentés comme suit :

	1997	1996 (redressé – note 1)
Billets convertibles – composante dette	$ 45,7	$ 61,2
Billets convertibles – composante avoir	152,3	139,9

11. CAPITAL SOCIAL

Le 7 juillet 1995, 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 du taux de dividende prioritaire non cumulatif sur les actions subalternes à droit de vote classe B de $ 0,0125 à $ 0,00625 l'action par année. Les renseignements suivants tiennent compte de ce fractionnement.

Le capital social autorisé de la Société est le suivant :

Actions privilégiées

Un nombre illimité d'actions privilégiées, sans valeur nominale ou au pair, non votantes, rachetables au gré de la Société à $ 25,00 par action, pouvant être émises en série, dont une seule série consistant en 1 235 900 (1 236 900 au 31 janvier 1996) actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 1, est autorisée. Le taux de dividende trimestriel est 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. La Société s'est engagée à faire tous les efforts raisonnables pour acheter à des fins d'annulation 16 000 actions privilégiées au cours de chaque trimestre civil, à un prix ne dépassant pas $ 25,00 par action. Ces exigences prennent fin annuellement.

Actions ordinaires

448 000 000 d'actions classe A (droits de vote multiples), sans valeur nominale ou au pair, comportant 10 votes chacune, convertibles au gré du détenteur en une action subalterne à droit de vote classe B, et

448 000 000 d'actions subalternes à droit de vote classe B, sans valeur nominale ou au pair, comportant un vote chacune, un dividende annuel préférentiel non cumulatif au taux de $ 0,00625 par action, et convertibles au gré du détenteur en une action classe A (droits de vote multiples), à compter de l'un des événements suivants : i) une offre faite aux détenteurs d'actions classe A (droits de vote multiples) est acceptée par l'actionnaire majoritaire actuel (la famille Bombardier); ii) ledit actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % des actions classe A (droits de vote multiples) en circulation de la Société.

12. OPTIONS D'ACHAT D'ACTIONS

En vertu d'un régime d'options d'achat d'actions, des options sont accordées aux employés clés pour l'achat d'actions subalternes à droit de vote classe B. Le prix de souscription est égal au prix moyen de clôture des actions négociées en bourse au cours des cinq jours précédant l'octroi de l'option. Le droit de levée des options, qui s'acquiert à raison de 25 % par année au cours d'une période commençant deux ans après la date de l'octroi de ces options, se termine au plus tard dix ans après cette date. En date du 31 janvier 1997, des options portant sur 5 172 948 actions peuvent ainsi être levées (4 867 900 actions au 31 janvier 1996). Les options émises et en circulation en fin d'exercice sont les suivantes :

Période d'octroi	Prix de souscription (en dollars)	1997	1996
1987	1,24 à 2,07	—	228 000
1988	2,43 à 3,10	40 000	250 000
1990	3,06 à 3,94	2 550 000	2 760 000
1991	3,54 à 3,83	268 000	416 000
1992	6,23 à 7,63	95 000	140 000
1993	5,59 à 8,25	1 848 000	2 145 200
1994	5,05 à 8,50	1 002 500	1 412 500
1995	10,24 à 12,29	1 330 793	1 497 630
1996	12,69 à 17,28	290 000	340 000
1997	18,72 à 20,53	3 161 000	—
		10 585 293	9 189 330

12. OPTIONS D'ACHAT D'ACTIONS (suite)

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

	1997	1996
Solde au début de l'exercice	9 189 330	11 694 740
Octroyées	3 386 000	340 000
Levées	(1 508 454)	(2 657 300)
Annulées	(481 583)	(188 110)
Solde à la fin de l'exercice	10 585 293	9 189 330

13. REDRESSEMENTS DE CONVERSION REPORTÉS

	1997	1996 (redressé – note 1)
Solde au début de l'exercice	$ 42,6	$ 103,5
Redressements de conversion	5,3	(69,6)
Redressements de conversion sur la dette à long terme conclue en devise et identifiée à titre de couverture à l'égard d'établissements autonomes	17,2	8,7
Solde à la fin de l'exercice	$ 65,1	$ 42,6

14. COÛT DES VENTES ET FRAIS D'EXPLOITATION

La rubrique coût des ventes et frais d'exploitation comprend des frais de recherche, à l'exclusion de ceux engagés en vertu de contrats, totalisant $ 131,2 millions ($ 112,2 millions en 1996), déduction faite de divers programmes d'aide et de crédits d'impôts y afférents.

Dans le cadre de l'acquisition de de Havilland Inc. effectuée le 9 mars 1992, le gouvernement du Canada et la province de l'Ontario ont convenu d'offrir à la Société divers programmes d'aide financière. La dernière tranche de cette aide financière déductible du coût des ventes et frais d'exploitation, totalisant $ 155,4 millions en 1996, a été déduite des coûts des ventes et frais d'exploitation.

15. DÉPENSES (REVENUS) D'INTÉRÊTS

	1997	1996
Bombardier		
Dépenses d'intérêts	$ 24,4	$ 26,8
Revenus d'intérêts	(23,6)	(36,8)
	0,8	(10,0)
GBC		
Dépenses d'intérêts	61,0	52,1
Total	$ 61,8	$ 42,1

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 :

	1997		1996 (redressé – note 1)	
	$	%	$	%
Impôts sur le revenu calculés aux taux prévus par la loi	234,8	38,7	91,3	38,7
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants :				
Crédit d'impôt pour bénéfice de fabrication et de transformation	(31,2)	(5,1)	(13,5)	(5,7)
Impôts sur le revenu nets des sociétés émettrices étrangères	0,6	—	0,8	0,3
Avantages fiscaux non comptabilisés découlant de pertes de sociétés émettrices étrangères	22,7	3,7	26,6	11,3
Récupération d'impôts sur le revenu découlant de l'utilisation d'avantages fiscaux non comptabilisés	(19,1)	(3,1)	(21,3)	(9,0)
Éléments non imposables	(7,8)	(1,2)	(12,8)	(5,4)
Autres	0,1	—	6,7	2,8
Total	200,1	33,0	77,8	33,0
Impôts sur le revenu exigibles	124,8		75,1	
Impôts sur le revenu reportés	75,3		2,7	
Total	200,1		77,8	

Les pertes reportées et autres déductions, pour lesquelles aucun avantage fiscal n'a été comptabilisé, qui serviront à réduire essentiellement le revenu imposable futur de certaines filiales européennes, totalisent $ 615,0 millions au 31 janvier 1997 ($ 623,0 millions au 31 janvier 1996) et ne comportent aucune date d'échéance.

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 :

	1997	1996 (redressé – note 1)
Bombardier		
Comptes clients	$ 90,6	$ 351,8
Stocks	(861,1)	(666,3)
Comptes fournisseurs et frais courus	244,6	256,4
Impôts sur le revenu à payer	31,2	12,8
Avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents	295,7	100,7
	(199,0)	55,4
GBC		
Comptes fournisseurs et frais courus	3,3	21,2
Impôts sur le revenu à payer	(16,7)	15,8
	(13,4)	37,0
Total	$ (212,4)	$ 92,4

18. INSTRUMENTS FINANCIERS

a) Instruments financiers dérivés

La Société a recours à des instruments financiers dérivés pour gérer les risques de change et pour réduire l'incidence des fluctuations des taux d'intérêt sur certains instruments de financement. 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 dollars US en fixant la valeur du dollar US par rapport au dollar canadien et à la livre sterling (pour le compte d'une filiale du Royaume-Uni). En vertu de ces contrats, la Société doit vendre principalement des montants spécifiques de dollars US pour des dollars canadiens et des livres sterling à des dates et des taux de change prédéterminés. Ces contrats sont appariés à des flux de trésorerie prévus en dollars US. Les montants des flux de trésorerie futurs prévus en dollars US sont projetés en fonction des conditions actuelles des marchés de la Société, des commandes existantes des clients et de l'expérience de la Société.

18. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

Le tableau suivant présente les montants en dollars canadiens et en livres sterling à recevoir en vertu des principaux contrats de change, les taux de change contractuels moyens et les périodes de règlement de ces contrats de ventes :

	Taux de change moyen	
	1997	1996
Moins d'un an		
US$ 1 676,5 millions (1996 – US$ 1 530,6 millions) en dollars canadiens	$ 1,36	$ 1,36
US$ 139,5 millions (1996 – US$ 256,5 millions) en livres sterling	£ 0,64	£ 0,65
Un à deux ans		
US$ 694,5 millions (1996 – US$ 792,7 millions) en dollars canadiens	$ 1,35	$ 1,38
US$ 45,5 millions (1996 – US$ 185,0 millions) en livres sterling	£ 0,67	£ 0,66
Deux à trois ans		
US$ 194,8 millions (1996 – US$ 84,8 millions) en dollars canadiens	$ 1,37	$ 1,40
US$ 42,5 millions (1996 – US$ 121,1 millions) en livres sterling	£ 0,66	£ 0,69
Plus de trois ans		
US$ 57,1 millions (1996 – US$ 103,5 millions) en dollars canadiens	$ 1,32	$ 1,42
US$ 7,5 millions (1996 – US$ 150,1 millions) en livres sterling	£ 0,69	£ 0,68

Ententes de swap de taux d'intérêt

Bombardier

En date du 10 février 1997, la Société a conclu des ententes de swap de taux d'intérêt avec deux institutions financières pour une valeur nominale totale de $ 300,0 millions, en vertu desquelles la Société recevra, deux fois l'an, pendant une période de deux ans se terminant le 10 février 1999, un taux d'intérêt fixe de 4,55 % et versera, deux fois l'an, un taux d'intérêt variable établi au taux des acceptations bancaires (3,13 % pour la période allant du 10 février 1997 au 12 mai 1997).

GBC

GBC a conclu une entente de swap de taux d'intérêt pour une valeur nominale de $ 53,9 millions (US$ 40,0 millions), en vertu de laquelle GBC recevra un taux d'intérêt fixe de 7,04 % jusqu'en juillet 2001 et versera un taux d'intérêt variable établi au LIBOR (5,56 % au 31 janvier 1997). De plus, GBC a conclu des ententes de swap de taux d'intérêt pour convertir $ 116,4 millions (US$ 86,4 millions) de prêts à recevoir à taux fixe en prêts à recevoir à taux variable, assortis d'échéances jusqu'en 2003.

b) Juste valeur des instruments financiers

Les valeurs comptables et les justes valeurs des instruments financiers, non présentées ailleurs dans les états financiers consolidés, sont comme suit :

	1997		1996	
	Valeur comptable $	Juste valeur $	Valeur comptable $	Juste valeur $
Bombardier Inc. consolidé				
Actifs financiers				
Encaisse et dépôts à terme	895,7	895,7	536,6	536,6
Comptes clients	358,4	358,4	449,0	449,0
Prêts à recevoir à la vente d'avions et prêts à recevoir	338,1	340,2	349,9	350,8
Débiteurs financiers	1 013,0	1 013,0	857,7	857,7
Placement en unités d'actions d'Eurotunnel	50,0	50,5	50,0	50,0
Passifs financiers				
Emprunts à court terme	1 402,4	1 402,4	840,9	840,9
Comptes fournisseurs et frais courus	2 124,6	2 124,6	1 875,0	1 875,0
Actions rachetables d'une filiale	—	—	49,0	49,0
Dette à long terme	1 354,9	1 367,4	1 282,7	1 335,5
Éléments hors bilan [favorable (défavorable)]				
Contrats de change	—	60,5	—	(41,2)
Ententes de swap de taux d'intérêt	—	(1,2)	—	(1,1)

18. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

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

Encaisse et dépôts à terme, comptes clients, emprunts à court terme, comptes fournisseurs et frais courus et actions rachetables d'une filiale : Les valeurs comptables présentées au bilan se rapprochent de leur juste valeur en raison de la nature à court terme de ces éléments.

Débiteurs financiers, prêts à recevoir à la vente d'avions et prêts à recevoir : Les justes valeurs des débiteurs financiers, des prêts à recevoir à la vente d'avions et prêts à recevoir à taux variable dont le prix est fréquemment établi et ne comportant pas d'importante modification du risque de crédit se rapprochent de leur valeur comptable. Les justes valeurs des débiteurs financiers, des prêts à recevoir à la vente d'avions et prêts à recevoir à taux fixe sont évalués 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 semblable.

Placement en unités d'actions d'Eurotunnel : La juste valeur du placement en unités d'actions d'Eurotunnel est évaluée à l'aide des cours boursiers.

Dette à long terme : Les justes valeurs de la dette à long terme sont évaluées en utilisant des cours boursiers ou des analyses de flux de trésorerie actualisés, en se fondant sur les taux actuels d'emprunt correspondants pour des types semblables d'arrangements d'emprunt.

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.

Garanties bancaires et autres formes de garanties : Le calcul de la juste valeur de ces garanties n'est pas pratique compte tenu des contraintes de temps et de coûts; ces garanties diminuent normalement en fonction du degré d'achèvement des travaux des contrats en cause et viennent habituellement à échéance sans qu'elles ne soient mises en vigueur.

c) Risque de crédit

En plus du risque de crédit décrit ailleurs dans les présents états financiers, 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 des contrats favorables pour lesquels les gains cumulatifs s'élèvent à $ 100,2 millions au 31 janvier 1997 ($ 27,1 millions au 31 janvier 1996). 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 % à 9 %). 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 6,5 %) et sont actualisées en fonction des hypothèses les plus probables de la direction quant aux taux d'intérêt à long terme (7,5 % à 9,25 %). 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 (10 à 18 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 capacité de la Société de retirer les montants en surplus est incertaine. L'excédent, le cas échéant, de l'actif du régime sur la juste valeur des prestations constituées peut ne pas être immédiatement disponible pour la Société.

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 :

	1997	1996
Actif des régimes de retraite	$ 1 702,9	$ 1 548,0
Prestations constituées	1 431,1	1 297,7

20. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

En plus des engagements et éventualités divulgués ailleurs dans ces états financiers, 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 paiement de loyers ainsi que des 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 2014, est comme suit aux 31 janvier 1997 et 1996 :

	1997	1996
Risque maximal afférent aux garanties fournies	$ 404,0	$ 343,7
Moins : provisions comptabilisées	115,0	92,1
Risque hors bilan	289,0	251,6
Moins : quote-part de la valeur nette de revente estimative des avions revenant à la Société	215,0	156,3
Risque de crédit net	$ 74,0	$ 95,3

Le risque de crédit net représente la tranche non enregistrée du risque de la Société aux pertes qui découleraient de manquement de tiers acheteurs à respecter leurs obligations financières en vertu d'ententes irrévocables.

Au 31 janvier 1997, la Société avait des engagements relativement aux garanties sur les ventes futures d'avions pour un montant de $ 109,2 millions, déduction faite de la quote-part de la valeur nette de revente estimative des avions revenant à la Société s'élevant à $ 42,2 millions ($ 74,8 millions, déduction faite de la quote-part de la valeur nette de revente estimative des avions revenant à la Société de $ 13,7 millions au 31 janvier 1996). La provision relative à ces garanties, le cas échéant, sera comptabilisée à la date de livraison des avions en cause.

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 en particulier n'est associé à plus de 10 % du soutien financier total lié au financement de clients aux 31 janvier 1997 et 1996.

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 susmentionnées n'ont pas été exécutées. Cependant, si ces garanties étaient exécutées, la direction est d'avis que la valeur nette de revente estimative 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 en vertu desquelles elle est tenue de verser des loyers annuels et la plupart de ces avions ont été loués simultanément à des exploitants. Le détail de ces opérations est comme suit :

	Paiements minimums en vertu de contrats de location		Paiements prévus		Provision comptabilisée	
	1997 $	1996 $	1997 $	1996 $	1997 $	1996 $
1997	—	69,8	—	66,0	—	3,8
1998	207,1	17,9	206,3	17,2	0,8	0,7
1999	84,9	52,2	77,9	51,5	7,0	0,7
2000	51,2	115,4	44,2	90,5	7,0	24,9
2001	13,2	1,6	11,2	1,1	2,0	0,5
2002	13,2	—	12,7	—	0,5	—
Par la suite	85,9	1,4	66,1	1,1	19,8	0,3
	455,5	258,3	418,4	227,4	37,1	30,9

Les paiements prévus comprennent les paiements de sous-location minimums prévus des exploitants et la quote-part de la valeur nette de revente estimative des avions revenant à la Société. 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 ($ 125,7 millions en 1997 et $ 13,8 millions en 1996) ont été calculés en tenant compte des conditions actuelles et des prévisions du marché pour chaque type d'avion. Le montant total de la quote-part de la valeur nette de revente estimative des avions revenant à la Société inclus dans les paiements prévus s'élève à $ 247,9 millions en 1997 et $ 155,4 millions en 1996.

20. ENGAGEMENTS ET ƒVENTUALITƒS (suite)

La quote-part de la valeur nette de revente estimative des avions revenant ˆ la SociŽtŽ utilisŽe dans le calcul du r crŽdit net affŽrent aux garanties fournies sur les avions et dans les paiements prŽvus affŽrents aux opŽrations de cession-bail sur des avions reprŽsente les prŽvisions des justes valeurs Žtablies par des tiers.

b) La SociŽtŽ est dŽfenderesse dans certaines poursuites juridiques en suspens devant divers tribunaux en matière d sabilitŽ de manufacturier. La SociŽtŽ est Žgalement dŽfenderesse dans diverses poursuites liŽes aux activitŽs des dŽchets. Ces poursuites comprennent des obligations Žventuelles concernant la remise en Žtat des sites d sur l'environnement des dŽchets Žvacuˆs de divers sites. De plus, certaines poursuites ont Žtabli ˆ l'encontre de penser des cheminots pour diverses maladies qui prŽtendument dŽcouleraient de leur exposition antŽrieure au travail avec dans le cadre d'activitŽs antŽrieures mettant en cause des locomotives.

La SociŽtŽ a l'intention de se dŽfendre avec vigueur dans ces causes. La direction de la SociŽtŽ a Žtabli des provisions adŽquates pour couvrir les pertes Žventuelles et les montants recouvrables en vertu d'assurances, le cas ŽchŽant, relativement ˆ ces poursuites.

21. RECLASSEMENT

Certains chiffres de 1998 ont ŽtŽ reclassŽs afin de rendre leur prŽsentation conforme ˆ celle adoptŽe en 1999.

22. INFORMATION SECTORIELLE

La SociŽtŽ Ïuvre dans diffŽrents secteurs qui comportent divers facteurs de risque et incertitudes dont il est tenu com les lignes directrices de la SociŽtŽ.

Le 1er fŽvrier 1999, dans le cadre d'une rŽorganisation, le secteur services a ŽtŽ crŽŽ et est prŽsentŽ dans l'information sectorielle. Ce nouveau secteur comprend des activitŽs du secteur dŽfense, comme des exercices prŽcŽdents, ainsi que certaines activitŽs des secteurs aŽronautique et produits de consommation motorisŽs.

Voir le tableau ˆ la page suivante.

(en millions de dollars canadiens)

	Bombardier Inc. consolidŽ	
	1997	1996 (redressŽ Đ note 1)
SECTEURS DÕACTIVITƒ		
Revenus		
Canada	$ 949,4	$ 1 004,1
ƒtats-Unis et Mexique	3 757,0	2 973,7
Europe	2 489,5	2 365,0
Autres	779,8	780,6
Total	$ 7 975,7	$ 7 123,4
BŽnŽfice avant moins-value du placement en unitŽs dÕactions dÕEurotunnel et impˆts sur le revenu	$ 606,3	$ 467,2
Moins-value du placement en unitŽs dÕactions dÕEurotunnel	Ñ	231,4
BŽnŽfice avant impˆts sur le revenu	$ 606,3	$ 235,8
ƒlŽments dÕactif sectoriels	$ 7 898,4	$ 6 326,4
ƒlŽments dÕactif non sectoriels	51,9	66,2
Total de lÕactif	$ 7 950,3	$ 6 392,6
Acquisitions dÕimmobilisations	$ 232,4	$ 297,8
Amortissement des immobilisations	$ 160,8	$ 148,9
Revenus ˆ lÕexportation provenant du Canada	$ 4 532,7	$ 3 537,8
Revenus ˆ lÕextŽrieur du Canada des sociŽtŽs Žmettrices Žtrangˆres	2 493,6	2 581,5
Total des revenus hors Canada	$ 7 026,3	$ 6 119,3

	ConsolidŽ	
	1997	1996
SECTEURS GƒOGRAPHIQUES		
Total des revenus	$ 8 968,6	$ 7 822,9
Cessions intersociŽtŽs entre secteurs gŽographiques	992,9	699,5
Revenus de tiers	$ 7 975,7	$ 7 123,4
BŽnŽfice (perte) avant moins-value du placement en unitŽs dÕactions dÕEurotunnel et impˆts sur le revenu	$ 606,3	$ 460,9
Moins-value du placement en unitŽs dÕactions dÕEurotunnel	Ñ	231,4
BŽnŽfice (perte) avant impˆts sur le revenu	$ 606,3	$ 229,5
ƒlŽments dÕactif sectoriels	$ 8 093,8	$ 6 463,5
CrŽances entre secteurs gŽographiques	(195,4)	(137,1)
ƒlŽments dÕactif non sectoriels	51,9	66,2
Total de lÕactif	$ 7 950,3	$ 6 392,6
Acquisitions dÕimmobilisations	$ 232,4	$ 297,8
Amortissement des immobilisations	$ 160,8	$ 148,9
Revenus ˆ lÕexportation		

	Transport		Produits de consommation motorisŽs		AŽronautique		Services		GBC	
	1997	1996	1997	1996 (redressŽ Đ note 1)	1997	1996 (redressŽ Đ note 1)	1997	1996 (redressŽ Đ note 1)	1997	1996
	$ 100,1	$ 140,5	$ 273,6	$ 251,4	$ 426,8	$ 459,2	$ 135,7	$ 136,0	$ 13,2	$ 17,0
	397,4	363,3	1 233,4	1 033,1	1 912,0	1 385,9	83,4	80,9	130,8	110,5
	876,0	914,4	248,1	194,9	1 277,2	1 157,2	81,5	89,8	6,7	8,7
	223,2	156,5	110,5	74,8	368,9	506,2	66,3	39,3	10,9	3,8
	$ 1 596,7	$ 1 574,7	$ 1 865,6	$ 1 554,2	$ 3 984,9	$ 3 508,5	$ 366,9	$ 346,0	$ 161,6	$ 140,0
	$ 63,8	$ 100,3	$ 211,0	$ 174,9	$ 258,4	$ 131,1	$ 13,4	$ 18,8	$ 59,7	$ 42,1
	Ñ	Ñ	Ñ	Ñ	Ñ	Ñ	Ñ	Ñ	Ñ	Ñ
	$ 63,8	$ 100,3	$ 211,0	$ 174,9	$ 258,4	$ 131,1	$ 13,4	$ 18,8	$ 59,7	$ 42,1
	$ 848,1	$ 806,2	$ 594,1	$ 484,5	$ 4 527,6	$ 3 390,2	$ 140,7	$ 124,2	$ 1 787,9	$ 1 521,3
	$ 44,7	$ 36,9	$ 43,7	$ 95,6	$ 135,8	$ 155,2	$ 5,7	$ 6,8	$ 2,5	$ 3,3
	$ 44,4	$ 48,2	$ 34,1	$ 27,0	$ 73,0	$ 63,6	$ 5,2	$ 5,9	$ 4,1	$ 4,2
	$ 461,8	$ 438,3	$ 1 378,5	$ 1 124,1	$ 2 628,1	$ 1 901,8	$ 62,4	$ 72,5	$ 1,9	$ 1,1
	1 034,8	995,9	213,5	178,7	930,0	1 147,5	168,8	137,5	146,5	121,9
	$ 1 496,6	$ 1 434,2	$ 1 592,0	$ 1 302,8	$ 3 558,1	$ 3 049,3	$ 231,2	$ 210,0	$ 148,4	$ 123,0

	Canada		ƒtats-Unis et Mexique		Europe	
	1997	1996	1997	1996	1997	1996
	$ 5 534,0	$ 4 647,1	$ 1 188,1	$ 941,7	$ 2 246,5	$ 2 234,1
	147,2	143,5	238,9	101,2	606,8	454,8
	$ 5 386,8	$ 4 503,6	$ 949,2	$ 840,5	$ 1 639,7	$ 1 779,3
	$ 526,3	$ 404,5	$ 21,2	$ (22,0)	$ 58,8	$ 78,4
	Ñ	Ñ	Ñ	Ñ	Ñ	Ñ
	$ 526,3	$ 404,5	$ 21,2	$ (22,0)	$ 58,8	$ 78,4
	$ 4 055,8	$ 2 706,1	$ 2 220,5	$ 2 108,7	$ 1 817,5	$ 1 648,7
	$ 119,2	$ 187,2	$ 39,4	$ 25,8	$ 73,8	$ 84,8
	$ 73,7	$ 62,4	$ 19,7	$ 19,7	$ 67,4	$ 66,8
	$ 4 532,7	$ 3 537,8				

Bombardier Inc.

Si•ge social
Bombardier Inc.
800, boul. RenŽ-LŽvesque Oue
MontrŽal (QuŽbec)
Canada H3B 1Y8
TŽlŽphone : 1 (514) 861-9481
TŽlŽcopieur : 1 (514) 861-7053

BOMBARDIER TRANSPORT

Bombardier Transport
1101, rue Parent
Saint-Bruno (QuŽbec)
Canada J3V 6E6
TŽlŽphone : 1 (514) 441-2020
TŽlŽcopieur : 1 (514) 441-1515

BOMBARDIER INC.
DIVISION DU TRANSPORT
EN COMMUN
1101, rue Parent
Saint-Bruno (QuŽbec)
Canada J3V 6E6
TŽlŽphone : 1 (514) 441-2020
TŽlŽcopieur : 1 (514) 441-1515

BOMBARDIER INC.
DIVISION DES SYSTéMES
DE TRANSPORT
Taylor Kidd Blvd.
County Road 23
Millhaven, Ontario
Canada K7M 6J1
TŽlŽphone : 1 (613) 384-3100
TŽlŽcopieur : 1 (613) 384-5244

BOMBARDIER TRANSIT
CORPORATION
450 Lexington Avenue
Suite 3260
New York, New York 10017
Žtats-Unis
TŽlŽphone : 1 (212) 682-5860
TŽlŽcopieur : 1 (212) 682-5767

BOMBARDIER-CONCARRIL,
S.A. DE C.V.
Paseo de la Reforma, 369 Mezzanine
Col. CuauhtŽmoc
MŽxico, D.F. 06500
Mexique
TŽlŽphone : (525) 729-9903
TŽlŽcopieur : (525) 729-9903

AUBURN TECHNOLOGY, INC.
100 Orchard Street
Auburn, New York 13021
Žtats-Unis
TŽlŽphone : 1 (315) 253-3241
TŽlŽcopieur : 1 (315) 253-9175

BOMBARDIER EURORAIL
Avenue Louise, 65
B-1050 Bruxelles
Belgique
TŽlŽphone : (32-2) 535 55 55
TŽlŽcopieur : (32-2) 539 05 28

BN
Vaartdijkstraat 5
B-8200 Sint-Michiels
Brugge
Belgique
TŽlŽphone : (32-50) 31 41 01
TŽlŽcopieur : (32-50) 31 84 00

SOCIŽTŽ ANF-INDUSTRIE S.A.
Place des Ateliers
F-59154 Crespin
France
TŽlŽphone : (33-327) 23 53 00
TŽlŽcopieur : (33-327) 06 35 54

BOMBARDIER-WIEN
SCHIENENFAHRZEUGE AG
Donaufelder Strasse 73-79
A-1211 Wien
Autriche
TŽlŽphone : (43-1) 259 4610-0
TŽlŽcopieur : (43-1) 259 4610-7

BOMBARDIER PRORAIL LIMITED
Horbury
WakeÞeld
West Yorkshire WF4 5QH
Angleterre
TŽlŽphone : (44-1-924) 271 881
TŽlŽcopieur : (44-1-924) 274 650

WAGGONFABRIK TALBOT
GMBH & CO. KG
JŸlicher Strasse 213-237
D-52070 Aachen
Allemagne
TŽlŽphone : (49) 241 821-0
TŽlŽcopieur : (49) 241 821-214

BOMBARDIER PRODUITS DE CONSOMMATION MOTORISŽS

Bombardier Produits de
consommation motorisŽs
800, boul. RenŽ-LŽvesque Ouest
MontrŽal (QuŽbec)
Canada H3B 1Y8
TŽlŽphone : 1 (514) 866-4747
TŽlŽcopieur : 1 (514) 866-8900

BOMBARDIER INC.
DIVISION MOTONEIGE
DIVISION DES PRODUITS MARINS
565, rue de la Montagne
Valcourt (QuŽbec)
Canada J0E 2L0
TŽlŽphone : 1 (514) 532-2211
TŽlŽcopieur : 1 (514) 532-5032

BOMBARDIER MOTOR CORPORATION
OF AMERICA
DIVISION DES PRODUITS MARINS
730 E. Strawbridge Ave
Melbourne, Florida 32901
Žtats-Unis
TŽlŽphone : 1 (407) 722-4000
TŽlŽcopieur : 1 (407) 722-4079

BOMBARDIER MOTOR CORPORATION
OF AMERICA
DIVISION MOTONEIGE
7575 Bombardier Court
P.O. Box 8035
Wausau, Wisconsin 54402-8035
Žtats-Unis
TŽlŽphone : 1 (715) 842-8886
TŽlŽcopieur : 1 (715) 848-3455

BOMBARDIER INC.
DIVISION NEV
75, rue J.-A. Bombardier
Sherbrooke (QuŽbec)
Canada J1L 1W3
TŽlŽphone : 1 (819) 566-3000
TŽlŽcopieur : 1 (819) 566-3059

BOMBARDIER-NORDTRAC OY
Teollisuustie 13
PL 8040
FIN-96101 Rovaniemi
Finlande
TŽlŽphone : (358 16) 320 8111
TŽlŽcopieur : (358 16) 320 8120

BOMBARDIER-ROTAX GMBH
Welser Strasse 32
Boite postale 5
A-4623 Gunskirchen
Autriche
TŽlŽphone : (43) 7246 600
TŽlŽcopieur : (43) 7246 370

Bombardier Aƒronautique

Bombardier AŽronautique
400, chemin de la Cîte-Vertu-Ouest
Dorval (QuŽbec)
Canada H4S 1Y9
TŽlŽphone : 1 (514) 855-5000
TŽlŽcopieur : 1 (514) 855-7401

BOMBARDIER INC.
CANADAIR
400, chemin de la Cîte-Vertu-Ouest
Dorval (QuŽbec)
Canada H4S 1Y9
TŽlŽphone : 1 (514) 855-5000
TŽlŽcopieur : 1 (514) 855-7401

LEARJET INC.
One Learjet Way
Wichita, Kansas 67209
ƒtats-Unis
TŽlŽphone : 1 (316) 946-2000
TŽlŽcopieur : 1 (316) 946-2220

DE HAVILLAND INC.
123 Garratt Boulevard
Downsview (Ontario)
Canada M3K 1Y5
TŽlŽphone : 1 (416) 633-7310
TŽlŽcopieur : 1 (416) 375-4546

SHORT BROTHERS PLC
Airport Road, Belfast
Irlande du Nord BT3 9DZ
TŽlŽphone : (44-1232) 458 444
TŽlŽcopieur : (44-1232) 732 974

Bombardier Services

Bombardier Services
800, boul. RenŽ-LŽvesque Ouest
MontrŽal (QuŽbec)
Canada H3B 1Y8
TŽlŽphone : 1 (514) 861-9481
TŽlŽcopieur : 1 (514) 861-2642

BOMBARDIER INC.
DIVISION SYSTéMES DE DéFENSE
10000 rue Cargo A-4
AŽroport International
de MontrŽal, Mirabel
Mirabel (QuŽbec)
Canada J7N 1H3
TŽlŽphone : 1 (514) 476-4000
TŽlŽcopieur : 1 (514) 476-4467

BOMBARDIER INC.
DIVISION DES SERVICES DE SOUTIEN
Bournemouth International Airport
Christchurch, Dorset BH23 6EB
Royaume-Uni
TŽlŽphone : (44-1202) 572 271
TŽlŽcopieur : (44-1202) 573 692

BOMBARDIER SERVICES
CORPORATION
WEST VIRGINIA AIR CENTER
2400 Aviation Way
P.O. Box 908
Bridgeport, West Virginia 26330
ƒtats-Unis
TŽlŽphone : 1 (304) 842-6300
TŽlŽcopieur : 1 (304) 842-3632

BOMBARDIER INC.
DIVISION INDUSTRIELLE
1001, rue J.-A. Bombardier
Granby (QuŽbec)
Canada J2J 1E9
TŽlŽphone : 1 (514) 776-3600
TŽlŽcopieur : 1 (514) 776-3625

Bombardier Capital

Bombardier Capital
1600 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446
ƒtats-Unis
TŽlŽphone : 1 (802) 654-8100
TŽlŽcopieur : 1 (802) 654-8435

BOMBARDIER CAPITAL INC.
1600 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446
ƒtats-Unis
TŽlŽphone : 1 (802) 654-8100
TŽlŽcopieur : 1 (802) 654-8435

BOMBARDIER CREDIT RECEIVABLES
CORPORATION
1600 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446
ƒtats-Unis
TŽlŽphone : 1 (802) 654-8100
TŽlŽcopieur : 1 (802) 654-8435

BCI FINANCE INC.
1600 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446
ƒtats-Unis
TŽlŽphone : 1 (802) 654-8100
TŽlŽcopieur : 1 (802) 654-8435

BOMBARDIER CAPITAL LTƒE
5571, rue Saint-Joseph
Valcourt (QuŽbec)
Canada J0E 2L0
TŽlŽphone : 1 (514) 532-5111
TŽlŽcopieur : 1 (514) 532-6915

LA FINANCIéRE BOMBARDIER INC.
6815A 40th Street S.E.
Calgary (Alberta)
Canada T2C 2W7
TŽlŽphone : 1 (403) 279-7271
TŽlŽcopieur : 1 (403) 279-3909

BOMBARDIER INC.
SERVICES IMMOBILIERS
2700, boul. Poirier
Saint-Laurent (QuŽbec)
Canada H4R 2P6
TŽlŽphone : 1 (514) 335-9511
TŽlŽcopieur : 1 (514) 335-7007

BOMBARDIER CAPITAL
INTERNATIONAL B.V.
Teollisuustie 13
PL 8040
FIN-96101 Rovaniemi
Finlande
TŽlŽphone : (358 16) 311 057
TŽlŽcopieur : (358 16) 311 059

CONSEIL DÕADMINISTRA TION ET DIRECTION

Conseil d'administration

Philippe de GaspŽ Beaubien, c.m.
PrŽsident du conseil et
chef de la direction
La Corporation TŽlŽmŽdia

Laurent Beaudoin, c.c., FCA
PrŽsident, prŽsident du conseil et
chef de la direction
Bombardier Inc.

J.R. AndrŽ Bombardier
Vice-prŽsident du conseil
Bombardier Inc.

Janine Bombardier
PrŽsidente et gouverneur
Fondation J. Armand Bombardier

Pierre C™tŽ, c.m.
PrŽsident du conseil
Celanese Canada Inc.

AndrŽ Desmarais
PrŽsident et co-chef de la direction
Power Corporation du Canada

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

LÕhon. Jean-Pierre Goyer, c.p., c.r.
Avocat et administrateur de sociŽtŽs

Pierre Legrand, c.r.
AssociŽ principal
Ogilvy Renault

LÕhon. Peter Lougheed, c.p., c.c., c.r.
AssociŽ principal
Bennett Jones Verchere

Donald C. Lowe
PrŽsident du conseil
Sedgwick LimitŽe

J. Michael G. Scott
PrŽsident
JM Scott Investments Inc.

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

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

ComitŽs du conseil

ComitŽ exŽcutif
Laurent Beaudoin, c.c., FCA
J.R. AndrŽ Bombardier
Pierre C™tŽ, c.m.
Jean-Louis Fontaine
William I.M. Turner, Jr., c.m.

ComitŽ de rŽmunŽration
Laurent Beaudoin, c.c., FCA
J.R. AndrŽ Bombardier
Pierre C™tŽ, c.m.
Pierre Legrand, c.r.
William I.M. Turner, Jr., c.m.

ComitŽ de vŽriÞcation
Jean-Louis Fontaine
LÕhon. Jean-Pierre Goyer, c.p., c.r.
Pierre Legrand, c.r.
J. Michael G. Scott

ComitŽs de retraite
La SociŽtŽ a huit comitŽs de retraite. Les administrateurs membres de certains de ces comitŽs sont :
Jean-Louis Fontaine
LÕhon. Jean-Pierre Goyer, c.p., c.r.
Pierre Legrand, c.r.

Direction

Si•ge social
Laurent Beaudoin
PrŽsident, prŽsident du conseil et
chef de la direction
Bombardier Inc.

J.R. AndrŽ Bombardier
Vice-prŽsident du conseil

Jean-Louis Fontaine
Vice-prŽsident du conseil

Yvan Allaire
Vice-prŽsident exŽcutif, stratŽgie et
affaires corporatives

Yvon Beauregard
Vice-prŽsident, environnement

Robert Greenhill
Vice-prŽsident,
planiÞcation stratŽgique

Paul H. Larose
Vice-prŽsident, Þnances

Fran•ois Lemarchand
Vice-prŽsident et trŽsorier

Michel Lord
Vice-prŽsident, communications et
relations publiques

Michael P. Tinker
Vice-prŽsident, ressources humaines
et dŽveloppement organisationnel

Michael P. OÕBree
Vice-prŽsident, vŽriÞcation interne

Barry J. Olivella
Vice-prŽsident, acquisitions et
alliances stratŽgiques

Jean Rivard
Vice-prŽsident, services juridiques et
secrŽtaire adjoint

Roger Carle
Directeur, services juridiques et
secrŽtaire de la SociŽtŽ

Marie-Claire Simoneau
Adjoint exŽcutif au
chef de la direction

Bombardier Transport
Jean-Yves Leblanc
PrŽsident et chef de l'exploitation

Bombardier Produits de
consommation motorisŽs
Pierre Beaudoin
PrŽsident et chef de l'exploitation

Bombardier AŽronautique
Robert E. Brown
PrŽsident et chef de l'exploitation

Bombardier Services
Anthony I. Kalhok
PrŽsident et chef de l'exploitation

Bombardier Capital
Pierre-AndrŽ Roy
PrŽsident et chef de l'exploitation

RENSEIGNEMENTS AUX ACTIONNAIRES

Bombardier Inc.

Capital social autorisé et émis au 31 janvier 1997

	Autorisé	Émis
Actions classe A	448 000 000	88 646 249
Actions classe B	448 000 000	248 991 788
Actions privilégiées série 1	illimité	1 235 900

Inscriptions boursières

Actions classes A et B	Montréal et Toronto (Canada)
Actions privilégiées série 1	Montréal et Toronto (Canada)
Actions classe B	Bruxelles et Anvers (Belgique)
Symbole des actions	BBD

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 transfert et agent comptable des registres

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

Vérificateurs

Caron Bélanger Ernst & Young
1, Place Ville-Marie
Montréal (Québec)
Canada H3B 3M9

Assemblée annuelle

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu le jeudi 26 juin 1997, à 11 heures, au Centre Sheraton de Montréal.

Notice annuelle et autres renseignements

Pour obtenir un exemplaire de la notice annuelle déposée auprès des commissions de valeurs mobilières de certaines provinces du Canada, ainsi que tout autre renseignement ou documentation sur la Société, prière d'adresser une demande écrite au :

Secrétaire de la Société

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

Les communiqués de presse de Bombardier Inc. sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante : http://www.bombardier.com

La page couverture et la section éditoriale du présent rapport annuel ont été imprimées sur un papier sans chlore. La section financière a été imprimée sur un papier qui contient 50 % de fibres recyclées, dont 20 % de fibres post-consommation.