

BOMBARDIER
AÉRONAUTIQUE

BOMBARDIER
TRANSPORT

BOMBARDIER
PRODUITS RÉCRÉATIFS

BOMBARDIER
CAPITAL

BOMBARDIER
INTERNATIONAL

Imprimé au Canada – 2-921 398-50-6 Dépôt légal, Bibliothèque nationale du Québec

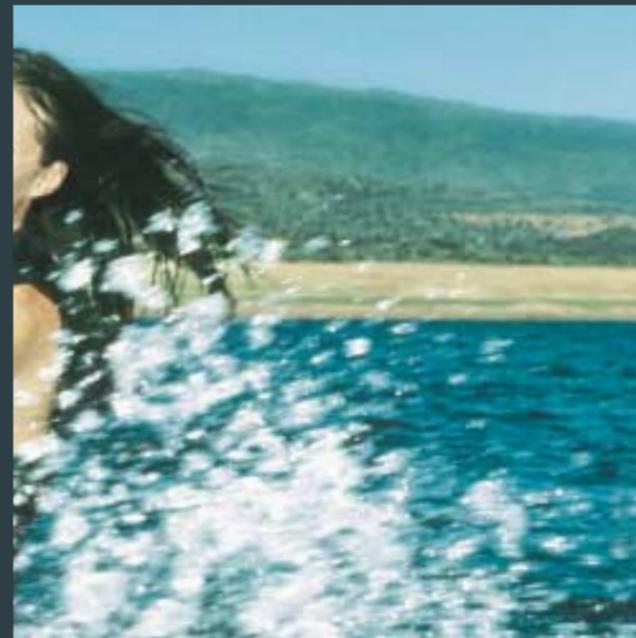


BOMBARDIER

www.bombardier.com

RAPPORT ANNUEL EXERCICE CLOS LE 31 JANVIER 2002

**MAÎTRISER
NOTRE DESTINÉE**



BOMBARDIER

Revenus

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

| | |
|------|----------|
| 2002 | 21 633,8 |
| 2001 | 15 943,7 |
| 2000 | 13 416,5 |
| 1999 | 11 286,2 |
| 1998 | 8 333,8 |

Bénéfice net

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

| | |
|------|-------|
| 2002 | 390,9 |
| 2001 | 975,4 |
| 2000 | 718,8 |
| 1999 | 554,0 |
| 1998 | 420,2 |

Carnet de commandes

(en milliards de dollars canadiens)
Aux 31 janvier

| | |
|------|------|
| 2002 | 44,1 |
| 2001 | 31,7 |
| 2000 | 27,2 |
| 1999 | 25,5 |
| 1998 | 18,1 |

FAITS SAILLANTS

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

| | 2002 | 2001 |
|---|-------------|-------------|
| Revenus | 21 633,8 \$ | 15 943,7 \$ |
| Bénéfice avant éléments spéciaux, impôts sur les bénéfices et amortissement de l'écart d'acquisition | 1 674,7 \$ | 1 427,9 \$ |
| Impôts sur les bénéfices | 167,0 \$ | 422,8 \$ |
| Bénéfice net | 390,9 \$ | 975,4 \$ |
| Bénéfice par action – de base | 0,27 \$ | 0,70 \$ |
| Dividende par action ordinaire | | |
| Classe A | 0,180000 \$ | 0,135000 \$ |
| Classe B | 0,181563 \$ | 0,136563 \$ |

| Aux 31 janvier | 2002 | 2001 |
|--|---------------|---------------|
| Total de l'actif | 27 752,6 \$ | 20 404,3 \$ |
| Capitaux propres | 4 090,0 \$ | 3 812,4 \$ |
| Acquisitions d'immobilisations corporelles | 838,8 \$ | 415,1 \$ |
| Carnet de commandes | 44 087,2 \$ | 31 707,9 \$ |
| Valeur comptable de l'action ordinaire | 2,76 \$ | 2,57 \$ |
| Nombre d'actions ordinaires | | |
| Classe A | 342 367 204 | 347 426 366 |
| Classe B | 1 028 403 682 | 1 018 624 370 |

ÉVOLUTION DE L'ACTION DE BOMBARDIER

Du 31 janvier 1997 au 31 janvier 2002

CAPITALISATION BOURSIÈRE :

11 528,51 M \$
(au 31 janvier 1997)
20 139,72 M \$
(au 31 janvier 2002)

— BBD
— S&P 500
— TSE 300



* Indice : Prix de clôture au 31 janvier 1997 = 100

L'ESPACE D'UNE ANNÉE

FAITS MARQUANTS



01.



02.



03.

9 mars 2001

Acquisition des marques Evinrude et Johnson et de la technologie d'injection Ficht

CHICAGO (ÉTATS-UNIS) – Chefs de file de la technologie hors-bord, les moteurs Evinrude et Johnson jouissent d'une réputation de qualité depuis le début du XX^e siècle. Les premiers moteurs Evinrude et Johnson de fabrication Bombardier, conformes aux critères de durabilité, de qualité et de fiabilité de Bombardier, ont été produits en septembre 2001.

26 avril 2001

Livraison du 500^e appareil CRJ

MONTREAL (CANADA) – Bombardier Aéronautique livre le 500^e appareil Bombardier CRJ, un Bombardier CRJ200 à 50 places, à Atlantic Coast Airlines de Dulles (Virginie), soit environ dix ans après la sortie d'usine du premier appareil. En janvier 2002, 35 exploitants de 20 pays avaient commandé de tels avions. Au cours de l'exercice 2001-2002, une nouvelle étape a été franchie avec la livraison du 600^e appareil.

(Photo 01)

1^{er} mai 2001

Acquisition de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (Adtranz)

BERLIN (ALLEMAGNE) – Avec l'adjonction des technologies, du personnel et de la clientèle établie d'Adtranz, Bombardier Transport est désormais le chef de file mondial dans la fabrication et les services liés au matériel de transport sur rail. (Photo 02)

9 mai 2001

Livraison du cinq millionième moteur Rotax

GUNSKIRCHEN (AUTRICHE) – Bombardier Produits récréatifs livre son cinq millionième moteur Rotax. Ce moteur de motoneige est le reflet de 35 années d'innovation dans le développement et la production de moteurs de classe mondiale.

27 juin 2001

Prix de design et d'innovation pour des produits récréatifs Bombardier

BOSTON (ÉTATS-UNIS) – Le bateau sport Islandia et le véhicule tout-terrain DS 650* remportent chacun un prix au concours *Industrial Design Excellence Awards 2001*, co-commandité par la revue *BusinessWeek* et la *Industrial Designers Society of America*. (Photo 03)



04.



05.



06.

6 août 2001

Démarrage de la production à une nouvelle usine d'assemblage

MIRABEL (CANADA) – Située à proximité de Montréal, à Mirabel, une nouvelle usine d'assemblage, dédiée aux avions régionaux Bombardier CRJ700 et CRJ900, démarre sa production, signe de confiance en l'avenir de ces produits. Près de 1 000 employés travaillent dans ces installations ultramodernes. (Photo 04)

26 septembre 2001

Réaction rapide aux événements du 11 septembre

MONTRÉAL (CANADA) – L'industrie du transport aérien commercial en Amérique du Nord est durement touchée par la tragédie du 11 septembre qui a accentué le ralentissement d'une économie déjà fragilisée. Bombardier ajuste les cadences de production, les objectifs de livraison et les niveaux d'effectifs du secteur aéronautique.

25 octobre 2001

Présentation du Bombardier Global 5000

MONTRÉAL (CANADA) – Biréacteur long-courrier ultrarapide, cet appareil établit de nouvelles normes dans le créneau des avions d'affaires de très grande taille. Il pourra voler sans escale depuis le centre de l'Amérique du Nord jusqu'en Europe continentale à Mach 0,85 (903 km/h) avec huit passagers et trois membres d'équipage. Le vol inaugural est prévu pour le premier trimestre de l'exercice 2004, la mise en service pour la fin de l'exercice 2005.

13 décembre 2001

Présentation du train Super Voyager

DERBY (ROYAUME-UNI) – Bombardier présente le premier train diesel-électrique Super Voyager muni d'un système pendulaire éprouvé qui procure stabilité et confort impeccables dans les courbes, même à très haute vitesse. Le train sera exploité par Virgin Trains au Royaume-Uni. (Photo 05)

13 décembre 2001

Signature avec la SNCF d'un marché de 500 Trains Express Régionaux

PARIS (FRANCE) – La Société Nationale des Chemins de fer Français signe avec Bombardier Transport un marché portant sur la fourniture de 500 trains de type Autorail Grande Capacité. L'architecture articulée de ces trains facilite la circulation des passagers et offre aux voyageurs un confort et une sécurité accrus. (Photo 06)

VOIR LOIN

LAURENT BEAUDOIN

Président du conseil d'administration
et du comité exécutif

L'ANNÉE ÉCOULÉE REPRÉSENTE UN JALON DANS L'HISTOIRE DE BOMBARDIER. D'ABORD PARCE QUE L'ACQUISITION D'ADTRANZ, SCELLÉE EN MAI 2001, CONSTITUE NOTRE PLUS IMPORTANTE TRANSACTION À CE JOUR. MAIS SURTOUT PARCE QU'ELLE OUVRE DE FORMIDABLES PERSPECTIVES DE CROISSANCE POUR LA SOCIÉTÉ ET MARQUE DONC LE DÉBUT D'UNE ÈRE NOUVELLE POUR BOMBARDIER DANS LE SECTEUR DU MATÉRIEL DE TRANSPORT SUR RAIL.

En cela, 2001 peut se comparer à deux autres années charnières dans notre histoire : 1974, alors que nous avons obtenu notre premier mandat dans le secteur du transport de passagers; et 1986, quand nous sommes entrés dans l'aéronautique en achetant Canadair. À la suite de ces deux grandes percées, Bombardier a redoublé d'ardeur. Dans le secteur de l'aéronautique, nous avons commencé à récolter les fruits de nos efforts à partir de la fin des années 80. Dans le secteur du transport de passagers, nous avons mis un bon quart de siècle pour nous hisser au premier rang mondial. Dans les deux cas, nous avons vu loin, nous avons été persévérants et nous avons atteint nos objectifs.

Notre réussite est la conséquence d'une série de petits pas, d'une combinaison d'initiatives et d'acquisitions, et d'une culture à la fois entrepreneuriale et innovante. Elle a requis du temps et de la ténacité, notre parcours n'ayant pas toujours été dépourvu d'obstacles. Dans le secteur de la motoneige, il a fallu adapter le produit pour traverser les crises énergétiques des années 70. Entre le mandat du métro de Montréal, en 1974, et celui du métro de New York, en 1982, nous avons dû redoubler de débrouillardise pour joindre les deux bouts. Si nous avions alors mis l'accent sur le rendement à court terme, nous aurions peut-être abandonné la partie. Mais Bombardier ne se laisse pas diriger par la conjoncture. Nous avons pour règle de toujours prendre

les mesures qui assurent, à long terme, la croissance de l'entreprise tout en maximisant le rendement à nos actionnaires.

Ce rappel historique m'apparaît opportun alors que Bombardier traverse depuis un an une zone de turbulence, laquelle a fait fluctuer le cours de nos actions comme rarement auparavant. En effet, le ralentissement économique en Amérique du Nord, accentué par les attentats du 11 septembre, a freiné le rythme des nouvelles commandes dans certains secteurs et celui des livraisons dans d'autres. Cette situation tend à se corriger depuis le début de l'exercice en cours et le conseil d'administration croit qu'il y a lieu d'envisager l'avenir avec confiance, étant donné les forces réelles de la Société.

D'une part, Bombardier poursuit depuis un quart de siècle une stratégie de diversification afin de se prémunir contre des faiblesses temporaires sur un marché sectoriel ou géographique. Ainsi, l'adjonction des résultats d'Adtranz en 2001-2002 a rehaussé le poids du continent européen ainsi que celui de notre secteur du transport dans les revenus de la Société. Nos gammes élargies d'avions régionaux et d'affaires nous permettent d'offrir des produits qui réagissent différemment aux sommets et aux creux des cycles économiques. Enfin, l'acquisition en 2001 d'éléments d'actifs du fabricant américain Outboard Marine Corporation (« OMC ») signale notre entrée dans le marché des moteurs hors-bord.

D'autre part, comme l'explique Robert Brown dans son message, Bombardier dispose maintenant d'une masse critique dans tous les marchés auxquels elle participe; elle offre des gammes élargies de produits et maîtrise désormais un faisceau de technologies extrêmement prometteuses. Notre gestion reste inspirée par des valeurs d'entreprise éprouvées. Nous sommes donc aujourd'hui autrement mieux outillés pour traverser une période difficile qu'il y a 25 ou même dix ans. Mieux encore, nous disposons des bases requises pour poursuivre notre croissance et atteindre de nouveaux sommets.

Des valeurs d'entreprise éprouvées

Bombardier n'est pas demeurée insensible aux préoccupations accrues manifestées par les investisseurs à la suite des événements survenus l'automne dernier sur les marchés financiers aux États-Unis. La Société a pris diverses initiatives pour s'assurer de rendre disponible à ses actionnaires et aux investisseurs une information suffisamment détaillée et faisant appel à tous les faits pertinents pour leur permettre d'apprécier avec justesse sa situation financière et ses orientations stratégiques. Ainsi, dans le présent rapport annuel, comme chacun pourra le remarquer, les plus récents états financiers et l'analyse de la direction portent sur les résultats une attention particulière axée vers cet objectif d'être mieux compris par les lecteurs que nous ciblons.

D'autres initiatives récentes permettent à nos actionnaires d'avoir accès en temps réel à l'information disponible par le truchement des nouvelles technologies de l'information. Toutes les présentations aux investisseurs sont maintenant diffusées en direct sur Internet et le contenu intégral de ces présentations destinées aux intervenants du marché financier peut être consulté sur notre site Internet pendant une période raisonnable. La Société est fière de s'être vu décerner, pour la cinquième année consécutive, la mention Or, par l'Institut Canadien des Comptables Agréés et le *National Post*, pour la qualité de son rapport annuel et de son information financière. De plus, la Société a reçu cette année le Grand Prix de l'Institut canadien de relations avec les investisseurs.

Plus généralement, notre structure de propriété protège aussi l'ensemble des investisseurs. Bombardier est une société contrôlée par la famille de son fondateur, laquelle recherche un rendement supérieur à long terme, préconise des valeurs d'entreprise éprouvées et veille à la pérennité de la Société.

Notre conseil d'administration accueille, en plus des représentants de la famille, des dirigeants et des membres externes éminemment qualifiés. Tous ses membres font preuve d'une grande vigilance dans l'exercice de leurs fonctions. Le conseil et ses comités surveillent rigoureusement les activités de la Société, l'application des principes comptables généralement reconnus et des meilleures pratiques en régie d'entreprise.

Je tiens à remercier l'ensemble de ses membres pour leurs avis éclairés et leur appui constant; et, en particulier, ceux qui terminent leur mandat cette année : l'honorable Jean-Pierre Goyer, qui a été président du comité de placement et des comités de retraite, Donald C. Lowe, qui a présidé le comité de vérification, et Hugo Uytterhoeven.

Une responsabilité sociale assumée

Bombardier entend être un bon citoyen corporatif dans les collectivités, et ce, partout où elle s'est implantée. Notre engagement social prend différentes formes : initiatives personnelles d'employés, actions locales, projets pilotés par nos groupes et bien sûr la Fondation J. Armand Bombardier – notre principal bras philanthropique. En 2001-2002, la Société a de nouveau alloué environ 3% de son bénéfice avant impôts à la Fondation. Celle-ci a distribué près de 10 millions \$ à des organismes dans divers domaines, tout en donnant priorité à l'enseignement supérieur. Au fil des ans, la Fondation a pris de l'ampleur, s'est structurée davantage et intervient maintenant partout au Canada tout en permettant à la Société d'assumer ses obligations sociales au niveau international.

En terminant, j'aimerais remercier tout le personnel de Bombardier, de ses groupes et de ses filiales pour son dévouement et l'enthousiasme dont il fait preuve envers notre grande aventure. L'équipe de direction, dirigée par Robert Brown, mérite de façon particulière notre confiance pleine et entière.

J'aimerais enfin remercier les actionnaires de la Société pour leur confiance à notre endroit au cours de l'exercice écoulé. Avec nos valeurs d'entreprise éprouvées, notre régie d'entreprise fondée sur les meilleures pratiques et nos perspectives de croissance prometteuses, Bombardier est bien préparée pour relever les défis qui l'attendent et prospérer.

Au nom du conseil d'administration,

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



Laurent Beaudoin, FCA

Montréal, Canada

Le 19 mars 2002

NOS VALEURS, NOS FORCES



ROBERT E. BROWN
Président et chef de la direction

C'EST DANS LES ANNÉES REMPLIES DE DÉFIS QUE LES VALEURS, LA PERFORMANCE ET LA VISION D'UNE ENTREPRISE SONT MISES À L'ÉPREUVE. AU COURS DE L'EXERCICE 2002, AVEC LE RALENTISSEMENT DE L'ÉCONOMIE ET LES RETOMBÉES DES ÉVÉNEMENTS DU 11 SEPTEMBRE, BOMBARDIER A TRAVERSÉ UNE PÉRIODE TRÈS ARDUE. FACE À CETTE SITUATION, NOUS AVONS PRIS RAPIDEMENT LES DÉCISIONS DIFFICILES QUI S'IMPOSAIENT : AJUSTEMENTS DES CADENCES DE PRODUCTION DE LA PLUPART DE NOS TYPES D'AVIONS, AJUSTEMENTS DES EFFECTIFS ET INSCRIPTION D'UNE CHARGE SPÉCIALE POUR LA RADIATION DE CERTAINS PORTEFEUILLES DE BOMBARDIER CAPITAL EN RAISON DE LA CESSATION DE NOS ACTIVITÉS DE FINANCEMENT À LA CONSOMMATION AUX DÉTAILLANTS.

Malgré ces circonstances difficiles, Bombardier a progressé de façon significative l'an dernier comme l'a mentionné Laurent Beaudoin dans son message. Nous avons intensifié encore davantage notre diversification avec l'acquisition d'Adtranz et celle des actifs d'OMC liés aux moteurs hors-bord Evinrude et Johnson.

Nous avons augmenté nos revenus et nos bénéfices avant éléments spéciaux tout en doublant le nombre de pays où nous exploitons des installations de fabrication.

Le succès de notre approche en matière de planification du leadership a été démontré cette année avec la promotion, au sein de tous nos groupes, de solides gestionnaires issus de nos rangs.

De plus, le profil de risque de la Société a été amélioré de façon significative dans le secteur des turbopropulsés et grâce à la cessation de nos activités de financement de maisons usinées et de financement à la consommation.

Chef de file

Bombardier a pour mission d'être le chef de file dans chacun de ses marchés. Nous avons déjà atteint ce but dans plusieurs secteurs d'activité et nous progressons en ce sens dans certains autres. En 2001, l'acquisition d'Adtranz nous a propulsés au premier rang mondial dans le secteur du transport de passagers sur rail. Nous possédons désormais la masse critique à l'échelle internationale pour réussir sur les marchés les plus exigeants. Comme toujours, notre stratégie consiste à développer des produits novateurs qui répondent aux besoins de nos clients.

Maître de sa destinée

Bombardier veut dominer les technologies clés, les intégrer et atteindre la taille nécessaire à la maîtrise de sa destinée. C'est le cas depuis longtemps dans les secteurs de l'aéronautique et des produits récréatifs. Dans le secteur du matériel de transport sur rail, nous venons également d'y parvenir. Adtranz nous a apporté le savoir-faire en matière de propulsion, de locomotives électriques et de systèmes de communication et de contrôle ferroviaire. Nous possédons désormais toutes les technologies permettant de concevoir, fabriquer et intégrer des solutions complètes de transport de passagers sur rail.

Innovateur

Dans tous ses secteurs d'activité, Bombardier s'est toujours efforcée de développer des produits d'avant-garde répondant à des besoins émergents. La motoneige, la motomarine et les biréacteurs de transport régional en sont des exemples éloquentes. Au cours des 12 dernières années, nous avons lancé un nouveau modèle d'avion chaque année — plus que n'importe quel autre avionneur, commercial ou d'affaires. Par ailleurs, nos solutions personnalisées pour la fourniture de systèmes de transport représentent des avancées technologiques. La revue de l'exploitation, présentée plus loin dans ce rapport, fait état de nos dernières innovations dans chacun de nos secteurs d'activité.

Entrepreneur

Fondée par un entrepreneur, Bombardier a cultivé au fil des ans une approche intégrant la prise de risques calculés, un style de gestion engagé et des valeurs basées sur la responsabilité individuelle. Chaque employé comprend comment il contribue au succès de l'entreprise. En achetant une société, nous visons à faire fructifier la valeur stratégique de son savoir-faire, de sa clientèle et de ses marques de commerce ou de sa gamme de produits. Rapidement, nos employés s'impliquent avec enthousiasme pour redresser la situation. Cela a été clairement le cas avec Adtranz et les moteurs OMC, où nous avons renforcé les équipes de gestion et commencé à implanter nos façons de faire en matière de régie d'entreprise, de finances, d'ingénierie et de méthodes de fabrication.

Adepte des meilleures pratiques

Tout en poursuivant sa croissance, Bombardier continue d'appliquer les meilleures pratiques de gestion. Notre programme Six Sigma fournit à tous nos employés un moyen d'améliorer la qualité des produits et de réduire les coûts. Nous portons aussi une attention particulière à la gestion de nos ressources humaines et au développement de leurs compétences.

Chaque année, nous actualisons un plan de relève qui s'applique tant au niveau corporatif qu'à la direction de chaque groupe. Dans ce contexte, l'exercice 2002 a donné lieu à une série de nominations pour renforcer nos équipes de direction. Nous avons de nouveau largement été en mesure de nous appuyer sur nos ressources internes mais certains postes ont été pourvus par des personnes recrutées à l'extérieur de la Société.

Compte tenu de notre longue expérience en matière de planification de la relève, nous tentons d'offrir à tous nos employés l'occasion de faire carrière dans l'une ou l'autre entité de la Société. Cette façon de faire favorise la diffusion des meilleures pratiques entre les différents groupes et l'adhésion de tous à une culture commune.

Au sein de la direction de Bombardier, le mandat du vice-président à la vérification a été élargi pour y inclure la gestion des risques. Nous avons créé une vice-présidence aux affaires publiques, laquelle regroupe les relations publiques, gouvernementales et institutionnelles, ainsi qu'une vice-présidence entièrement vouée aux relations avec les investisseurs.

Perspectives

Les perspectives pour Bombardier sont bonnes. Notre plan d'affaires est basé sur les hypothèses d'une reprise de l'économie mondiale pour la fin de la seconde partie de cette année et d'une croissance annuelle modérée pour les années suivantes. Notre stratégie d'ensemble continue de prévoir un rendement supérieur aux actionnaires de la Société, des positions de chef de file dans tous nos marchés, le renforcement de nos technologies, une intensification de notre diversification tant sur le plan des produits que sur celui des marchés géographiques ainsi qu'une incitation de nos employés à l'esprit d'entreprise, quel que soit leur niveau. En aéronautique, nous sommes encouragés par la reprise du marché des avions de transport régional et nous croyons que ceci est de bon augure pour la pénétration du marché des nouveaux appareils Bombardier CRJ700 et CRJ900.

Il est clair que le secteur aéronautique est lié aux cycles économiques. Toutefois, avec une économie qui s'améliore et de nouveaux produits comme le Bombardier Global 5000 et le Bombardier Continental, nous sommes confiants que ce secteur redeviendra fort.

Nous entendons également rétablir une base pour redémarrer cette année la production des amphibies Bombardier 415.

Dans le secteur du transport, le marché continue d'être solide et nous avons rapidement entrepris l'intégration d'Adtranz, remporté d'importantes commandes et clairement établi notre statut de chef de file. Nous continuerons cette année nos efforts quant à l'intégration, à l'amélioration de notre gamme de produits et à la réduction de nos coûts.

Nous avons engagé un processus d'arbitrage pour régler notre différend avec DaimlerChrysler AG au sujet de la valeur rajustée des actifs nets d'Adtranz. Nous avons une réclamation solide et bien étayée et une issue favorable nous permettra de réduire l'écart d'acquisition déjà inscrit dans nos livres. En même temps, Bombardier confirme son évaluation originale de la valeur stratégique du savoir-faire technologique acquis, en particulier dans les segments de marché dont nous étions antérieurement absents.

Dans le secteur des produits récréatifs, nous allons nous atteler au déploiement des activités liées aux moteurs hors-bord et à la diversification de notre gamme de produits.

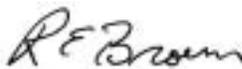
Pour Bombardier Capital, cette année sera une période de consolidation et de mise en application disciplinée des décisions récentes.

Au niveau international, nous intensifierons nos efforts pour accroître nos ventes hors de nos marchés traditionnels. Après avoir aidé nos groupes manufacturiers à percer en Australie et en Chine, Bombardier International consolidera nos gains en Chine et évaluera de nouvelles occasions d'affaires en Inde.

Bombardier peut s'appuyer sur des bases solides pour poursuivre sa performance au cours des années à venir. Nous avons obtenu de bons résultats en dépit de la période de turbulence traversée en 2001 et nous sommes déterminés à poursuivre notre croissance.

En terminant, c'est avec plaisir que je salue tous nos employés et que je souligne leur ardeur au travail. Ils sont les artisans de notre succès. Je tiens aussi à remercier Laurent Beaudoin et les membres du conseil d'administration pour l'appui qu'ils m'apportent dans l'accomplissement de mon mandat.

Le Président et chef de la direction,



Robert E. Brown

Montréal, Canada

Le 19 mars 2002

VOS QUESTIONS, NOS RÉPONSES

Quel a été l'impact des événements du 11 septembre 2001 sur Bombardier ?

Toute l'industrie du transport aérien en Amérique du Nord a été gravement touchée par les événements du 11 septembre, lesquels ont secoué l'ensemble de l'industrie aéronautique. Dès les jours suivant les attentats, Bombardier a réagi de façon décisive et a pris les mesures concrètes qui s'imposaient pour protéger ses intérêts.

Ainsi, Bombardier Aéronautique, dont les activités étaient en pleine ascension, a ajusté les cadences de production de la plupart des programmes d'appareils ainsi que les niveaux d'effectifs, minimisant ainsi l'impact des événements. Dans le secteur des avions régionaux, les attentats ont surtout créé des difficultés financières pour nos clients; Bombardier a établi, de concert avec différentes sources externes de crédit et sans augmenter le niveau de risque de la Société, des programmes de financement pour permettre aux clients de prendre livraison de leurs appareils. Résultat : aucune commande n'a été annulée et seulement quelques livraisons ont été reportées. Soulignons que les avions régionaux à réaction constituent la seule catégorie d'appareils à voler davantage maintenant qu'avant le 11 septembre. En ce qui a trait

aux avions d'affaires, en dépit d'un surcroît de demandes de renseignements et d'un intérêt marqué à l'égard de ces appareils, cette réaction initiale ne s'est pas concrétisée par des commandes supplémentaires; ce segment de l'industrie aéronautique étant bel et bien tributaire de la conjoncture économique.

Du côté de Bombardier Transport, les événements du 11 septembre n'ont eu aucun impact évident sur les activités. Ce secteur continue de progresser et le nombre de nouvelles commandes a augmenté de façon importante au cours de l'exercice.

Bombardier Produits récréatifs n'a pas non plus été affecté de façon notable par ces événements.

En ce qui a trait à Bombardier Capital, certaines de ses activités étaient déjà touchées par le ralentissement économique qui sévissait aux États-Unis avant le 11 septembre. Les attentats ont sans doute exacerbé l'effet du ralentissement. Bombardier a pris des mesures décisives afin de protéger les intérêts de la Société et de réduire le niveau de risque de Bombardier Capital. Celles-ci sont détaillées dans le présent rapport annuel.

Bombardier a connu une croissance et une performance exceptionnelles au cours des dix dernières années. Comment la Société prévoit-elle continuer à poursuivre une croissance rentable ?

La recherche d'une croissance rentable fait partie intégrante de notre mission. Aujourd'hui, nous possédons la taille et la position de leadership nécessaires pour nous permettre d'exploiter pleinement les occasions de croissance dans chacun de nos secteurs d'activité, grâce notamment à une solide base technologique, à des produits et services novateurs, à des parts de marché accrues et à la percée de nouveaux marchés. Par ailleurs, notre stratégie de diversification, tant sur le plan de nos produits que sur celui de nos marchés géographiques, nous prépare bien à tirer avantage des changements favorables dans les cycles économiques.

La réclamation contre DaimlerChrysler signifie-t-elle que l'acquisition d'Adtranz a été une erreur ?

Tout d'abord, il n'y a aucun lien entre la réclamation et la valeur stratégique du savoir-faire technologique acquis lors de cette transaction, qui est tangible et très importante. Nous possédons maintenant des technologies à l'aide desquelles nous pouvons concevoir, fabriquer et intégrer des solutions complètes de transport-passagers sur rail. Nous avons accès en plus à un bassin de compétences et à une clientèle élargis. Le nombre élevé de commandes reçues par Bombardier Transport pour des produits intégrés, depuis l'acquisition d'Adtranz, atteste du bien-fondé de cette acquisition.

En ce qui a trait à la réclamation, elle sera déposée parce que le vendeur n'a pas respecté ses représentations et garanties contractuelles, y compris une confirmation écrite qu'un montant minimum de fonds propres était atteint à la date de réalisation de la transaction, soit le 30 avril 2001. Notre réclamation en dommages et intérêts est fondée dans une large mesure sur des manquements importants quant aux représentations et garanties contractuelles dont une insuffisance importante de la valeur des fonds propres. Nous sommes confiants d'avoir une réclamation solide, appuyée sur des faits, et nous la poursuivrons vigoureusement dans le cadre du processus d'arbitrage.

Comment réagit Bombardier aux questions relatives à l'environnement et à la sécurité associées à ses produits récréatifs motorisés ?

Bombardier s'est clairement engagée en faveur de l'utilisation sécuritaire et responsable de ses produits, de même qu'à protéger l'environnement. À cette fin, Bombardier agit de façon proactive en faisant la promotion de lois et de règlements visant à mieux encadrer l'utilisation des véhicules récréatifs motorisés. Par ailleurs, Bombardier Produits récréatifs met au point des produits qui intègrent des caractéristiques de sécurité, des techniques et des mesures qui rendent l'utilisation de ses produits plus sûre et plus écologique, tout en procurant le même plaisir. C'est ainsi que certaines motomarines sont dotées d'un dispositif qui limite la vitesse de pointe de l'appareil pour les utilisateurs novices, et que les efforts en matière de recherche et de développement ont abouti à des moteurs plus silencieux, plus propres et moins gourmands en carburant. Nos actions à cet égard sont décrites plus en détail dans la section du rapport annuel qui traite de Bombardier Produits récréatifs.

La question de la régie d'entreprise a fait les frais des médias récemment, ce qui a créé un certain malaise dans le milieu des investisseurs. Comment Bombardier peut-elle rassurer ses actionnaires que leurs investissements sont en de bonnes mains ?

La structure de propriété de la Société contribue à une régie d'entreprise disciplinée. Bombardier est contrôlée par la famille de son fondateur, laquelle recherche un rendement supérieur à long terme et préconise des valeurs d'entreprise éprouvées. Notre conseil d'administration comprend aussi d'autres gestionnaires chevronnés et des membres de l'extérieur. Tous exercent une surveillance étroite sur les activités de la Société, et veillent au respect des principes comptables généralement reconnus et à l'application des meilleures pratiques de régie d'entreprise. Par ailleurs, comme l'indique le président du conseil dans son message aux actionnaires (page 5), Bombardier a pris plusieurs mesures pour rendre accessibles aux actionnaires et aux investisseurs tous les faits pertinents pour leur permettre d'apprécier avec justesse sa situation financière et ses orientations stratégiques.



**TOUJOURS
INNOVER**

BOMBARDIER
AÉRONAUTIQUE



PIERRE BEAUDOIN
Président et chef de l'exploitation

L'INNOVATION EST LA PIERRE ANGULAIRE DU LEADERSHIP DE BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE. L'AVION D'AFFAIRES BOMBARDIER GLOBAL 5000 QUI ENTRERA EN SERVICE EN 2004 EST LE 12^e APPAREIL CONÇU ET MIS EN MARCHÉ PAR BOMBARDIER EN 12 ANS.

Troisième constructeur d'avions civils au monde, Bombardier Aéronautique a livré 370 appareils en 2001-2002, soit le même nombre qu'à l'exercice précédent. Il s'agit là d'une bonne performance, compte tenu du ralentissement de l'économie et du fléchissement additionnel de la demande à la suite des tragiques événements du 11 septembre 2001. Bombardier Aéronautique a également maintenu sa position de chef de file dans ses deux grands créneaux de marché, soit les avions régionaux et les avions d'affaires, tout en poursuivant avec vigueur l'extension de sa gamme de produits et en se préparant avec diligence à la relance de l'économie.

Par ailleurs, confronté au climat d'incertitude qui a surgi après le 11 septembre, Bombardier Aéronautique a rapidement ajusté ses cadences de production et ses objectifs de livraison aux nouvelles conditions du marché.

Avions régionaux

Dans le secteur des avions de transport régional, le Bombardier CRJ100/200, offert en versions de 40, 44 et 50 places, demeure le produit porte-étendard de Bombardier Aéronautique. Une nouvelle étape a été franchie dans l'utilisation du CRJ avec la livraison du 600^e appareil, un Bombardier CRJ200, au cours de l'exercice écoulé.

Bombardier Aéronautique a su capitaliser sur le succès de cet appareil unique et novateur en lançant successivement deux nouveaux modèles, conçus en fonction de l'évolution de la demande et des exigences de la clientèle. Il s'agit de l'appareil à 70 places Bombardier CRJ700, dont la première livraison a été faite en janvier 2001, et de l'appareil à 86 places Bombardier CRJ900, dont les premières livraisons sont prévues au premier trimestre de 2003-2004. Les nouveaux appareils, qui faisaient l'objet de 591 commandes et options au 31 janvier 2002, permettent à Bombardier Aéronautique d'offrir aux transporteurs aériens une gamme élargie d'avions à réaction modernes et compatibles dans le créneau des 20 à 90 places.

Dans le cas du Bombardier CRJ900, le programme de développement se poursuit à bon rythme, confirmant l'efficacité des techniques de design et d'intégration de Bombardier Aéronautique. Du fait qu'il soit un dérivé du Bombardier CRJ700, cet appareil pourra faire son entrée sur le marché dans des délais relativement courts. Le vol inaugural du prototype en février 2001 a été suivi, huit mois plus tard, de celui du premier avion de série.

Dédiée spécifiquement aux appareils Bombardier CRJ700 et CRJ900, la nouvelle usine d'assemblage de Bombardier Aéronautique, construite à proximité de l'aéroport de Montréal à Mirabel, a démarré sa production en août 2001. C'est une usine ultramoderne, bien adaptée aux méthodes d'exploitation d'avant-garde que Bombardier Aéronautique a mises en place ces dernières années.

Bombardier Aéronautique propose également au marché du transport aérien régional une gamme complète de turbopropulseurs de 37 à 78 places. En cours d'exercice, la cadence de production de ces appareils a été ajustée en fonction du ralentissement général du marché des turbopropulseurs. Le turbopropulseur de nouvelle technologie Bombardier Q400 de 68 à 78 places comporte des caractéristiques exceptionnelles, dont la suppression du bruit et des vibrations, une avionique de pointe et des moteurs offrant deux fois plus de puissance au décollage que les turbopropulseurs plus anciens, avec un rendement énergétique supérieur. Ces caractéristiques en font une solution économique pour les transporteurs qui recherchent une rapidité de vol égale à celle de la plupart des avions à réaction sur de courts trajets à haute densité de trafic.

Avions d'affaires

Dans le marché des avions d'affaires, Bombardier Aéronautique a su se créer une place de premier plan en développant au fil des ans une large gamme d'appareils novateurs, conformes aux réalités de créneaux bien ciblés.



BOMBARDIER 415

L'amphibie Bombardier 415* est l'avion de lutte contre les incendies le plus perfectionné qui soit. Il peut également être configuré pour d'autres missions, telles que la surveillance, la recherche et le sauvetage en mer et le transport polyvalent.

PROGRAMMES ET SERVICES SPÉCIALISÉS POUR L'AVIATION

- Programme de multipropriété Bombardier Flexjet*
- Skyjet.com, nolisement en ligne d'avions d'affaires à réaction
- Gestion d'avions d'affaires
- Formation au pilotage et à la maintenance
- Aménagement intérieur d'avions de Bombardier
- Maintenance des avions de Bombardier
- Aéroport municipal de Belfast (Bombardier en est le propriétaire et l'exploitant)

FABRICATION DE COMPOSANTS

- Nacelles pour moteurs d'avions et composants de nacelles
- Fabrication de composants de cellules

Le programme du Bombardier Continental s'inscrit dans cette tradition. L'appareil répondra, en effet, aux besoins spécifiques de la clientèle nord-américaine en lui offrant la possibilité de traverser le continent sans escale, tout en bénéficiant d'un excellent rapport qualité-prix. Bombardier Aéronautique a tenu compte de l'expérience acquise dans l'exploitation du programme Bombardier Flexjet pour incorporer certaines caractéristiques de confort, de fiabilité et d'efficacité à ce biréacteur de nouvelle génération qui appartient à la catégorie superintermédiaire, toute récente dans le marché. Avant même l'homologation du Bombardier Continental, prévue au dernier trimestre de 2002-2003, Bombardier Aéronautique avait en carnet au 31 janvier 2002 des commandes fermes pour 110 appareils.

En vue de poursuivre sa percée du marché des avions d'affaires de très grande taille, Bombardier Aéronautique a annoncé en février 2002 sa décision de lancer le long-courrier Bombardier Global 5000. Cet appareil, qui se situe entre le Bombardier Challenger 604 à large fuselage et le très long-courrier Bombardier Global Express, s'ajoute à la gamme d'avions d'affaires de Bombardier et en fait la plus complète de l'industrie. Dérivé du Global Express, reconnu pour sa conception moderne et ses caractéristiques de vol remarquables, le Global 5000 a l'avantage d'incorporer des technologies à la fois de pointe et éprouvées. Le vol inaugural de l'appareil est prévu pour le premier trimestre de l'exercice 2004, et la mise en service pour la fin de l'exercice 2005. Au 31 janvier 2002, Bombardier Aéronautique avait déjà reçu des lettres d'intention pour 15 biréacteurs d'affaires Global 5000.

Avions amphibies

Bombardier Aéronautique est toujours le chef de file mondial du marché des avions amphibies grâce au Bombardier 415 dont la technologie unique se prête à des missions multiples. Le potentiel de vente de cet appareil, tant auprès des clients traditionnels qu'auprès d'une nouvelle clientèle internationale, demeure élevé pour l'exercice en cours.

En prévision de la reprise

Dans le contexte difficile créé par le ralentissement de l'économie et le fléchissement de la demande, Bombardier Aéronautique a démontré sa flexibilité face au changement et sa capacité de réaction et d'ajustement, tout en déployant de nouveaux moyens en prévision de la reprise.

Bombardier Aéronautique s'emploie de façon prioritaire à assurer l'amélioration continue de son efficacité interne et de tous les systèmes qui interagissent avec les clients. Cette priorité s'inscrit dans sa mission qui consiste à être l'avionneur le plus à l'écoute de la clientèle et le plus efficace dans la mise en marché et le service après vente de ses produits. Les efforts déployés en ce sens se trouveront favorisés par la réévaluation et la mise à jour des processus de gestion dans tous ses sites, pour en rehausser l'efficacité et la productivité et parfaire toujours davantage le service à la clientèle. Bombardier Aéronautique s'appuiera, pour atteindre ses objectifs, sur une application rigoureuse du programme Six Sigma.

L'immédiat et l'avenir

Alors que l'industrie de l'aéronautique traverse une période remplie de défis, Bombardier Aéronautique a l'avantage d'être engagé dans deux marchés qui réagissent différemment l'un et l'autre aux fluctuations de l'économie.

Bombardier Aéronautique s'attend à ce que ses livraisons d'avions d'affaires en 2002-2003 soient inférieures à celles de l'exercice écoulé. Ce secteur de l'industrie aéronautique est, en effet, plus tributaire du climat économique, particulièrement aux États-Unis où se trouve le principal marché des avions d'affaires. Par ailleurs, les appareils CRJ de Bombardier ont mieux traversé la période de ralentissement que l'ensemble de la flotte d'avions de transport commercial en service dans le monde. Alors que l'on assiste à une baisse de l'utilisation de la plupart des appareils, l'utilisation des CRJ a, quant à elle, augmenté.

Bombardier Aéronautique est bien placé pour renforcer sa position de chef de file dans ses marchés et continuera de préparer l'avenir en se rapprochant toujours davantage de sa clientèle et en mettant de plus en plus l'accent sur l'innovation et la qualité des produits et services.

AVIONS D'AFFAIRES

01.

01. BOMBARDIER LEARJET 31A

Chef de file du créneau des avions à réaction légers, tant sur le plan de la performance que sur celui de la polyvalence, l'appareil Bombardier Learjet* 31A offre les plus faibles coûts d'exploitation par mille marin de tous les avions d'affaires de sa catégorie et affiche une vitesse ascensionnelle inégalée par la concurrence.

02. BOMBARDIER LEARJET 45

Leader incontesté du créneau des avions légers supérieurs, le Bombardier Learjet 45 vole plus vite et plus loin, avec un plus grand nombre de passagers, que tout autre avion de sa catégorie. Grâce à son avionique de pointe et à son poste de pilotage confortable, il s'impose rapidement dans le monde entier comme le favori de sa catégorie.

03. BOMBARDIER LEARJET 60

Depuis son lancement, le Bombardier Learjet 60 s'est distingué comme chef de file de la catégorie des avions d'affaires de taille intermédiaire. Qu'il s'agisse de vols court-courriers ou intercontinentaux, le Bombardier Learjet 60 est un des rares appareils à offrir une telle fiabilité, une cabine au confort exceptionnel et une aussi grande valeur.

04. BOMBARDIER CHALLENGER 604

Challenger* de cinquième génération, le Bombardier Challenger 604 offre la cabine la plus spacieuse de sa catégorie. Alliant valeur exceptionnelle, souplesse d'exploitation et excellent soutien à la clientèle, il est l'avion le plus vendu de la catégorie des avions d'affaires à réaction à large fuselage.

04.

05. BOMBARDIER GLOBAL EXPRESS

Expressément conçu pour faire gagner du temps précieux dans des conditions de grand confort tout en étant propice au travail et certifié selon les normes les plus rigoureuses de l'industrie, le Bombardier Global Express* vole plus vite et plus loin que tout autre avion d'affaires et a accès aux pistes les plus difficiles.

05.

06. BOMBARDIER GLOBAL 5000

Présenté en octobre 2001 et offrant la cabine la plus large et la plus spacieuse de la catégorie des avions d'affaires à réaction supergrands, le Bombardier Global 5000* est un avion d'affaires intercontinental capable de relier sans escale, à vitesse élevée, l'Europe continentale et le centre de l'Amérique du Nord à une vitesse de Mach 0,85 avec huit passagers et trois membres d'équipage à son bord.

06. (vue d'artiste)

02.

03.

07. BOMBARDIER CONTINENTAL

Conçu pour offrir une valeur optimale dans la catégorie des avions à réaction d'affaires superintermédiaires, le Bombardier Continental* offre une distance franchissable véritablement intercontinentale et une vitesse de croisière supérieure sur de longs trajets sans que sa performance sur piste en soit diminuée. Il offre une cabine réellement conçue pour huit passagers et des coûts d'exploitation équivalents ou inférieurs à ceux de ses concurrents.

07.

AVIONS RÉGIONAUX

08. BOMBARDIER Q200

Le biturbopropulseur Bombardier Q200* à 37 places est un avion de ligne fiable et efficace présentant des niveaux de bruit interne réduits, un rapport charge marchande-distance franchissable accru et des caractéristiques de décollage et d'atterrissage remarquables.

09. BOMBARDIER Q300

Le Bombardier Q300* est un biturbopropulseur de ligne à 50 places conçu pour permettre aux transporteurs régionaux de desservir les routes à plus grande densité. L'avion s'adapte aussi bien aux grands aéroports internationaux qu'aux aéroports plus éloignés et plus simplement aménagés.

10. BOMBARDIER Q400

Le nouveau biturbopropulseur de ligne à vitesse élevée Bombardier Q400* à 70 places est conçu pour répondre aux besoins des transporteurs régionaux qui souhaitent exploiter des avions plus gros sur des routes de courtes ou moyennes distances à grande densité.

08.

09.

11.

11. BOMBARDIER CRJ200

Le Bombardier CRJ* à 50 places a révolutionné le monde des transporteurs aériens, devenant l'avion de choix dans le créneau des biréacteurs régionaux.

12. BOMBARDIER CRJ700

Le nouveau Bombardier CRJ700* est une version allongée à 70 places des populaires biréacteurs de série CRJ100* et CRJ200* à 50 places.

13. BOMBARDIER CRJ900

Le Bombardier CRJ900* à 86 places est une version encore plus allongée de l'avion révolutionnaire CRJ100/200 à 50 places et du CRJ700 à 70 places. Sa mise en service commercial est prévue pour le début de 2003.

13.

10.

12.



**EN PLEINE
LANCÉE**

BOMBARDIER
TRANSPORT



PIERRE LORTIE

Président et chef de l'exploitation

EN S'APPUYANT SUR SES NOUVELLES FORCES, BOMBARDIER TRANSPORT POURSUIT SA LANCÉE EN VUE DE RENFORCER LA POSITION DE CHEF DE FILE DU MARCHÉ DU MATÉRIEL DE TRANSPORT-PASSAGERS SUR RAIL QU'IL OCCUPE MAINTENANT À L'ÉCHELLE MONDIALE.

Au cours de l'exercice 2002, Bombardier Transport est devenu le chef de file mondial dans la fabrication et les services liés au matériel de transport sur rail à la suite de l'acquisition de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »).

Outre l'accès accru à l'ensemble du marché européen, qui est aujourd'hui le plus important au monde, l'acquisition a conféré à Bombardier Transport de nouvelles technologies clés qui lui permettent d'offrir toute la gamme des véhicules et des services dans chacun des créneaux du marché. C'est ainsi que Bombardier Transport propose du matériel roulant de pointe pour le transport-passagers urbain, suburbain, régional et interurbain; des systèmes de transport clés en main et de type navette ou monorail; des systèmes de propulsion, de contrôle et de signalisation; ainsi que des services d'exploitation, de maintenance et de remise à neuf.

Ces éléments placent Bombardier Transport en excellente position pour fournir aux exploitants, où qu'ils soient dans le monde, les solutions complètes de transport sur rail qu'ils ont de plus en plus tendance à rechercher.

Intégration et réorganisation

Fondé en partie sur l'expérience de Bombardier lors d'acquisitions précédentes, le processus d'intégration et de réorganisation de la nouvelle entité a été enclenché dès l'entrée en vigueur de l'entente. L'équipe de direction a été remaniée et renforcée pour tenir compte de la nouvelle taille de Bombardier Transport; elle reflète les compétences, l'expérience et le savoir-faire des cadres des deux entités.

Tous les sites de production et de services de Bombardier Transport ont fait l'objet d'une analyse en profondeur au cours de l'exercice. Bombardier Transport a conséquemment mis en œuvre un plan de réorganisation, axé sur la spécialisation des diverses usines et entraînant une réduction de la capacité de production. Cette meilleure utilisation de l'actif s'accompagne d'une refonte de la chaîne d'approvisionnement et de la mise en œuvre du programme Six Sigma dans l'ensemble de l'organisation.

Bombardier Transport a aussi réalisé auprès de son personnel un important programme de communication, qui vise essentiellement à susciter l'adhésion à ses façons de faire et à ses objectifs, et à faire connaître ses projets et ses orientations. Un sondage a, par ailleurs, permis de constater qu'un fort souci de la clientèle et la valorisation du travail et de la performance sont au nombre des valeurs clés que partage l'ensemble du personnel.

Tout en réalisant cette importante réorganisation, Bombardier Transport a maintenu une forte cadence de livraisons et de travaux en cours sur ses contrats, tant en Amérique du Nord qu'en Europe. Certains de ces contrats présentaient des défis techniques d'envergure que Bombardier Transport a relevés avec succès, notamment dans le cas des 34 trains Voyager, de quatre voitures chacun, destinés au service CrossCountry de Virgin Trains, au Royaume-Uni. Lors d'une cérémonie tenue le 13 décembre 2001, Bombardier Transport a présenté le premier d'une série de 44 trains pendulaires Super Voyager qui sont fabriqués pour le compte de Virgin Trains.

Acceptation du marché

L'acquisition et l'intégration d'Adtranz ont été accueillies favorablement aussi bien par les exploitants publics que privés, comme en témoigne la valeur des commandes reçues depuis l'acquisition, le 1^{er} mai, jusqu'à la fin de l'exercice, soit 5,75 milliards \$.

Ces commandes reflètent à la fois la diversité des produits et l'étendue géographique des marchés de Bombardier Transport. Parmi les plus importantes, il y a lieu de citer, dans les créneaux du transport suburbain, régional et interurbain, un marché conclu avec la Société Nationale des Chemins de fer Français (« SNCF ») portant sur la fourniture de 500 Trains Express Régionaux de type Autorail Grande Capacité, dont la première tranche de 192 trains fait l'objet d'une commande ferme; une commande de 240 automotrices électriques passée par la société britannique GOVIA; une commande de la société National Express et du gouvernement de l'État de Victoria en Australie, pour la fourniture de 29 rames automotrices diesels (58 voitures) destinées au service régional de l'État de Victoria; deux commandes



CONTRÔLE FERROVIAIRE ET SIGNALISATION

L'exploitation efficace et sécuritaire d'une ligne de chemin de fer transfrontalière requiert des équipements et des systèmes de contrôle ferroviaire modernes. À ce titre, Bombardier Transport poursuit le développement d'équipements de signalisation de pointe et de systèmes de contrôle intégrés.



PROPULSION ET CONTRÔLES

Bombardier Transport possède une vaste expérience dans le développement de systèmes de traction, de communication et de contrôle de haute qualité et a, à ce chapitre, développé des solutions novatrices, comme les convertisseurs IGBT, le système de commande intégré et le système modulaire de communication et de contrôle de train.



SERVICES

Répondant à l'évolution rapide des besoins dans l'industrie du rail, la gamme complète de services d'exploitation et de maintenance de Bombardier Transport offre un soutien inégalé aux exploitants de réseaux ferroviaires du monde entier. Les activités de soutien comprennent également la remise à neuf des véhicules et des systèmes.



de la Société des chemins de fer danois portant respectivement sur 42 et 25 voitures à deux niveaux; et deux commandes des Chemins de fer fédéraux suisses pour un total de 20 trains interurbains pendulaires à haute vitesse ICN (140 voitures).

Les principales commandes obtenues pour du matériel de transport urbain portent sur la fourniture de 210 voitures de métro à la Régie des transports publics de Stockholm, et de 114 voitures destinées au métro de Shenzhen, en Chine. Cette dernière a été passée par la société Shenzhen Metro à la coentreprise CARC (Bombardier Transport et la Changchun Car Company).

Des commandes ont aussi été remportées dans les domaines des locomotives et de la signalisation, soit respectivement pour 100 locomotives destinées aux Chemins de fer italiens (Trenitalia) et pour un système de protection ferroviaire automatique destiné à l'Administration ferroviaire de Taiwan.

Par ailleurs, Bombardier Transport a obtenu, à titre de membre du consortium Metronet, le statut de soumissionnaire de premier choix dans le cas de deux projets visant des lignes du métro de Londres.

Depuis la fin de l'exercice, Bombardier Transport a reçu une commande additionnelle de la société britannique GOVIA pour 460 automotrices électriques.

Premières importantes

La commande de trains régionaux de la SNCF est une première pour Bombardier Transport à titre de maître-d'œuvre en France. En effet, c'est le premier exemple majeur de la mise en commun des différentes compétences du nouveau Bombardier Transport, notamment dans le domaine de la propulsion. Une autre percée pour Bombardier Transport, soit la fourniture de locomotives au marché nord-américain, s'est concrétisée en cours d'exercice, avec la présentation de la première de 29 locomotives électriques destinées à la régie de transport New Jersey Transit.

Bombardier Transport est aussi réputé pour sa capacité de développer avec succès des produits d'avant-garde qui répondent à des besoins émergents. Le développement d'un train interurbain à haute vitesse mû par une locomotive à turbine en est un exemple concret. Cette technologie unique permettra d'atteindre des vitesses élevées sans les coûts considérables d'électrification requis dans le cas d'autres solutions. La locomotive du Jetrain*, développée en partenariat avec la *Federal Railroad Administration* des États-Unis, a subi avec succès six mois de tests au Colorado au cours de l'exercice, parcourant une distance de plus de 8 000 kilomètres et atteignant la vitesse de 250 km/h. Bombardier Transport s'appliquera maintenant à promouvoir ce produit dans les marchés nord-américains.

Vers un nouvel essor

Bombardier Transport est aujourd'hui en mesure de tirer parti de compétences accrues en matière de technologie, d'un solide carnet de commandes et des nouvelles tendances d'un marché en croissance. Pour ce faire, Bombardier Transport continuera de renforcer sa capacité de livrer promptement des produits intégrés de qualité, en s'appuyant sur la maîtrise de l'ensemble des technologies et sur un talent reconnu en génie, en fabrication et en gestion de projets internationaux. Bombardier Transport s'engage dans une nouvelle étape qui vise à renforcer son leadership, tout en répondant aux attentes de ses clients par une communication de plus en plus étroite et attentive et par l'intensification de ses services à la clientèle.



01.



02.



03.

TRAINS SUBURBAINS ET RÉGIONAUX

Pour satisfaire à un besoin grandissant en matière de transport, Bombardier Transport fournit une gamme croissante de produits destinés au transport-passagers suburbain et régional sur les marchés mondiaux. En mettant l'accent sur une sécurité accrue, une flexibilité d'opération et des normes élevées de performance, ces systèmes comprennent toute une série de modèles de voitures aux caractéristiques des plus variées. La gamme de voitures comprend des rames automotrices électriques, des rames automotrices diesel et des voitures-passagers à simple et à double niveau.

- 01. Automotrice électrique M-7 (New York, États-Unis)
- 02. Voiture à deux niveaux (Allemagne)

TRAMWAYS

Les déplacements dans les villes exigent la mise en place de solutions souples et économiques. La famille des tramway, qui comprend les tramways standard, les city-trams et les trams-trains, présente de nombreux avantages pour les agglomérations urbaines : fiabilité, facilité de maintenance, faible niveau de bruit. Ces véhicules modernes et efficaces s'imposent dans d'innombrables villes du monde.

- 03. Tramway à plancher bas (Linz, Autriche)

MÉTROS

Plus les villes grandissent, plus la demande en véhicules sur rail de grande capacité augmente. Dans les agglomérations densément peuplées, les véhicules doivent satisfaire à des exigences particulières de performance et de rapport coût – efficacité. Bombardier Transport propose un éventail complet de technologies pour des systèmes de métros.

- 04. Métro de Shenzhen (Chine)
- 05. Métro de Stockholm (Suède)



06.

TRAINS INTERURBAINS ET À GRANDE VITESSE

Les véhicules interurbains construits par Bombardier et en exploitation à travers le monde incluent les trains à grande vitesse et les rames automotrices diesel et électriques. Engagée dans les étapes de la conception, du développement et de la fabrication des projets ICE, Bombardier participe également aux projets TGV[†] et joue un rôle important dans la technologie ferroviaire à très haute vitesse.

- 06. Automotrice électrique Electrostar (Royaume-Uni)
- 07. Automotrice électrique pendulaire ICN (Suisse)
- 08. Automotrice diesel-électrique Voyager (Royaume-Uni)



04.



05.



07.



08.



09.



10.

SYSTÈMES DE TRANSPORT

Bombardier Transport, un chef de file mondial dans la conception et la fourniture de systèmes de transport complets et de services afférents, travaille en partenariat avec des entreprises de génie civil et des fournisseurs locaux pour concevoir, intégrer, installer et livrer la plus vaste gamme de systèmes de l'industrie – des systèmes urbains de grande capacité aux navettes aéroportuaires.

- 09. Système de métro automatique SkyTrain de type ART MK II (Vancouver, Canada)
- 10. Navette aéroportuaire CX-100 (San Francisco, États-Unis)

LOCOMOTIVES ET WAGONS DE MARCHANDISES

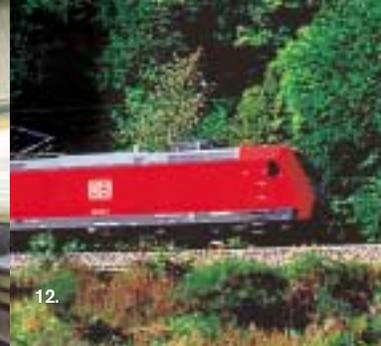
Les locomotives haute performance servent au transport interurbain, régional et de marchandises. Des dizaines d'années d'expérience et de savoir-faire dans la fabrication de locomotives permettent à Bombardier Transport de fabriquer des locomotives extrêmement économiques et bien adaptées aux besoins du service.

Bombardier Transport possède également une vaste expérience dans la conception et la fabrication de wagons de marchandises selon des techniques économiques de chargement et de déchargement.

- 11. Locomotive électrique Classe E464 (Italie)
- 12. Locomotive électrique pour wagons de marchandises Classe 185 (Allemagne)



11.



12.



**ÉLARGIR
NOS CHAMPS
D'ACTION**

BOMBARDIER
PRODUITS RÉCRÉATIFS



MICHEL BARIL

Président et chef de l'exploitation

GRÂCE À SA RÉCENTE DIVERSIFICATION, BOMBARDIER PRODUITS RÉCRÉATIFS A ÉTENDU CONSIDÉRABLEMENT SES CHAMPS D'ACTION, À LA FOIS PAR L'AJOUT DE NOUVELLES LIGNES DE PRODUITS, L'AUGMENTATION DE SES CAPACITÉS TECHNOLOGIQUES ET LE DÉVELOPPEMENT DE SES MARCHÉS INTERNATIONAUX.

La stratégie de croissance de Bombardier Produits récréatifs a donné de bons résultats en 2001-2002. Bombardier Produits récréatifs a, en effet, enregistré une hausse de revenus de l'ordre de 20 %, tout en continuant d'améliorer sa rentabilité. Deux grands facteurs ont contribué à cette bonne performance : l'augmentation des parts de marché pour ses principales lignes de produits, et l'acquisition d'éléments d'actif liés aux moteurs hors-bord du fabricant américain Outboard Marine Corporation, y compris la propriété des marques Evinrude et Johnson et de la technologie d'injection de carburant brevetée Ficht.

Percée dans le domaine des moteurs hors-bord

L'acquisition des marques Evinrude et Johnson est l'événement dominant de l'exercice pour Bombardier Produits récréatifs. Elle s'inscrit dans ses objectifs de diversification parce qu'elle renforce ses capacités de conception et de fabrication de moteurs, lui ouvre de nouveaux marchés et réduit sa vulnérabilité aux variations cycliques et saisonnières de ses marchés traditionnels.

Pendant la période de démarrage de la fabrication des moteurs hors-bord, Bombardier Produits récréatifs a réorganisé le réseau de vente et de distribution à l'échelle mondiale et repositionné les prestigieuses marques Evinrude et Johnson. La marque Johnson offre dorénavant les technologies classiques des moteurs à deux temps et à quatre temps, tandis que la marque Evinrude propose la technologie avancée d'injection de carburant Ficht qui rend les moteurs hors-bord à deux temps conformes aux normes de la *Environmental Protection Agency* des États-Unis, devant entrer en vigueur en 2006.

Au cours de l'exercice, Bombardier Produits récréatifs a aussi rationalisé la structure manufacturière des moteurs hors-bord de façon à optimiser la productivité des activités de fabrication et la qualité des produits. L'assemblage a été relocalisé dans une nouvelle usine utilisant les plus récentes technologies manufacturières à Sturtevant, au Wisconsin. Les premiers moteurs Evinrude et Johnson de fabrication Bombardier ont été produits en septembre 2001.

Au cœur des produits : la technologie des moteurs

La technologie d'injection de carburant Ficht permet aux moteurs à deux temps d'offrir, au niveau des émissions atmosphériques, des performances comparables et, à certains égards, supérieures à celles des moteurs à quatre temps. Cette technologie confère un avantage à Bombardier Produits récréatifs qui conçoit et fabrique des moteurs à deux temps et à quatre temps de marque Rotax dans ses installations autrichiennes.

Reconnus pour leurs excellentes performances, les moteurs Rotax à deux temps et à quatre temps sont au cœur des produits récréatifs de Bombardier. Ils sont aussi utilisés par bon nombre de manufacturiers de karts, de petits avions, d'avions ultralégers et de motocyclettes.

Durant l'exercice 2002, Bombardier Produits récréatifs a poursuivi ses efforts de recherche et de développement pour élargir sa gamme de moteurs à quatre temps Rotax FLEX* et 4-TEC, dont tous ses véhicules tout-terrains et certains modèles de motomarines Sea-Doo sont équipés.

Renforcement du leadership dans le marché de la motomarine

Dans le secteur de la motomarine, Bombardier Produits récréatifs a affirmé sa position de chef de file avec un gain de trois points de part de marché. Sa part s'établit maintenant à 45 % à l'échelle mondiale, dans un contexte économique difficile qui a affecté l'ensemble de l'industrie au cours de l'exercice.

Bombardier Produits récréatifs a également fait preuve de leadership en matière d'innovation technologique, de sécurité et de respect de l'environnement avec l'introduction d'un tout nouveau moteur à quatre temps Rotax (4-TEC), et d'un système breveté d'aide à la direction en absence de propulsion (O.P.A.S.) conçu pour améliorer la manœuvrabilité de l'embarcation en cas de coupure des gaz ou d'arrêt du moteur. Certains des modèles Sea-Doo 2002 sont déjà dotés de ce système qui a reçu l'aval du *National Transportation Safety Board* des États-Unis.



MOTEURS ROTAX

MOTEUR ROTAX 1503 À QUATRE TEMPS

Les installations autrichiennes de Bombardier Produits récréatifs jouissent d'une longue expérience dans la fabrication de moteurs Rotax* à quatre temps de haute performance et de grande qualité. La production en série du premier moteur à quatre temps pour les motomarines y a été entreprise. Ce nouveau moteur révolutionnaire de 1 500 cm³ est le premier-né de toute une génération de moteurs avant-gardistes. Il respecte, sinon dépasse déjà, les normes environnementales américaines qui seront mises en vigueur en 2006.

VÉHICULES UTILITAIRES

BR 275*

Fournisseur officiel des Jeux olympiques d'hiver 2002 de Salt Lake, Bombardier a mis à contribution ses véhicules de damage qui ont servi activement à l'aménagement des sentiers et des pistes de cinq centres officiels de compétitions. Les motoneiges Ski-Doo et les VTT Bombardier étaient aussi des véhicules officiels pendant ces jeux.

Modèles de motoneige novateurs

Le marché de la motoneige a mieux résisté aux effets du ralentissement économique en Amérique du Nord. Au sortir de l'hiver 2000-2001, où les conditions de neige avaient été excellentes, Bombardier Produits récréatifs a réalisé de bonnes prises de commandes pré-saison pour ses modèles 2002. Les ventes au détail ont suivi cette tendance au cours de l'automne 2001, mais les faibles conditions d'enneigement de l'hiver 2001-2002 ont ralenti la croissance du marché. Bombardier Produits récréatifs a toutefois augmenté sa part de marché, raffermissant sa position de leader en Europe et se rapprochant du premier rang de l'industrie en Amérique du Nord. Cette progression reflète le bon accueil réservé aux motoneiges offertes pour la saison 2001-2002, notamment les modèles MX Z 800 et Summit* X 800 de Ski-Doo, et le modèle Rave 800 de Lynx, tous déclarés « modèle de l'année » par divers médias spécialisés.

La marque Ski-Doo devrait continuer de solidifier sa position dans l'industrie de la motoneige grâce à l'introduction de cinq nouveaux moteurs, dont le 4-TEC V1000 à quatre temps et le 2-TEC SDI 800 à deux temps, et grâce aussi à un concept de véhicule révolutionnaire, le REV.

Progrès dans le marché des véhicules tout-terrains

Le marché mondial des véhicules tout-terrains a connu une croissance notable en 2001-2002, soit environ 12 %. Bombardier Produits récréatifs a poursuivi au cours de l'exercice une stratégie qui vise à couvrir tous les créneaux du marché. Dans l'application de cette stratégie, six nouveaux modèles ont été lancés : les Quest 650 et 500, à transmission à changement de vitesse continu, le DS Baja, et trois modèles pour les jeunes. En 2002-2003, l'introduction de quatre nouveaux modèles devrait permettre à Bombardier Produits récréatifs d'accroître à nouveau sa part de marché.

Avenir prometteur

La relance des activités de production, de marketing, de vente et de services liées aux moteurs hors-bord Evinrude et Johnson sera une des priorités de Bombardier Produits récréatifs durant l'exercice en cours. Les moteurs hors-bord contribueront de façon marquée à la croissance des revenus de Bombardier Produits récréatifs, une fois achevée la phase de réorganisation, d'investissement et de rodage.

Bombardier Produits récréatifs, qui a diversifié ses sources de croissance et élargi son rayonnement international, aborde l'avenir avec confiance en s'appuyant sur de solides atouts. Ceux-ci comprennent le développement de produits de plus en plus novateurs pour ses marchés traditionnels de la motoneige et de la motomarine, l'expansion de sa gamme de véhicules tout-terrains, l'ajout des moteurs hors-bord et la technologie de plus en plus perfectionnée des moteurs Rotax.

Enfin, des programmes d'amélioration de la productivité et de la qualité, y compris le programme Six Sigma, continueront de contribuer à la bonne performance de Bombardier Produits récréatifs.

MOTONEIGES



01.

01. LYNX SPORT TOURING 800

Les installations finlandaises de Bombardier Produits récréatifs produisent une gamme complète de motoneiges dont le modèle Lynx* Sport Touring 800, une motoneige moderne aux caractéristiques véritablement sportives. La motoneige Lynx Rave 800 a été nommée « Motoneige de l'année » par les magazines *MK-Lehti* de Finlande et *Scooter Norway* de Norvège.

VTT



04.

04. QUEST 650 CAMO

Bombardier poursuit sa percée du marché des véhicules tout-terrains en présentant des modèles dans trois nouveaux segments dont celui des VTT utilitaires sport avec le Quest* 650. Les VTT Bombardier* ont été nommés « véhicules officiels » de quatre grands organismes de conservation en Amérique du Nord.

02. MX Z REV X 800

Le nouveau modèle révolutionnaire Ski-Doo* MX Z* REV pousse encore plus loin la pratique de la motoneige. La ligne REV a été entièrement conçue pour atteindre l'équilibre ergonomique parfait : son moteur est de 6 cm plus au centre de la motoneige et le conducteur est avancé de plus de 30 cm. C'est là une amélioration de la centralisation de la masse de 30 % comparativement à une ligne traditionnelle.



02.

05. RALLY 200

Le nouveau modèle Rally* 200 de Bombardier est le véhicule tout-terrain par excellence à prix abordable pour les nouveaux adeptes de VTT. En plus d'offrir certaines des meilleures caractéristiques des VTT Bombardier, le Rally 200 est le seul véhicule de sa catégorie pourvu d'une transmission à changement de vitesse continu.



05.



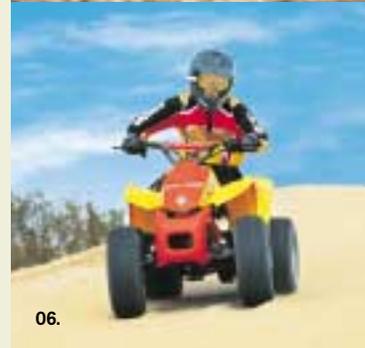
03.

03. LEGEND SPORT V1000

Avec le moteur Rotax* 4-TEC* V1000, Bombardier est le premier fabricant à présenter un moteur configuré en V à quatre temps conçu pour la motoneige, qui contribuera à réduire les émissions atmosphériques et la consommation d'essence.

06. DS90

Bombardier Produits récréatifs occupe maintenant une place de choix dans le segment des VTT junior avec les modèles DS50*, DS90* et DS90 à moteur à quatre temps. Les véhicules tout-terrains junior de Bombardier présentent plusieurs avantages des grands modèles en plus d'offrir de nombreuses caractéristiques sur le plan de la sécurité.



06.

07. FISH HAWK 230 CC

Bombardier perce le marché grandissant des bateaux hors-bord en lançant la gamme de bateaux de pêche Fish Hawk* dotés de moteurs Evinrude*. Dans le cadre de la phase d'implantation, huit modèles sont maintenant disponibles, principalement dans les régions côtières de l'Amérique du Nord.

BATEAUX



07.

MOTOMARINES



09.

09. GTX 4-TEC

Numéro un mondial grâce à sa marque Sea-Doo, Bombardier propose une nouvelle génération de motomarines avec son tout nouveau modèle GTX* 4-TEC de 155 ch. Plus respectueuse de l'environnement, la GTX 4-TEC est équipée d'un moteur à quatre temps et du système révolutionnaire O.P.A.S.* (système d'aide à la direction en absence de propulsion), conçu pour accroître la manœuvrabilité. Le *National Transportation Safety Board* des États-Unis a félicité Bombardier pour cette innovation axée sur la sécurité nautique.

08. UTOPIA 205 DE SEA-DOO

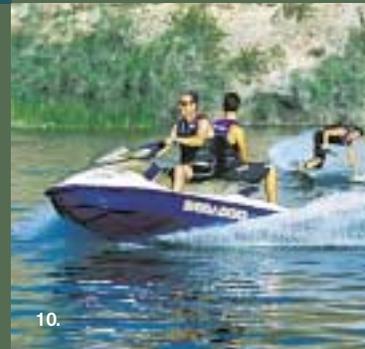
La gamme de bateaux sport Sea-Doo* propulsés par jet continue d'être fort populaire auprès des consommateurs. Les nouveaux modèles 2002 ne font pas exception, notamment le tout nouveau Utopia* 205, dont l'intérieur a été entièrement redessiné. En 2001, le magazine *BusinessWeek* et la *Industrial Designers Society of America* ont décerné à l'*Islandia** la palme d'or aux *Industrial Design Excellence Award*, une des distinctions les plus prisées dans le monde des compétitions de design industriel.



08.

10. GTI* LE

La combinaison parfaite de maniabilité et de stabilité pour pratiquer les sports nautiques et les loisirs en famille. Ce modèle comporte le système révolutionnaire O.P.A.S. Il représente encore et toujours la meilleure valeur pour procurer des heures de plaisir en famille à prix abordable.



10.

11. EVINRUDE FICHT 225

En faisant l'acquisition des marques Evinrude et Johnson*, Bombardier se dotait de la technologie d'injection directe Ficht*. Grâce à cette technologie de pointe, les moteurs Evinrude Ficht excèdent les normes environnementales des autorités gouvernementales américaines.

12. MOTEUR HORS-BORD JOHNSON À QUATRE TEMPS DE 30 CH AVEC BARRE

La renaissance des marques Evinrude et Johnson et de la technologie d'injection directe Ficht représente une page marquante de l'histoire de l'industrie nautique récréative. Peu de temps après l'annonce de la structure manufacturière nord-américaine et, notamment, de la décision d'ouvrir une nouvelle usine à Sturtevant, Wisconsin, le premier moteur hors-bord de Bombardier a franchi la dernière étape de production le 27 septembre 2001.

MOTEURS HORS-BORD



11.



12.

MISER SUR NOTRE SAVOIR-FAIRE

BOMBARDIER
CAPITAL

AU TERME DE SA RESTRUCTURATION, BOMBARDIER CAPITAL A TOUT EN MAIN POUR TIRER PARTI DE SON SAVOIR-FAIRE ET ASSURER LA CROISSANCE DE SES PRINCIPALES ACTIVITÉS, TOUT EN DEMEURANT À L’AFFÛT DE NOUVELLES OCCASIONS DANS DES MARCHÉS CONNEXES.

La restructuration des activités de Bombardier Capital au cours de l'exercice 2002 constitue une étape importante vers une meilleure rentabilité. Elle a conduit à une répartition des activités dans trois principaux secteurs, soit :

- le secteur du financement fondé sur l'actif qui offre du financement, sous forme de prêts et créances reposant sur des actifs, principalement à des tiers pour les avions d'affaires et le matériel connexe, du financement intérimaire pour les avions commerciaux, du crédit-bail d'avions commerciaux et d'avions d'affaires, neufs et d'occasion, ainsi que du financement de créances pour les groupes manufacturiers de la Société;
- le secteur du financement de stocks qui finance, sur base garantie, l'achat de stocks en inventaire constitués par des détaillants au Canada et aux États-Unis; et
- le secteur du crédit-bail pour les wagons de chemins de fer, qui offre des services de crédit-bail et de gestion de wagons à l'intention de clients du secteur commercial nord-américain.

Chacune de ces activités est étroitement liée aux compétences principales de Bombardier Capital en matière de financement fondé sur l'actif, de même qu'au savoir-faire des groupes manufacturiers de Bombardier en matière de produits et de services.

Pendant l'année, Bombardier Capital s'est retiré d'un certain nombre de portefeuilles offrant des perspectives limitées de croissance et de rentabilité à long terme. Les services de financement à la consommation destinés aux détaillants de maisons usinées et de produits récréatifs aux États-Unis ne sont plus offerts. Cette décision a été motivée par la détérioration continue de marchés cibles et les pressions à la baisse sur la rentabilité en découlant. Les services aux détaillants qui ont été maintenus ont fait l'objet d'une restructuration afin d'améliorer de façon marquée l'efficacité des activités d'encaissement et de gestion de prêts.

La liquidation graduelle des portefeuilles dont Bombardier Capital avait déjà décidé de se retirer, soit les portefeuilles de financement et de gestion de technologies, de financement d'équipement commercial du marché intermédiaire et du marché de moindre valeur, se déroule comme prévu et devrait être complétée en grande partie d'ici les deux ou trois prochaines années.

Retour à la rentabilité

Les mesures prises au cours de l'exercice, jumelées à la bonne performance de ses principales activités, ont ramené Bombardier Capital à la rentabilité au cours des troisième et quatrième trimestres, avant une charge spéciale liée à l'abandon d'activités de financement



ROBERT GILLESPIE
Président et chef de l'exploitation

destinées aux détaillants. De plus, le retrait de ces activités et le renforcement des processus de gestion des risques ont sensiblement diminué le niveau de risque de crédit de Bombardier Capital dans son ensemble, ce qui a permis de réallouer les ressources et de porter une attention particulière aux activités clés, porteuses d'une rentabilité accrue et durable.

En dépit du ralentissement de l'économie, les principaux secteurs d'activité ont connu une bonne performance pendant l'exercice 2002. Ces portefeuilles ont la particularité d'être liés au savoir-faire de Bombardier en matière d'activités manufacturières et d'être garantis par des actifs de qualité soumis à des méthodes rigoureuses de gestion des risques de crédit. Ces méthodes comprennent la gestion des concentrations de clientèles, de types d'actifs et de secteurs industriels.

Financement fondé sur l'actif

Les services de financement fondé sur l'actif continuent de fournir à des tiers du financement qui misent sur les forces de Bombardier et sa connaissance des secteurs industriels dans lesquels elle est engagée, et ciblent des créneaux bien précis. Dans ce secteur d'activité, Bombardier Capital a l'avantage de pouvoir offrir une valeur ajoutée aux clients en leur proposant des solutions de financement et de services bien adaptées à leurs besoins.

Le portefeuille de financement fondé sur l'actif a obtenu pour l'exercice des résultats positifs en dépit des retombées du ralentissement économique. Ce portefeuille offre un potentiel de croissance continue et rentable. Ainsi, Bombardier Capital recherche des possibilités de développer ses activités dans le marché des avions d'affaires d'occasion, dans lequel il ne détient à l'heure actuelle qu'une faible part.

À l'instar de toutes les autres activités, la croissance de ce secteur reposera sur la capacité de Bombardier Capital à maintenir des normes de qualité de crédit conservatrices, de satisfaire des critères de rendement acceptable et d'atteindre les objectifs fixés en matière de diversification des risques et des revenus.

Financement de stocks

En 2001-2002, le ralentissement économique généralisé a entraîné la diminution des volumes d'affaires et l'augmentation des frais liés aux activités de gestion proactive des risques, telle qu'une vérification plus fréquente des stocks en inventaire chez les détaillants. Bombardier Capital a maintenu la qualité du crédit de son portefeuille

grâce à ses critères rigoureux de garantie et à sa longue expérience en gestion de portefeuilles. Les activités de financement de stocks sont donc en excellente position pour tirer profit de la reprise économique. En 2002-2003, Bombardier Capital continuera de rester à l'affût d'occasions d'augmenter ses parts de marché en matière de financement de stocks, que ce soit dans des marchés déjà existants, ou dans de nouveaux marchés comme celui des moteurs hors-bord.

Crédit-bail pour les wagons

L'activité de location de wagons de chemins de fer n'a pas échappé aux effets du ralentissement économique en Amérique du Nord, où les volumes réduits d'expéditions ont fait chuter l'utilisation des wagons de marchandises ainsi que le taux de renouvellement de contrats de location. Bombardier Capital continue toutefois d'offrir une des plus récentes flottes de wagons de marchandises à haute capacité, ce qui lui confère un avantage concurrentiel sur le marché. Les objectifs principaux pour 2003 comprennent l'optimisation de l'utilisation de la flotte et la diversification des types de wagons en fonction des secteurs de l'industrie offrant le meilleur potentiel de développement.

Un tremplin solide

Le recentrage des activités de Bombardier Capital en 2001-2002 constitue un tremplin vers une rentabilité accrue, et durable. À cette fin, les principaux objectifs cibles de Bombardier Capital pour l'exercice 2003 seront l'expansion contrôlée de ses activités de base, la liquidation ordonnée des portefeuilles abandonnés, ainsi que la gestion rigoureuse des risques découlant du contexte économique actuel. Bombardier Capital maintiendra également son engagement soutenu en matière d'amélioration de l'efficacité opérationnelle grâce au perfectionnement de ses systèmes et à l'implantation plus poussée du programme Six Sigma.

FAVORISER L'EXPANSION

BOMBARDIER
INTERNATIONAL

BOMBARDIER INTERNATIONAL A POUR MANDAT DE FAVORISER ET D'ACCÉLÉRER L'EXPANSION GÉOGRAPHIQUE DE LA SOCIÉTÉ À L'EXTÉRIEUR DE L'AMÉRIQUE DU NORD ET DE L'EUROPE DE L'OUEST.

Dans l'exercice de son mandat, Bombardier International contribue au déploiement de Bombardier dans des marchés non traditionnels, en identifiant les régions du monde qui offrent le meilleur potentiel de croissance dans les secteurs d'activité de la Société. Il agit également en étroite collaboration avec les groupes manufacturiers de Bombardier pour tirer parti des occasions d'affaires que recèlent ces nouveaux marchés.

Par ses démarches, Bombardier International a contribué à la prise d'importantes commandes dans des régions clés au cours de l'exercice écoulé. Parmi les percées réalisées, il y a lieu de signaler le contrat pour la fabrication de rames automotrices diesels destinées au service régional de l'État de Victoria, en Australie, et la création du programme de nolisement Bombardier Flexjet Asie. Ces réalisations témoignent du succès de la collaboration entre Bombardier International et les groupes manufacturiers, en l'occurrence Bombardier Transport et Bombardier Aéronautique. Ainsi, en 2001-2002, la Société a obtenu des commandes fermes d'une valeur de 2,3 milliards \$ dans ses marchés non traditionnels.



ROBERT GREENHILL
Président et chef de l'exploitation

La Chine, marché prioritaire

Hors l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest, la Chine demeure le marché le plus attrayant pour Bombardier, compte tenu de son fort potentiel de croissance. Deux facteurs paraissent particulièrement favorables : d'une part, le gouvernement chinois a annoncé son intention d'investir massivement, d'ici 2007, dans des projets de matériel ferroviaire de transport-passagers; d'autre part, l'évolution actuelle du transport aérien de ce vaste pays laisse présager une demande d'environ 300 avions régionaux durant la prochaine décennie.

Bombardier est le plus important fournisseur de voitures de métro, d'avions régionaux et d'avions d'affaires en Chine. En 2001-2002, Bombardier International a contribué au renforcement de la présence de Bombardier dans le pays, en vue de s'assurer que la Société est bien placée pour tirer parti de la croissance anticipée.

Expansion ciblée

Bombardier International a aussi joué un rôle dans le développement de nouveaux marchés pour Bombardier, principalement en Russie, en Inde et en Australie. Ce sont là les pays que Bombardier International juge les plus propices à l'expansion de la Société. Depuis quelques années, ces marchés ont été explorés de façon systématique, et certaines percées y ont été réalisées. En 2002-2003, Bombardier International continuera de cibler des occasions d'affaires dans ces régions clés, tout en poursuivant ses démarches en Chine.

Par ailleurs, l'identification et le développement d'un personnel de haut calibre issu de toutes les régions du monde, comptent parmi les facteurs clés qui contribuent au succès de Bombardier. À cet égard, Bombardier s'est engagée dans un programme de recrutement et de développement de gestionnaires et de professionnels, particulièrement en Chine et en Inde.

Fort de sa connaissance des régions visées, Bombardier International est bien placé pour favoriser l'ouverture de marchés géographiques non traditionnels se traduisant en commandes fermes pour la Société.

En reconnaissance de l'engagement de Bombardier envers la Chine, le maire Xu Kuangdi de Shanghai a invité le président et chef de la direction de la Société, Robert E. Brown, à siéger au Comité consultatif international de chefs d'entreprises qu'il a créé pour sa ville. Bombardier est la seule entreprise canadienne membre de ce prestigieux comité.

SE DÉMARQUER

BOMBARDIER

Bombardier s'emploie à être un bon citoyen corporatif. Cette volonté de la Société s'exprime concrètement par l'engagement communautaire et la responsabilité sociale. Ce sont là des valeurs et des principes qui s'inscrivent dans la mission sociale de la Société. Cette mission, Bombardier la concrétise en premier lieu par le biais d'un don annuel à la Fondation J. Armand Bombardier, dirigée par un conseil de gouverneurs et présidée par Janine Bombardier, fille du fondateur de la Société. À ce don s'ajoute la contribution des entités et des employés de Bombardier dans leurs milieux respectifs.

Au-delà de cet important volet caritatif, Bombardier joue pleinement son rôle d'employeur engagé envers la collectivité. En plus de créer des emplois souvent très spécialisés, la Société favorise l'avancement de la carrière de ses employés et le développement de la relève par de nombreux programmes de perfectionnement et d'enrichissement personnel. Soucieuse aussi de leur bien-être, elle déploie des efforts constants pour maintenir un milieu de travail sûr et sain. Par ailleurs, Bombardier assume sa responsabilité en matière de protection de l'environnement en consacrant des moyens substantiels à l'amélioration de l'éco-efficacité de ses procédés industriels et de ses produits.

RESSOURCES HUMAINES

RELEVER DE NOUVEAUX DÉFIS

L'expansion rapide des activités de Bombardier, à la fois sur le plan géographique et sur le plan technologique, pose à la Société des défis de taille en matière de gestion des ressources humaines.

Le succès de Bombardier a toujours reposé pour une très large part sur la compétence, l'esprit d'entreprise et l'engagement de son personnel, à tous les échelons. Ainsi, la préparation de la relève de même que la maîtrise constante des nouvelles technologies dans toutes les disciplines de la Société doivent s'appuyer sur le recrutement des meilleurs candidats et le perfectionnement continu des employés, partout au monde.

Un esprit international

Bombardier encourage de diverses façons la formation et l'adoption d'un esprit international chez ses employés. Les séminaires internationaux de management, créés en 1993 et dont la matière est renouvelée tous les trois ans, ont été conçus à cette fin. Accessible à plus de 1 000 cadres supérieurs, chaque séminaire accueille un groupe de 60 personnes, ce qui facilite la communication et les échanges. La troisième édition du séminaire a eu lieu au cours de l'exercice écoulé. Près de 175 gestionnaires provenant de tous les secteurs d'activité de la Société et de tous les coins du monde où elle est implantée y ont participé. On y a traité des stratégies et des priorités de Bombardier, de l'adoption d'un esprit international, de la création et de la gestion d'alliances internes, et de la sensibilisation à la diversité culturelle.

Bombardier a également organisé un séminaire sur la maîtrise et la gestion du changement, qui vise à procurer les outils nécessaires pour faire face aux changements stratégiques. Un autre séminaire, portant sur la gouvernance financière, permet aux participants de mieux saisir l'impact financier de leurs décisions. Quelque 550 gestionnaires se sont inscrits à l'un ou à l'autre des séminaires au cours de l'exercice.



Recrutement stratégique

Consciente de ses besoins de plus en plus complexes dans le recrutement d'un personnel de haut calibre, Bombardier a intensifié, cette année, sa recherche de candidats universitaires dans les grandes écoles du Canada, des États-Unis et d'Europe, avec toujours pour objectif de recruter les meilleurs.

Bombardier a également amélioré son processus de recrutement de diplômés universitaires, d'une part, par une accessibilité et une convivialité accrues pour la section carrières de son site Internet et, d'autre part, par l'intensification de sa présence sur les campus visités à des fins de recrutement.

Renforcement du talent

En vue de s'assurer une relève de qualité, Bombardier met à la disposition de ses cadres un programme de planification et de développement du leadership. Ce programme met l'accent sur l'identification de candidats de talent, qui reçoivent une formation fondée sur l'atteinte d'objectifs particulièrement ambitieux. Les candidats repérés sont notamment affectés à de nouveaux projets de nature stratégique, qui leur permettent d'accroître leurs capacités, et ils ont aussi la possibilité de suivre des cours de perfectionnement dans de grandes universités.

En complément du programme qui émane des ressources humaines au niveau corporatif, les groupes manufacturiers mettent sur pied leurs propres programmes de développement du leadership, utilisant des méthodes et des outils adaptés à leurs activités respectives. Un des volets importants de cette formation consiste à mettre en place des échanges intergroupes.

Bombardier contribue au perfectionnement continu de ses employés à tous les échelons en offrant divers programmes internes de formation, d'encadrement et de planification de carrière. En cours d'exercice, en sus du français et de l'anglais, une attention particulière a été accordée à l'apprentissage des langues, notamment l'allemand, l'espagnol et le mandarin, en regard de l'étendue géographique des activités et des marchés de la Société. Dans le même esprit, Bombardier a revu en profondeur sa politique de mobilité internationale de façon à faciliter l'intégration des employés et de leur famille dans leur pays d'affectation.

SIX SIGMA

PARTIE INTÉGRANTE DES ACTIVITÉS

Selon le concept Six Sigma, la valeur sigma est un indice de la performance des processus d'une entreprise. Pour atteindre le niveau Six Sigma, tout processus doit engendrer moins de quatre défauts par million d'opérations.

Adopté par Bombardier en 1997, le programme Six Sigma a pour but de permettre à l'entreprise d'agir mieux, plus rapidement et avec plus d'efficacité que la concurrence. Il ne s'agit pas d'une simple initiative d'amélioration de la qualité, mais bien d'une stratégie d'amélioration de la performance, sous tous ses aspects. Pour éliminer les défauts, le programme propose une méthodologie rigoureuse qui comporte huit étapes successives, soit reconnaître, définir, mesurer, analyser, concevoir et améliorer, valider et contrôler, appliquer, et enfin, normaliser et intégrer. Solidement implantés dans toutes les entités manufacturières et financières, les outils et principes Six Sigma font désormais partie intégrante des activités et de la performance de Bombardier.

Résultats probants

Bombardier récolte des résultats concrets et vérifiables de l'application de Six Sigma. Ainsi, en 2001-2002, tous les projets d'amélioration entrepris en vertu du programme ont permis de réduire les coûts et la durée des cycles, et d'améliorer le niveau de satisfaction de la clientèle interne et externe. Les objectifs fixés en vertu de Six Sigma ont été dépassés pour le troisième exercice consécutif.

Vers une formation plus autonome

La méthodologie Six Sigma est conçue pour faciliter la prise de décision, que ce soit dans le cas d'un produit, d'un procédé, d'un processus, d'une acquisition potentielle ou de changements dans les politiques de gestion et d'exploitation. Une formation intensive et bien planifiée constitue la clé de voûte de la réussite du déploiement et de l'application du programme. Il est donc nécessaire de revoir et d'améliorer sans cesse les méthodes et le matériel de formation en s'appuyant sur de nouvelles connaissances et sur l'expérience acquise.

Avant les améliorations apportées par Six Sigma à l'usine mexicaine de Bombardier Transport, les boyaux de locomotives étaient protégés par du ruban-cache. Après Six Sigma, l'utilisation de couvercles en plastique fait économiser temps et matériel.

L'application de la méthodologie Six Sigma, déployée à travers tout Bombardier, a eu des effets positifs sur la manière de conduire les affaires.

Résultats de Six Sigma au 31 janvier 2002

| Nombre d'agents et d'agents maîtres à temps plein | Nombre d'analystes à temps partiel | Nombre de projets et d'ateliers réalisés | Nombre de procédés détaillés et de valeurs sigma identifiées | Nombre de tableaux de bord de clients |
|---|------------------------------------|--|--|---------------------------------------|
| 388 | 6 005 | 4 241 | 62 | 11 |



En 2001-2002, des mesures ont été prises pour accroître la flexibilité du matériel de formation par le biais d'un format modulaire qui permet de recourir à des blocs autosuffisants pour comprendre des outils spécifiques du programme. Devenu la norme, le nouveau matériel a été adopté par toutes les entités de Bombardier, qui collaborent entre elles pour en maintenir un haut niveau de qualité et d'efficacité.

Troisième volet Six Sigma : le design de produits

Pour faire suite à l'implantation des deux premiers volets de Six Sigma, portant respectivement sur l'amélioration des procédés manufacturiers et transactionnels et sur la conception de nouveaux processus, Bombardier s'est engagée en 2001-2002 dans la mise en place d'un troisième volet qui vise plus particulièrement la conception des produits (*Design for Six Sigma*). Ce volet permet de mettre au point de nouveaux composants, assemblages ou produits dont on peut prédire, dès l'étape de la conception, qu'ils respecteront les normes Six Sigma lors de leur mise en production.

Tous les groupes manufacturiers de Bombardier collaborent à cet effort commun qui tend vers la conception de produits robustes et de très grande qualité adaptés aux rythmes de production accélérés d'aujourd'hui et répondant aux efforts continus de réduction des coûts durant toute la durée de vie des produits.

Réalisations particulières

Bombardier Aéronautique en était à sa cinquième année de participation au programme Six Sigma en 2001-2002. Cette période a été marquée par la réalisation de nombreux projets d'envergure qui ont largement porté fruit au plan financier. Durant l'exercice, Bombardier Aéronautique a commencé à intégrer la méthodologie et les outils Six Sigma dans le processus d'implantation d'un système

de planification des ressources (*Enterprise Resource Planning*) qui fournira les fonctionnalités et l'intégration des systèmes nécessaires à l'amélioration des procédés essentiels à la conduite des affaires de Bombardier Aéronautique. La majorité des personnes choisies pour ce projet ont reçu une formation Six Sigma.

Bombardier Transport accorde évidemment beaucoup d'importance à l'intégration des activités d'Adtranz, récemment acquise. Celle-ci lui fournit une occasion exceptionnelle de faire la démonstration des avantages de Six Sigma. Ainsi, l'équipe Six Sigma facilite la tenue d'ateliers portant sur la structure des tâches des groupes de travail affectés à l'intégration, sur l'élaboration des procédés de la nouvelle organisation et sur l'identification d'économies potentielles immédiates. Les résultats déjà atteints ont accéléré le déploiement de Six Sigma dans le nouveau Bombardier Transport.

En plus d'avoir lancé le format modulaire pour la formation, maintenant disponible à travers toute la Société, Bombardier Produits récréatifs a eu recours à Six Sigma pour redéfinir les procédés reliés à sa chaîne d'approvisionnement. Ce projet vise à établir une meilleure adéquation entre le calendrier de production et la demande de la clientèle, en vue de réduire le risque de surproduction ou de sous-production. Bombardier Produits récréatifs a également instauré Six Sigma dans son secteur des bateaux sport et jeté des bases solides pour une amélioration continue, y compris des méthodes fondamentales de résolution de problèmes et des ateliers Six Sigma.

Dans le cas de Bombardier Capital, la méthodologie Six Sigma a été au cœur même des importantes améliorations apportées aux activités de financement de stocks. Fonction cruciale dans le contexte économique actuel, le processus de contrôle des inventaires a été remanié, de sorte que le calendrier des contrôles est désormais déterminé en fonction de plusieurs critères de risque et de performance et les résultats de ces contrôles sont transmis par le biais d'Internet.

En plus d'engendrer des économies substantielles, le programme Six Sigma fait partie intégrante de l'activité quotidienne de tous les employés qui s'efforcent d'atteindre l'excellence par la quête constante de meilleures façons de faire.

Au Vermont, Bombardier Capital a sensiblement augmenté sa contribution au programme *Reading is Fundamental* qui distribue des livres à des enfants d'écoles primaires.

Un petit garçon s'amuse avec un tricycle sur la piste cyclable d'une garderie pour enfants à Jacksonville en Floride. Cette piste a été construite avec les dons de Bombardier Capital, également affectés à l'achat de tricycles, de casques de sécurité, de voiturettes et de chevalets.

RESPONSABILITÉ SOCIALE

ENGAGEMENT ENVERS LA COLLECTIVITÉ

Bombardier contribue généreusement au mieux-être économique et social des collectivités où elle exerce ses activités, que ce soit par l'entremise de la Fondation J. Armand Bombardier ou par l'entremise de ses entités et de ses employés.



Comme c'est le cas depuis de nombreuses années, Bombardier a remis en 2001-2002 environ 3 % de son bénéfice avant impôt à la Fondation J. Armand Bombardier. Principal bras philanthropique de Bombardier, la Fondation encourage de nombreuses œuvres de bienfaisance et apporte un important appui financier aux milieux de l'éducation, de la santé, de la culture et du développement social. En 2001-2002, elle a distribué près de 10 millions \$ en dons dans divers domaines.

L'œuvre de la Fondation

Déterminée à lutter contre les inégalités sociales, caractérisées notamment par l'appauvrissement et le phénomène de désinsertion, la Fondation a distribué près de 2,5 millions \$ à des œuvres de bienfaisance, à l'échelle nationale. Ainsi, elle a appuyé financièrement plusieurs organismes qui procurent des services de base dans la collectivité, qu'il s'agisse d'hébergement pour personnes en difficulté, de soutien aux personnes souffrant de troubles de santé physique ou mentale, ou encore de services de première nécessité tels que le dépannage alimentaire et l'éducation populaire. La Fondation a aussi encouragé des organismes engagés dans la réinsertion sociale par le biais du retour au travail ou aux études.

Au-delà de ces contributions traditionnelles, la Fondation a appuyé une initiative communautaire d'aide à la tendre enfance, appelée *1,2,3, GO!*. Il s'agit d'un projet qui tend à rassembler les forces vives de quartiers défavorisés de la région de Montréal en vue d'aider les enfants de 0 à 3 ans à mieux se développer sur le plan physique aussi bien que psychologique et intellectuel.

Au chapitre des œuvres humanitaires, la Fondation a continué d'appuyer des œuvres d'aide au tiers-monde. Elle a notamment encouragé Orbis Canada, un organisme qui met un avion-hôpital à la

disposition d'ophtalmologistes bénévoles canadiens, leur permettant de pratiquer des opérations de cataracte dans des pays où la cécité est particulièrement répandue.

Dans le monde universitaire, deux dons importants ont favorisé l'ouverture sur le monde de la jeunesse québécoise et canadienne. Le premier, d'une somme de 1,5 million \$ échelonnée sur une période de trois ans, a été fait à la Fondation de l'Université Laval, de Québec, pour l'octroi de bourses à des étudiants québécois désireux de poursuivre des études universitaires à l'étranger. Dans le même esprit, la Fondation a mis sur pied, au cours de l'exercice, son propre programme de bourses d'études internationales, les Bourses internationalistes J. Armand Bombardier, au bénéfice d'étudiants universitaires canadiens. Établi initialement pour cinq ans, ce programme a une valeur de 1,75 million \$.

À même un don de 12,5 millions \$ échelonné sur huit ans, accordé l'an dernier par la Fondation, l'Université de Montréal entreprendra l'édification du pavillon J. Armand Bombardier en 2002. En plus de la réalisation de ce pavillon dédié à l'avancement de la recherche et de l'innovation en aéronautique, en pharmacie et en médecine, le don couvre notamment la création ou le renouvellement de cinq chaires.

Toujours soucieuse de contribuer au mieux-être de la collectivité, la Fondation a apporté un appui financier substantiel à divers établissements hospitaliers en 2001-2002, dont la Fondation du Centre Hospitalier Universitaire de Québec, la Fondation Hospitalière Maisonneuve-Rosemont, la Fondation de l'Institut Universitaire de Gériatrie de Montréal et le *Thunder Bay Regional Hospital*.

Reconnaissant l'importance des arts et de la culture, la Fondation a continué de soutenir l'œuvre du Musée J. Armand Bombardier et du Centre Yvonne L. Bombardier, situés à Valcourt, ville natale du fondateur de la Société. De plus, des dons ont été remis à l'École

Nationale de Théâtre du Canada, à la Fondation du Centre National des Arts, à la Fondation du Théâtre du Nouveau Monde et à l'Orchestre Métropolitain du Grand Montréal.

Contributions majeures à Centraide-United Way

Bombardier et ses employés font toujours preuve d'une grande générosité envers Centraide-United Way. Au cours de l'exercice, les employés de Bombardier de la région de Montréal ont renouvelé leur appui à Centraide du Grand Montréal contribuant plus de 750 000 \$ à la campagne de souscription annuelle de cet organisme. Une somme équivalente a été remise à Centraide par la Fondation J. Armand Bombardier et les membres de la famille Bombardier, pour une contribution totale de plus de 1,5 million \$. Des dons à Centraide ont été effectués par les employés de Bombardier dans d'autres régions du Québec où Bombardier a des installations, tandis qu'en Ontario, les employés de Bombardier Aéronautique ont versé à United Way du Toronto métropolitain une somme de 100 000 \$, qui a été appariée par la Fondation J. Armand Bombardier.

L'apport des entités et des employés de Bombardier

Les diverses entités de Bombardier et leurs employés ont une longue tradition d'aide à la collectivité, aide qui se traduit par la mise en œuvre ou la poursuite de programmes et de projets adaptés aux besoins spécifiques de leur milieu. En 2001-2002, leurs préoccupations caritatives ont porté notamment sur l'aide à l'enfance et à la jeunesse.

Parmi les gestes posés par Bombardier Transport, il y a lieu de signaler un appui financier au programme de bourses et d'éducation populaire gratuite de *Arts Umbrella*, de Colombie-Britannique, institut canadien d'enseignement des arts réservé exclusivement aux jeunes de 2 à 19 ans. En Chine, Bombardier Transport a contribué au mieux-être des enfants de la région de Qinghia par sa participation au 14^e Bal de charité annuel du Canada, organisé avec le concours de l'ambassade canadienne à Beijing. Une partie des fonds recueillis lors de l'événement sera employée à la transformation de cliniques médicales désuètes en centres mères-enfants consacrés à l'amélioration de la santé d'enfants démunis. Au Danemark, Bombardier Transport a poursuivi le programme des employés d'Adtranz, L'Atelier de l'oncle Ib, qui aide des personnes en difficulté, jeunes criminels ou adultes victimes d'accidents industriels, à retrouver une vie normale au travail.

Pour sa part, Bombardier Capital a concentré ses activités de bienfaisance dans les deux régions des États-Unis où il est particulièrement présent. Au Vermont, sa contribution au programme *Reading is Fundamental*[†] a presque triplé, grâce à la distribution de plus de 4 000 livres à 1 650 élèves d'écoles primaires de Winooski et de Colchester. En Floride, les dons de Bombardier Capital ont permis l'aménagement d'une piste cyclable pour une garderie d'un quartier défavorisé de Jacksonville.

Important commanditaire de la Fondation de la recherche sur les maladies infantiles de Montréal, Bombardier Produits récréatifs a contribué à la levée de fonds de cet organisme à hauteur de 50 000 \$, somme qui a été appariée par la Fondation J. Armand Bombardier. Parallèlement, une cinquantaine d'employés ont fait don de leur temps lors du téléthon qui marquait le 25^e anniversaire de cette œuvre. L'appui financier cumulé que Bombardier Produits récréatifs et la Fondation ont apporté à l'organisme au cours des six dernières années est de l'ordre de 650 000 \$.

Par ailleurs, les employés de Bombardier Aéronautique de la région de Montréal alimentent depuis de nombreuses années une caisse de bienfaisance qui distribue annuellement d'importantes sommes à des œuvres caritatives. En 2001-2002, un total de 477 221 \$ a ainsi été réparti entre 40 organismes sans but lucratif du Grand Montréal et de la région de Mirabel. Les employés de Bombardier Aéronautique à Downsview en Ontario, ont mis sur pied divers projets communautaires novateurs. Ainsi, dans le cadre d'un programme d'apprentissage, *The World in Motion Flight Challenge*, des ingénieurs de ce site ont démarré un partenariat avec des écoles secondaires locales, en vue de stimuler l'intérêt des élèves envers les mathématiques et les sciences.

Le fonds de bienfaisance des employés de Wichita, au Kansas, a versé plus de 400 000 \$ US à des organismes locaux, et les employés ont recueilli des fonds pour appuyer les efforts déployés à la suite des tragédies du 11 septembre. En Irlande du Nord, la Fondation Shorts de Bombardier Aéronautique a distribué près de 200 000 \$ à des projets d'aide à la collectivité locale, à l'éducation, au renouveau urbain et à l'environnement. Parmi ces projets, l'un des plus importants a porté sur la production d'un cédérom éducatif, intitulé *The Flight Experience*. Distribué gratuitement dans toutes les écoles d'Irlande du Nord, le cédérom donne aux jeunes un aperçu des méthodes d'ingénierie, de fabrication et de commercialisation qui conduisent au succès de la réalisation d'un avion. La Fondation a également parrainé une chaire de recherche en ingénierie aéronautique à la *Queen's University* de Belfast.

[†] Marque déposée de Reading is Fundamental, Inc.

ENVIRONNEMENT, SANTÉ ET SÉCURITÉ POURSUITE DES EFFORTS

Bombardier consacre des efforts substantiels à l'amélioration de ses pratiques industrielles pour assurer à ses employés un milieu sûr et sain, tout en favorisant la mise au point de produits de plus en plus écologiques.

En 2001-2002, les activités de gestion de Bombardier portant sur la santé, la sécurité et l'environnement se sont poursuivies dans un contexte de préservation des acquis, d'amélioration continue et d'ajout d'importantes installations manufacturières.

Santé et sécurité

Les diverses mesures déployées en matière de santé et de sécurité au travail ont entraîné dans l'ensemble de la Société une amélioration sensible de la performance dans ces domaines; amélioration qui s'est traduite, notamment, par une réduction notable des accidents de travail. Il y a lieu de signaler, tout particulièrement, celle observée dans les usines de Bombardier Transport au cours de l'exercice.

Une acceptation et une reconnaissance accrues de l'importance prioritaire qu'il faut accorder à la santé et à la sécurité des employés ont donné lieu à une plus grande imputabilité dans la gestion des dossiers. Les efforts consentis en ce sens, au cours de l'exercice, s'accompagnent d'une réduction des coûts directs associés aux accidents en milieu de travail.

Après un démarrage réussi aux installations de Bruges, en Belgique, en 2000-2001, Bombardier a poursuivi activement la mise en place d'un système de gestion de la santé et de la sécurité au travail conforme à la norme britannique OHSAS 18001 qui vise à intégrer des principes et des pratiques normalisés de santé et de sécurité aux activités quotidiennes des entreprises. En 2001-2002, six usines de Bombardier ont reçu la certification OHSAS, soit celles de Prorail et de Wakefield au Royaume-Uni, de Hennigsdorf en Allemagne, de Wrocław et de Lodz en Pologne, et de Bruges en Belgique.

Environnement

La mise en application d'un système de gestion de l'environnement conforme à la norme internationale de protection de l'environnement ISO 14001 a continué à bon rythme en 2001-2002. Toutes les usines

L'équipe de peinture de l'usine de Dorval utilise un nouveau système de destruction des composés organiques volatils qui comprend trois étapes de filtration de particules et ne génère aucune matière dangereuse. Ce système est unique au Canada.

En reconnaissance de l'implantation d'un système de gestion de l'environnement conforme à la norme ISO 14001 à son site industriel de Wrocław, Bombardier Transport a reçu en 2001-2002 le prix du « Panthéon de l'écologie polonaise », accordé aux entreprises polonaises qui conçoivent et adoptent un tel système.



qui ont demandé le renouvellement de leur certification pour cette norme l'ont reçue et, au 31 janvier 2002, environ 90 % des usines de Bombardier dans le monde détenaient la certification ISO 14001.

Consciente de ses obligations envers la protection de l'environnement, Bombardier cherche constamment à se doter d'outils de travail de plus en plus perfectionnés pour améliorer le rendement écologique de ses produits. C'est dans cette perspective que Bombardier Transport a conçu, au cours de l'exercice, un outil qui lui permet de formaliser et d'intégrer, à l'étape de la conception, l'éco-efficacité de son matériel de transport-passagers sur rail. Le projet a été réalisé en vertu d'une entente de partenariat avec des fournisseurs, des clients et le milieu universitaire.

Par ailleurs, les activités de recherche et de développement que mène Bombardier Produits récréatifs pour la réduction des émissions d'hydrocarbures de ses moteurs Rotax ont donné d'excellents résultats, permettant la mise en marché de motoneiges et de motomarines équipées de moteurs à quatre temps. Grâce à la technologie à injection directe Ficht, récemment acquise, Bombardier Produits récréatifs est maintenant en mesure de satisfaire aussi les normes de réduction d'émissions les plus exigeantes dans le cas de ses moteurs hors-bord à deux temps.

Bombardier Aéronautique a, pour sa part, poursuivi la mise en place d'équipements de pointe afin d'assurer une meilleure protection de l'environnement. Ainsi, son nouvel atelier de peinture est doté d'un système de destruction des Composés Organiques Volatils (COV) unique au Canada, dont l'exploitation entraîne une réduction de 95 % des COV, soit de 5 % supérieure aux exigences réglementaires. De plus, toutes les eaux contaminées, ainsi que les eaux condensées causées par l'humidification des salles de peinture, sont acheminées vers un système de traitement des eaux qui en réduit le potentiel de contamination.

| | | | | |
|--|-----------------------------------|--|--|---|
| DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION | SOMMAIRE | <h1>SECTION FINANCIÈRE</h1> <h2>TABLE DES MATIÈRES</h2>  <p>BOMBARDIER</p> | | |
| 32 | 32 | | | |
| BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE | BOMBARDIER TRANSPORT | | | |
| 35 | 41 | | | |
| BOMBARDIER PRODUITS RÉCRÉATIFS | BOMBARDIER CAPITAL | | | |
| 47 | 50 | | | |
| SITUATION DE TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT | RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE | RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE LA PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE | RAPPORT DES VÉRIFICATEURS | BILANS CONSOLIDÉS |
| 54 | 62 | 68 | 68 | 69 |
| ÉTATS CONSOLIDÉS DES CAPITAUX PROPRES | ÉTATS CONSOLIDÉS DES RÉSULTATS | ÉTATS CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE | SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES | NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS |
| 70 | 71 | 72 | 73 | 79 |

SOMMAIRE

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

INFORMATION FINANCIÈRE PROSPECTIVE

LE PRÉSENT RAPPORT CONTIENT DES ÉNONCÉS PROSPECTIFS QUI SONT ASSUJETTIS À DES RISQUES ET INCERTITUDES. POUR TOUTE INFORMATION SUR LES FACTEURS DE RISQUE DE NATURE LÉGISLATIVE OU RÉGLEMENTAIRE, ÉCONOMIQUE, CLIMATIQUE, TECHNOLOGIQUE ET CONCURRENTIELLE, OU POUVANT TOUCHER LES FLUCTUATIONS DE TAUX DE CHANGE, OU POUR TOUT AUTRE FACTEUR IMPORTANT QUI POURRAIT FAIRE EN SORTE QUE LES RÉSULTATS RÉELS DIFFÈRENT DE FAÇON IMPORTANTE DES RÉSULTATS PRÉVUS, PRIÈRE DE CONSULTER LA RUBRIQUE RISQUES ET INCERTITUDES À LA PAGE 60 DU PRÉSENT RAPPORT.

Les états financiers consolidés de Bombardier Inc. présentent en détail la consolidation des comptes des services financiers et ceux des secteurs manufacturiers de la Société. Le Sommaire des principales conventions comptables contient une définition des termes utilisés pour décrire l'ensemble des activités de Bombardier Inc. (« Bombardier Inc. consolidé »), les activités manufacturières (« Bombardier »), de même que les services financiers et immobiliers de Bombardier Capital (« BC »). Cette présentation détaillée n'a pas d'incidence sur le bénéfice net ni sur les capitaux propres.

Les activités et la situation financière de BC sont d'une nature très différente de celles des secteurs manufacturiers. Ainsi, ces deux types d'activités sont analysés et mesurés à l'aide d'indicateurs de rendement distincts par les marchés. La discussion et analyse de la direction qui suit traite séparément des deux types d'activités pour mieux faire ressortir leurs caractéristiques propres.

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

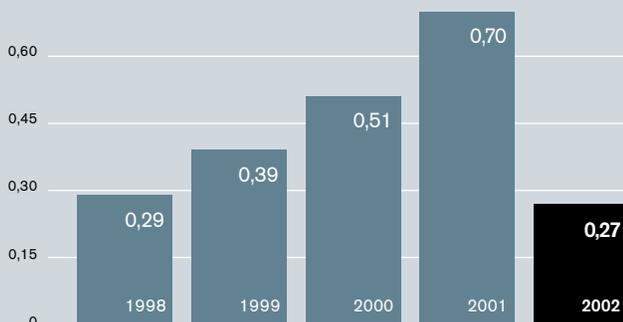
Le cycle d'exploitation du secteur aéronautique est fondé sur la durée de chaque programme. Celle-ci varie, mais couvre habituellement un certain nombre d'années. Le cycle d'exploitation du secteur des produits récréatifs est de nature saisonnière et repose habituellement sur des cycles de moins d'un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

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

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

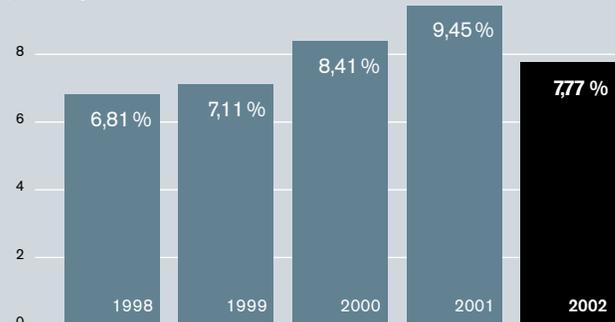
BÉNÉFICE PAR ACTION – DE BASE

Exercices terminés les 31 janvier
(en dollars canadiens)



BÉNÉFICE AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX, IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES ET AMORTISSEMENT DE L'ÉCART D'ACQUISITION

Exercices terminés les 31 janvier
(en pourcentage des revenus)



RÉSULTATS CONSOLIDÉS

La discussion et analyse de la direction qui suit repose sur les résultats établis selon les principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada. La discussion et analyse de la direction est également fondée sur le bénéfice avant intérêts et impôts sur les bénéfices (« BAIL »), le bénéfice avant impôts sur les bénéfices (« BAI ») et le bénéfice net, compte non tenu des éléments spéciaux et de l'amortissement de l'écart d'acquisition. La direction considère que les éléments spéciaux ne font pas partie du cours normal des activités quotidiennes de la Société ou qu'ils sont inhabituels en soi et qu'ils pourraient nuire à l'analyse des tendances. L'amortissement de l'écart d'acquisition est également exclu des mesures complémentaires de calcul du bénéfice, car l'écart d'acquisition ne sera plus amorti en vertu de la nouvelle convention comptable en vigueur depuis le 1^{er} février 2002. Ces mesures de calcul du bénéfice ne sont pas définies par les PCGR et il est donc peu probable que l'on puisse comparer de telles mesures avec celles présentées par d'autres émetteurs.

Les revenus consolidés ont totalisé 21,6 milliards \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002, comparativement à 15,9 milliards \$ pour l'exercice précédent, après reclassement de certains revenus de BC, comme présenté à la note 26 afférente aux états financiers consolidés. Il s'agit d'une hausse de 36 %, qui découle essentiellement de l'acquisition de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz ») et de l'inclusion des activités liées aux moteurs hors-bord ainsi que de la croissance des revenus du secteur aéronautique découlant du changement dans la composition des livraisons de nouveaux avions et des livraisons de finition intérieure d'avions ainsi qu'à une augmentation des ventes d'avions d'affaires usagés.

Le BAIL avant éléments spéciaux et amortissement de l'écart d'acquisition a atteint 1,8 milliard \$ pour 2001-2002, soit une hausse de 22 % par rapport à 1,5 milliard \$ en 2000-2001. Tous les secteurs ont contribué à cette amélioration, qui est une conséquence de l'inclusion des résultats d'Adtranz et des activités liées aux moteurs hors-bord. Compte non tenu des éléments spéciaux et de l'amortissement de l'écart d'acquisition, la marge du BAIL s'est établie à 8,4 % pour 2001-2002 contre 9,4 % pour 2000-2001. Ce fléchissement s'explique par l'importance relative accrue du secteur transport et par une baisse des marges BAIL du secteur aéronautique.

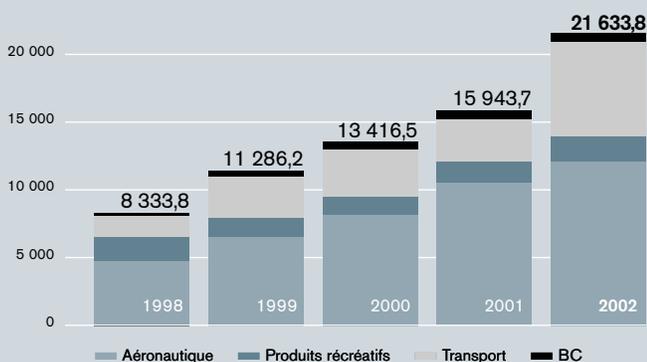
Les intérêts débiteurs nets sont passés de 64,6 millions \$ en 2000-2001 à 146,9 millions \$ en 2001-2002, ce qui s'explique par un niveau d'endettement plus élevé résultant de l'acquisition d'Adtranz et des actifs des moteurs hors-bord, y compris les besoins découlant de ces acquisitions en matière de fonds de roulement, et par l'incidence du ralentissement de la production dans le secteur aéronautique à la suite des événements du 11 septembre 2001. La croissance des intérêts débiteurs a été partiellement contrebalancée par la diminution des taux d'intérêt.

Le BAI avant éléments spéciaux et amortissement de l'écart d'acquisition de 2001-2002 a été de 1,7 milliard \$ ou 7,7 % des revenus, soit une augmentation de 17 % par rapport au 1,4 milliard \$ ou 9,0 % affiché en 2000-2001.

Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002, la Société a comptabilisé des éléments spéciaux de 1,1 milliard \$. Après avoir décidé de se retirer des activités de financement de détail, elle a inscrit une charge spéciale de 662,5 millions \$ (405,1 millions \$ après impôts) au troisième trimestre pour BC. Dans le secteur aéronautique, en raison des perspectives générales pour les turbopropulseurs, une charge spéciale de 264,0 millions \$ (176,9 millions \$ après impôts) a été

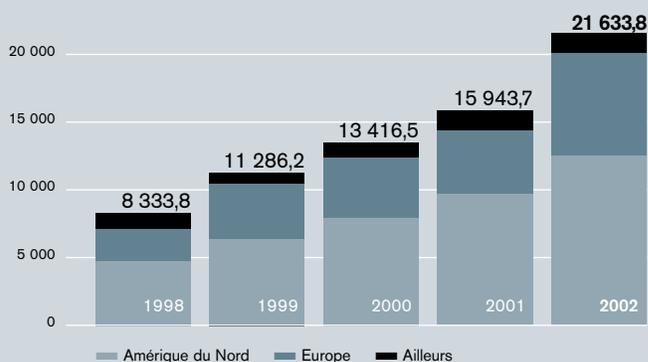
REVENUS SECTORIELS CONSOLIDÉS

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



REVENUS CONSOLIDÉS PAR MARCHÉ INTERNATIONAL IMPORTANT

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



comptabilisée relativement à la radiation de la valeur comptable des frais non récurrents du programme de l'avion Bombardier Q400. De plus, une charge spéciale de 69,5 millions \$ (46,6 millions \$ après impôts) a été comptabilisée à titre d'indemnités de cessation d'emploi et d'autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire à la suite de la réduction des effectifs dans le secteur aéronautique. Enfin, dans le secteur du transport, une charge de restructuration spéciale de 74,2 millions \$ (63,0 millions \$ après impôts) relative à l'intégration d'Adtranz a été comptabilisée au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2002.

La vente des activités liées aux services à la défense de Bombardier Services (UK) Limited pendant l'exercice terminé le 31 janvier 2001 a donné lieu à la comptabilisation d'un gain net de 49,8 millions \$ (44,0 millions \$ après impôts). En outre, BC a comptabilisé une charge spéciale de 79,5 millions \$ (47,7 millions \$ après impôts) à titre de provision additionnelle pour pertes liées au portefeuille de financement du marché de moindre valeur.

En 2001-2002, les impôts sur les bénéfices de la Société avant éléments spéciaux et amortissement de l'écart d'acquisition se sont élevés à 545,5 millions \$, soit 32,58 % du BAI avant éléments spéciaux et amortissement de l'écart d'acquisition, en regard de 448,8 millions \$, soit 31,43 %, pour l'exercice précédent. Après les éléments spéciaux, les impôts sur les bénéfices de la Société ont totalisé 167,0 millions \$, soit 29,93 % du BAI en 2001-2002, comparativement à 422,8 millions \$, soit 30,24 %, en 2000-2001. Des explications détaillées sur la charge fiscale sont présentées à la note 21 afférente aux états financiers consolidés.

Le bénéfice net avant éléments spéciaux et amortissement de l'écart d'acquisition a atteint 1,1 milliard \$ en 2001-2002, ou 0,81 \$ l'action sur un nombre moyen de 1,4 million d'actions, en regard de 979,1 millions \$ ou 0,70 \$ l'action sur un nombre moyen de 1,4 million d'actions pour l'exercice terminé le 31 janvier 2001. Le bénéfice net de 2001-2002 a totalisé 390,9 millions \$, soit 0,27 \$ l'action, contre un bénéfice net de 975,4 millions \$ ou 0,70 \$ l'action pour l'exercice terminé le 31 janvier 2001.

Le bénéfice dilué par action avant amortissement de l'écart d'acquisition s'est établi à 0,30 \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002, contre 0,69 \$ pour l'exercice précédent. Compte tenu de l'amortissement de l'écart d'acquisition, le bénéfice dilué par action s'est élevé à 0,27 \$ pour 2001-2002, comparativement à 0,69 \$ pour l'exercice précédent. Le calcul du bénéfice dilué par action tient compte de tous les éléments qui ont un effet de dilution.

INFORMATION SECTORIELLE

La direction évalue le rendement en fonction du bénéfice ou de la perte avant éléments spéciaux, impôts sur les bénéfices et amortissement de l'écart d'acquisition. Les services intersectoriels sont comptabilisés aux prix courants du marché, comme s'ils étaient fournis à des tiers.

Les intérêts débiteurs du siège social sont attribués aux secteurs manufacturiers selon les actifs nets de chaque secteur, et la plupart des dépenses du siège social sont attribuées en fonction des revenus de chaque secteur. L'actif net exclut les espèces et quasi-espèces, l'investissement dans BC et les avances qui lui sont consenties, ainsi que les impôts sur les bénéfices reportés, et est réduit des comptes créditeurs et frais courus, des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes, ainsi que du passif au titre des prestations constituées et autres. En février 2001, la Société a cessé d'attribuer des intérêts débiteurs du siège social à BC. Ce mode d'attribution permet à la direction d'évaluer le rendement et de prendre des décisions opérationnelles pour chacun des secteurs. Cette modification a eu pour effet de réduire de 36,2 millions \$ les intérêts débiteurs attribués à BC en 2001-2002. La hausse correspondante dans le cadre de l'attribution des intérêts débiteurs a été principalement prise en charge par le secteur aéronautique.

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

AÉRONAUTIQUE

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE FABRIQUE DES AVIONS D'AFFAIRES, DES AVIONS DE TRANSPORT RÉGIONAL, DES AVIONS AMPHIBIES ET FOURNIT DES SERVICES CONNEXES. IL OFFRE UNE GAMME COMPLÈTE DE BIRÉACTEURS RÉGIONAUX ET DE TURBOPROPULSEURS COMMERCIAUX, UN VASTE ÉVENTAIL D'AVIONS D'AFFAIRES À RÉACTION, AINSI QUE LE PROGRAMME BOMBARDIER FLEXJET, DES SERVICES TECHNIQUES, DES SERVICES DE MAINTENANCE D'AVIONS ET DE FORMATION AU PILOTAGE. DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS SUR LES PRODUITS ET SERVICES OFFERTS PAR BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE SONT PRÉSENTÉS AUX PAGES 12 ET 13.

Les revenus de Bombardier Aéronautique se sont élevés à 12,0 milliards \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002, comparativement à 10,6 milliards \$ pour l'exercice précédent, soit une hausse d'un exercice à l'autre de 14 %. La croissance nette des revenus est attribuable à un changement dans la composition des livraisons de nouveaux appareils et des livraisons de finition intérieure d'avions ainsi qu'à une augmentation des ventes d'avions d'occasion.

Compte non tenu des éléments spéciaux, le BAII s'est établi à 1,5 milliard \$, ou 12,1 % des revenus pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002, contre 1,4 milliard \$ ou 13,4 % des revenus pour l'exercice précédent. La baisse des pourcentages de la marge s'explique principalement par le changement dans la mixité des livraisons de nouveaux appareils et le niveau accru d'activités liées aux avions d'occasion qui génèrent des marges inférieures.

Malgré les faibles taux d'intérêt en 2001-2002, la croissance de l'actif net, qui provient surtout des variations des niveaux de production, des sommes investies dans de nouveaux programmes et des dépenses en capital, ainsi que du changement apporté à l'attribution des intérêts de la Société, a fait en sorte que les intérêts débiteurs ont progressé de 175,0 millions \$ en 2000-2001 à 251,6 millions \$ en 2001-2002.

Le BAI avant éléments spéciaux s'est inscrit à 1,2 milliard \$, ou 10,0 % des revenus pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002, comparativement à 1,2 milliard \$ ou 11,7 % des revenus de l'exercice précédent.

Par suite du ralentissement économique, accentué par les événements du 11 septembre, la Société a annoncé le 26 septembre dernier sa décision de réduire ses effectifs, ses cadences de production et ses livraisons afin de s'adapter à la conjoncture du marché. Par conséquent, une charge spéciale de 69,5 millions \$ (46,6 millions \$ après impôts) a été comptabilisée pour couvrir les indemnités de cessation d'emploi et d'autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire.

En outre, à la lumière des perspectives globales pour les avions à turbopropulsion, la Société a décidé d'inscrire une charge spéciale de 264,0 millions \$ (176,9 millions \$ après impôts) relativement à la radiation de la valeur comptable des coûts non récurrents liés au programme de l'appareil Bombardier Q400.

En 2000-2001, Bombardier Aéronautique avait comptabilisé un élément spécial à l'égard de la vente des activités de services à la défense de Bombardier Services (UK) Limited, ayant entraîné l'enregistrement d'un gain net de 49,8 millions \$ (44,0 millions \$ après impôts).

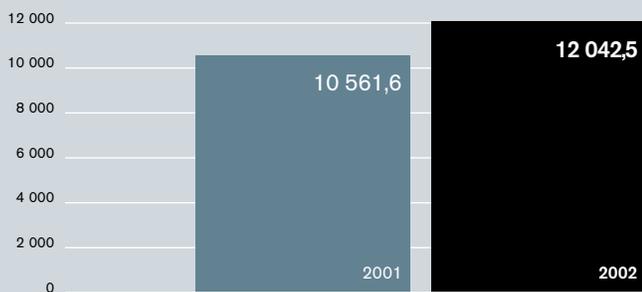
Au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2002, 206 avions de transport régional, 162 avions d'affaires à réaction et deux avions amphibies ont été livrés pour un total de 370 unités, contre, respectivement, 157, 203 et dix unités pour un total de 370 unités en 2000-2001.

Au cours de l'exercice, Bombardier Aéronautique a mis l'accent sur le développement des avions Bombardier CRJ900 et Bombardier Continental, qui ont tous deux réalisé au cours de l'année leur vol inaugural, et dont la progression se déroule comme prévu. Les activités de développement du programme Bombardier Global 5000, officiellement lancé en février 2002, ont également débuté.

Au 31 janvier 2002, le carnet de commandes totalisait 23,7 milliards \$, comparativement à 23,0 milliards \$ au 31 janvier 2001. Le carnet de commandes reflète la croissance des commandes fermes d'avions commerciaux, contrebalancée toutefois par un ralentissement de la demande d'avions d'affaires découlant de la conjoncture économique.

REVENUS

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



AVIONS D'AFFAIRES

La gamme d'avions d'affaires offerte par Bombardier Aéronautique comprend l'appareil léger Bombardier Learjet 31A, l'appareil léger supérieur Learjet 45, l'appareil de taille intermédiaire Learjet 60, l'appareil superintermédiaire Bombardier Continental, le Challenger 604 à large fuselage, le supergrand Global 5000 et le très long-courrier Global Express, ainsi que des versions d'affaires des appareils de série CRJ.

LIVRAISONS

En 2001-2002, Bombardier Aéronautique a livré au total 162 avions d'affaires, comparativement à 203 au cours de l'exercice précédent, soit un recul de 20 % attribuable en majeure partie au ralentissement économique généralisé aux États-Unis, principal marché pour les avions d'affaires de Bombardier. Les livraisons figurant au tableau qui suit comprennent les appareils vendus dans le cadre du programme Bombardier Flexjet Amérique du Nord, qui permet aux particuliers et aux sociétés d'acheter une part d'un avion d'affaires Bombardier.

Livraisons d'avions d'affaires

| | Livraisons en 2001-2002 | Livraisons en 2000-2001 |
|---------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Bombardier Learjet 31A | 16 | 26 |
| Bombardier Learjet 45 | 54 | 67 |
| Bombardier Learjet 60 | 26 | 36 |
| Bombardier Challenger 604 | 45 | 38 |
| Bombardier Global Express | 21 | 36 |
| Total | 162 | 203 |

PARTS DE MARCHÉ

L'évaluation des parts de marché dans le secteur des avions d'affaires se fait en fonction de données sur les livraisons pour l'année civile et ne correspond donc pas au nombre de livraisons enregistrées durant l'exercice de Bombardier.

Pour l'année civile 2001, le marché global a augmenté de 759 unités à 777 unités. La part de marché de Bombardier Aéronautique a été de 23 % en regard de 27 % en 2000. Le segment de marché dans lequel Bombardier Aéronautique mène ses activités est passé de 634 unités en 2000 à 583 unités en 2001. La part de marché de Bombardier dans ce segment est passée de 33 % en 2000 à 30 % en 2001.

La part de marché du Bombardier Learjet 31A dans le segment des appareils d'affaires légers a été de 13 % des 127 livraisons

d'appareils légers, par rapport à 20 % des 138 livraisons d'appareils légers l'année précédente. Dans le segment de marché des appareils légers supérieurs, les livraisons du Bombardier Learjet 45 ont représenté 42 % du marché de 146 unités, comparativement à une part de marché de 47 % des 150 unités en 2000. Dans le segment des avions d'affaires intermédiaires, le Bombardier Learjet 60 a obtenu une part de 33 % du marché de 89 unités, contre 28 % du marché de 125 unités l'année précédente.

La part du Bombardier Challenger 604 dans le segment des appareils à large fuselage et supergrands s'est établie à 30 % dans un marché de 139 unités, par rapport à 30 % dans un marché de 131 unités en 2000.

Le Bombardier Global Express s'est approprié une part de 33 % dans le segment de marché des appareils très long-courriers de 82 unités, comparativement à 39 % dans un marché de 90 unités en 2000.

DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

Le programme Bombardier Continental, lancé en juin 1999, progresse comme prévu, le premier avion ayant réussi son vol inaugural le 14 août 2001. La certification de type devrait être obtenue avant la fin de l'exercice 2003.

L'appareil Bombardier Global 5000 a été présenté en octobre 2001. La production du premier prototype a débuté, et le vol inaugural devrait avoir lieu au cours du premier trimestre de 2003-2004, tandis que l'entrée en service est prévue pour 2004-2005.

MARCHÉ ET PERSPECTIVES

Avec la venue des appareils Bombardier Continental et Bombardier Global 5000, Bombardier Aéronautique offre la plus vaste gamme d'avions d'affaires, couvrant les segments des avions légers aux avions très long-courriers. La gamme de produits offerts par Bombardier Aéronautique dans le segment haut de gamme s'en trouve améliorée, notamment dans les segments des avions superintermédiaires et supergrands où est concentrée la majeure partie des revenus de l'industrie.

Le marché des avions d'affaires à réaction est dicté par la richesse de particuliers, la conjoncture économique et la commodité que confèrent les voyages directs sur demande. En outre, un grand nombre d'avions d'occasion continueront d'être remplacés par des nouveaux produits qui offrent des avantages importants sur le plan des coûts et de la valeur. Bien que le ralentissement économique généralisé aux États-Unis ait eu une incidence sur la demande d'avions d'affaires en 2001-2002, Bombardier Aéronautique est très bien placé pour tirer parti de la reprise en offrant la plus vaste gamme de produits qui soit sur le marché.

PROGRAMME BOMBARDIER FLEXJET

Le programme Bombardier Flexjet en Amérique du Nord permet aux propriétaires d'avoir accès à un avion, avec tous les services d'exploitation et de soutien, y compris le personnel navigant, l'entretien, les redevances d'abri et les assurances, le tout géré par Bombardier Aéronautique. Le programme Flexjet en Europe permet aux clients d'acheter des heures de vol plutôt qu'une part d'avion. En décembre 2001, Bombardier Aéronautique a lancé le programme Flexjet en Asie en partenariat avec des exploitants de nolisément, des sociétés de maintenance et des propriétaires d'avion individuels, confirmant ainsi son engagement d'accroître son portefeuille mondial d'avions d'affaires à réaction.

Au 31 janvier 2002, le programme Bombardier Flexjet comptait 105 appareils en service en Amérique du Nord et huit appareils en Europe contre, respectivement, 109 appareils et six appareils au 31 janvier 2001. Cette réduction du nombre d'appareils en service est attribuable à la réaffectation de clients à des parts d'avion non vendues afin d'optimiser l'utilisation de la flotte. Au cours de l'exercice, le nombre de clients nord-américains ayant droit à un certain nombre d'heures de vol par année s'est accru de 19 % pour atteindre 661 au 31 janvier 2002, en regard de 555 au 31 janvier 2001. Le programme Flexjet en Amérique du Nord a accueilli 164 nouveaux clients en 2001-2002, soit 29 % de plus qu'à l'exercice précédent et un nombre record depuis le lancement du programme Flexjet il y a six ans.

Le programme Bombardier Flexjet en Amérique du Nord a vendu des parts équivalant à 22 avions, dont dix nouveaux appareils et 12 avions d'occasion en 2001-2002, en comparaison à 29 nouveaux appareils au cours de l'exercice précédent.

MARCHÉ ET PERSPECTIVES

Avec un taux de croissance de 33 % l'an dernier, le marché nord-américain de la multipropriété a connu une baisse de 14 % pour les ventes et les livraisons d'avions, ce qui est surtout attribuable au ralentissement généralisé de l'économie américaine. Bombardier Flexjet détient le deuxième rang parmi les programmes de multipropriété actuellement offerts sur le marché.

Le marché nord-américain de la multipropriété est influencé par les mêmes facteurs que le marché des avions d'affaires. Grâce aux investissements dans sa gamme de produits, Bombardier Aéronautique entend miser davantage sur sa position de fabricant d'origine qui offre une gamme complète d'avions d'affaires ainsi qu'un vaste choix de services de soutien. La combinaison de ces éléments devrait avoir un effet positif sur la part de marché de Bombardier Flexjet.

AVIONS DE TRANSPORT RÉGIONAL

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

Livraisons d'avions de transport régional

| | Livraisons en 2001-2002 | Livraisons en 2000-2001 |
|-----------------------|----------------------------|----------------------------|
| Bombardier CRJ100/200 | 136 | 103 |
| Bombardier CRJ700 | 29 | 2 |
| Bombardier Q100/200 | 3 | 7 |
| Bombardier Q300 | 15 | 17 |
| Bombardier Q400 | 23 | 28 |
| Total | 206 | 157 |

LIVRAISONS

En 2001-2002, Bombardier Aéronautique a livré 165 avions de transport régional Bombardier CRJ de série 100, 200 et 700, comparativement à 105 en 2000-2001.

Les clients ont pris livraison de 41 avions à turbopropulsion Bombardier de série Q en 2001-2002, contre 52 pour l'exercice précédent.

Commandes d'avions de transport régional

| | Commandes en 2001-2002 ⁽¹⁾ | Commandes en 2000-2001 ⁽¹⁾ |
|-----------------------|--|--|
| Bombardier CRJ100/200 | 150 | 178 |
| Bombardier CRJ700 | 20 | 71 |
| Bombardier CRJ900 | 20 | 10 |
| Bombardier Q100/200 | 0 | 2 |
| Bombardier Q300 | 7 | 34 |
| Bombardier Q400 | 12 | 1 |
| Total | 209 | 296 |

⁽¹⁾ Déduction faite des annulations

COMMANDES ET CARNET DE COMMANDES

Après les excellents résultats affichés au cours des six premiers mois de 2001-2002, le nombre de commandes enregistrées a reculé à la suite des événements du 11 septembre.

En 2001-2002, Bombardier Aéronautique a reçu des commandes fermes pour un total de 209 avions de transport régional, en regard de 296 appareils en 2000-2001. De plus, les options et les commandes conditionnelles ont représenté 307 appareils pour l'exercice, comparativement à 773 en 2000-2001.

Les principales commandes ont été passées par Northwest Airlines et Air Wisconsin, soit respectivement 75 et 51 appareils Bombardier CRJ200. En outre, les sociétés China Yunnan et Eurowings d'Allemagne sont devenues de nouveaux clients de l'appareil CRJ200 au cours de l'exercice. Le groupe Mesa Air est devenu client de l'appareil Bombardier CRJ700 ainsi que le premier transporteur aérien à commander l'appareil Bombardier CRJ900.

En 2001-2002, Bombardier Aéronautique a reçu des commandes fermes pour 19 appareils Bombardier de série Q, comparativement à 37 au cours de l'exercice précédent. Les premières commandes de l'appareil Bombardier Q400 ont été obtenues au Canada et au Japon en 2001-2002, d'Hydro-Québec et de Japan Air System Co., Ltd.

Au 31 janvier 2002, le carnet de commandes de Bombardier Aéronautique pour des avions de transport régional comportait des commandes fermes pour 577 appareils. De plus, les options et les commandes conditionnelles représentent 1 363 appareils additionnels. Le taux de conversion des options en commandes fermes est traditionnellement de l'ordre de 80 %.

Carnet de commandes d'avions de transport régional

| au 31 janvier 2002 | Carnet de commandes fermes | Options et commandes conditionnelles ou lettres d'entente | Total |
|-----------------------|----------------------------|---|-------|
| Bombardier CRJ100/200 | 340 | 842 | 1 182 |
| Bombardier CRJ700 | 164 | 354 | 518 |
| Bombardier CRJ900 | 30 | 82 | 112 |
| Bombardier Q100/200 | 1 | 2 | 3 |
| Bombardier Q300 | 20 | 31 | 51 |
| Bombardier Q400 | 22 | 52 | 74 |
| Total | 577 | 1 363 | 1 940 |

Le ralentissement dans l'industrie du transport aérien à la suite des événements du 11 septembre a fait en sorte que Bombardier Aéronautique a dû réviser le nombre de ses livraisons prévues pour 2002-2003, qui sont passées de 165 appareils Bombardier CRJ200

à 145. Les livraisons d'appareils Bombardier CRJ700 devraient par contre augmenter de 29 unités en 2001-2002 à 45 unités en 2002-2003.

En outre, les perspectives d'ensemble pour les avions à turbopropulsion ainsi que le repli général dans l'industrie du transport aérien ont entraîné un ajustement de la cadence de production des appareils Bombardier de série Q. La cadence de production a été ajustée à 36 appareils pour 2002-2003.

En août 2001, la production a débuté à la nouvelle usine d'assemblage final des appareils Bombardier CRJ700 et Bombardier CRJ900 à l'aéroport de Montréal situé à Mirabel.

PARTS DE MARCHÉ

Conformément à la méthode utilisée dans l'industrie, la part de marché des avions de transport régional de Bombardier Aéronautique est calculée d'après les commandes enregistrées au cours de l'année civile, ce qui ne correspond pas au nombre de commandes prises durant l'exercice financier de Bombardier.

Au cours de l'année civile 2001, la gamme d'appareils Bombardier de série CRJ représentait une part de marché de 76 % dans le segment des avions à réaction de transport régional de 20 à 90 places, soit 230 des 301 unités commandées. Cette part se compare à 34 % ou 234 des 689 unités commandées en 2000.

Dans le segment des avions à turbopropulsion de 20 à 90 places, 43 appareils ont été commandés en 2001, comparativement à 68 en 2000. La part de marché des appareils Bombardier de série Q s'est établie à 42 % du segment des avions à turbopropulsion, avec 18 commandes fermes passées au cours de l'année civile 2001, en regard d'une part de marché de 62 %, un an plus tôt, avec 42 commandes fermes.

Les commandes combinées pour les appareils Bombardier de série CRJ et de série Q ont valu à Bombardier Aéronautique une part globale de 72 % du segment des avions de transport régional de 20 à 90 places au cours de l'année civile 2001, représentant 247 des 343 unités commandées, comparativement à 36 % des 757 unités commandées en 2000.

DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

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

MARCHÉ ET PERSPECTIVES

Bombardier Aéronautique croit que les bases du secteur des avions de transport régional et des transporteurs aériens régionaux demeurent solides dans le marché actuel. Les avions de transport régional représentent pour les transporteurs aériens le moyen le plus rentable

de maintenir leur présence sur les marchés à faible volume et à volume moyen. Ces avions ont d'ailleurs fait leurs preuves tant en période économique favorable qu'en période économique difficile.

La baisse du trafic de passagers découlant du ralentissement économique aux États-Unis a été amplifiée par les événements du 11 septembre. De ce fait, les transporteurs aériens ont réduit le nombre de sièges disponibles en immobilisant au sol les avions plus anciens et moins efficaces et en retardant leurs programmes d'acquisition d'avions. Malgré ces problèmes, le segment des avions de transport régional a maintenu sa croissance pendant l'année civile 2001. À la fin de 2001, les vols d'avions à réaction de transport régional pour le compte des six plus importants transporteurs aériens des États-Unis avaient progressé de 39 % par rapport à l'année précédente. Les 11 plus importants transporteurs aériens régionaux des États-Unis ont enregistré une augmentation de 2,9 % du trafic de passagers d'une année à l'autre, et une hausse moyenne de 4,7 % du nombre de sièges disponibles en 2001. Par comparaison, les principaux transporteurs aériens américains ont subi une baisse de 6,6 % du trafic de passagers sur douze mois et une réduction moyenne de 3,4 % du nombre de sièges disponibles en 2001.

Le segment des transporteurs aériens régionaux devrait maintenir sa croissance au cours des prochaines années, mais à une allure moindre en raison du ralentissement économique et des événements du 11 septembre. La croissance dans ce segment devrait découler principalement des acquisitions d'avions à réaction de transport régional et, surtout, de la mise en marché de modèles à plus large fuselage. Grâce à l'introduction de l'appareil Bombardier CRJ900, Bombardier Aéronautique sera bien placé pour profiter de cette croissance.

À court terme, l'incertitude marquée qui règne sur le marché, quant au moment de la reprise économique, aux questions liées aux contrats avec les pilotes ainsi qu'à la rentabilité et la solvabilité de l'industrie, aura incontestablement une incidence sur les délais et sur le volume des commandes passées à l'industrie. Malgré la chute des commandes après les événements du 11 septembre, Bombardier Aéronautique n'a subi aucune annulation de ses commandes fermes et n'a connu que quelques retards pour des livraisons à court terme.

Bombardier Aéronautique prévoit que la demande de nouveaux avions à turbopropulsion se maintiendra, quoique à un rythme de livraison moindre, en raison de leurs coûts d'exploitation très bas et de la nécessité pour les transporteurs aériens de courte et moyenne distance de remplacer leurs avions à turbopropulsion plus anciens et leurs avions à réaction plus petits.

AVIONS AMPHIBES

Bombardier Aéronautique commercialise l'avion amphibie à turbo-propulsion Bombardier 415, le seul appareil actuellement offert sur le marché qui soit conçu spécifiquement pour la lutte contre les incendies. L'appareil peut aussi être adapté à une variété de missions spécialisées, telles que la recherche et le sauvetage, la patrouille côtière et le transport.

Bombardier Aéronautique a livré deux appareils Bombardier 415 en 2001-2002, comparativement à dix en 2000-2001. En septembre, la production a été suspendue jusqu'à ce que le carnet de commandes justifie la reprise des activités. Au 31 janvier 2002, aucun appareil n'était inscrit au carnet de commandes.

SERVICES ET SOUTIEN À L'AVIATION

Bombardier Aéronautique fournit un large éventail de services à ses clients, y compris la formation destinée aux pilotes et aux techniciens de maintenance, l'aménagement intérieur des avions, la maintenance des appareils et les pièces de rechange.

FORMATION POUR LA CLIENTÈLE

Par l'intermédiaire de coentreprises, Bombardier Aéronautique offre une gamme complète de programmes de formation à l'intention des pilotes et des techniciens de maintenance pour les appareils Bombardier de série CRJ à Montréal au Québec, à Qingdao en Chine, et à Berlin en Allemagne.

Dans le segment des avions d'affaires, Bombardier Aéronautique a inauguré officiellement en avril 2001 son centre de formation situé à Dallas/Fort Worth. Entièrement certifié, le centre offre la formation destinée aux pilotes et aux techniciens de maintenance pour les appareils Bombardier Learjet 31A, Learjet 45 et Learjet 60, et il s'ajoute aux deux simulateurs et aux deux appareils de simulation fixe pour les appareils Bombardier Global Express et Challenger 604 à Montréal. Bombardier Aéronautique a maintenant la capacité de former annuellement plus de 3 000 pilotes et 2 000 techniciens de maintenance.

En outre, Bombardier Aéronautique fournit des services de maintenance et de soutien à la formation de pilotes militaires. Le programme d'entraînement en vol de l'OTAN au Canada (NFTC) fonctionne à pleine capacité et compte parmi les nations participantes le Danemark, le Royaume-Uni, la République de Singapour, l'Italie et le Canada.

AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR D'AVIONS D'AFFAIRES

Au cours de l'exercice, l'intérieur de 173 avions a été aménagé aux deux centres de finition de Bombardier Aéronautique situés à Montréal au Québec, et à Tucson en Arizona, ainsi que dans des centres de finition autorisés. Par comparaison, l'intérieur de 184 avions avait été aménagé en 2000-2001.

Aménagement intérieur d'avions d'affaires

| | 2001-2002 | 2000-2001 |
|---------------------------|-----------|-----------|
| Bombardier Learjet 31A | 15 | 28 |
| Bombardier Learjet 45 | 53 | 67 |
| Bombardier Learjet 60 | 31 | 31 |
| Bombardier Challenger 604 | 40 | 41 |
| Bombardier Global Express | 34 | 17 |
| Total | 173 | 184 |

MAINTENANCE DES APPAREILS ET SERVICES DE PIÈCES DE RECHANGE

Les centres de service de Bombardier Aéronautique situés à Fort Lauderdale, en Floride, à Indianapolis en Indiana, et à Hartford au Connecticut, ont été agrandis pour y ajouter les services destinés aux appareils Bombardier Challenger 604 et Global Express. Bombardier Aéronautique offre des services semblables en Europe et au Moyen-Orient, et est également associée à 32 centres de services autorisés aux quatre coins du monde pour la prestation de services complets aux exploitants de lignes aériennes.

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

Bombardier Aéronautique offre également des services de pièces de rechange à partir de dépôts situés à des endroits stratégiques partout dans le monde. Le centre de service du Moyen-Orient abritera un nouveau dépôt de pièces de rechange pour servir les exploitants dans toute cette région.

MARCHÉ ET PERSPECTIVES

Le marché des services à l'aviation est dicté par la taille de la flotte et par l'étendue de l'utilisation des avions d'affaires. En raison du ralentissement économique généralisé aux États-Unis et des événements du 11 septembre, l'utilisation de la flotte d'avions d'affaires a connu un déclin par rapport à l'exercice précédent. La demande de services à l'aviation, d'aménagement intérieur d'appareils et de formation au pilotage se maintiendra grâce aux livraisons d'appareils de Bombardier Aéronautique au cours des prochaines années.

AUTRES ACTIVITÉS

Parmi les autres activités de Bombardier Aéronautique, mentionnons la fabrication de composants pour des tiers dans des installations sises à Montréal au Québec, et à Belfast en Irlande du Nord, où sont réalisées la plupart des activités de conception, de mise au point et de fabrication de gros composants de cellules d'avion.

Bombardier Aéronautique exploite également l'aéroport de la ville de Belfast en Irlande du Nord, et y a inauguré, en juin 2001, un nouveau terminal de 50,0 millions \$ afin de répondre aux besoins des 1,3 million de passagers qui fréquentent actuellement l'aéroport chaque année et pour mieux desservir les 17 destinations quotidiennes au Royaume-Uni.

MAIN-D'ŒUVRE ET EFFECTIFS

En 2001-2002, Bombardier Aéronautique a réduit ses effectifs de plus de 3 400 personnes, et comptait 32 426 employés à la fin de l'exercice. Les conventions collectives distinctes conclues en 2001-2002 avec les employés des installations de Wichita au Kansas, de Toronto en Ontario, et de Belfast en Irlande du Nord, demeureront en vigueur pour les deux à trois prochaines années. Une convention avec les employés de la région de Montréal fait actuellement l'objet de négociations.

TRANSPORT

BOMBARDIER TRANSPORT, CHEF DE FILE MONDIAL DE LA FABRICATION DE VÉHICULES DE TRANSPORT-PASSAGERS SUR RAIL, OFFRE UNE GAMME COMPLÈTE DE VÉHICULES DE TRANSPORT-PASSAGERS AINSI QUE DES SYSTÈMES DE TRANSPORT SUR RAIL COMPLETS. DE PLUS, BOMBARDIER TRANSPORT FABRIQUE DES LOCOMOTIVES ET DES WAGONS DE MARCHANDISES, DES NAVETTES AÉROPORTUAIRES, DES SYSTÈMES DE PROPULSION ET DE CONTRÔLE AINSI QUE DES SYSTÈMES ET DE L'ÉQUIPEMENT DE SIGNALISATION. BOMBARDIER TRANSPORT FOURNIT ÉGALEMENT DES SERVICES D'EXPLOITATION ET DE MAINTENANCE. DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS SUR CES PRODUITS ET SERVICES SONT PRÉSENTÉS AUX PAGES 16 ET 17.

Le 1^{er} mai 2001, la Société a acquis, auprès de DaimlerChrysler AG (« DaimlerChrysler »), la filiale DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). L'analyse suivante rend compte de cette transaction.

Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002, les revenus de Bombardier Transport se sont élevés à 7,0 milliards \$, comparativement à 3,0 milliards \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2001. Cette hausse résulte principalement de la consolidation des résultats d'Adtranz pour une période de huit mois ainsi que de l'intensification des activités pour les contrats relatifs au métro de New York et à Virgin Trains.

Le BAI avant éléments spéciaux et amortissement de l'écart d'acquisition de 2001-2002 a atteint 147,6 millions \$ ou 2,1 % des revenus par rapport à une perte de 44,4 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2001. Cette augmentation résulte surtout de l'acquisition d'Adtranz, en partie diminuée par les pertes liées au contrat des trains à grande vitesse Acela[†] aux États-Unis.

Étant donné la nature de ses activités, Bombardier Transport perçoit des intérêts créditeurs sur ses actifs nets négatifs moyens. Les intérêts créditeurs ont diminué à 129,4 millions \$ en 2001-2002 en regard de 164,9 millions \$ en 2000-2001, en raison de la baisse des taux d'intérêt et de l'incidence de l'écart d'acquisition résultant de l'acquisition d'Adtranz, le 1^{er} mai 2001.

Le BAI avant éléments spéciaux et amortissement de l'écart d'acquisition a totalisé 277,0 millions \$ ou 3,9 % des revenus en 2001-2002, contre 120,5 millions \$ ou 4,0 % des revenus pour l'exercice précédent.

Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002, des charges spéciales de restructuration de 74,2 millions \$ (63,0 millions \$ après impôts) ont été comptabilisées par suite de l'intégration des activités de fabrication de Bombardier Transport et d'Adtranz. La Société a aussi comptabilisé une charge de restructuration de 189,2 millions \$ relative aux indemnités de cessation d'emploi et d'autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire dans la ventilation préliminaire du prix d'achat, et ce, dans le cadre du plan d'intégration des installations de fabrication d'Adtranz. Ce plan de restructuration, qui fait partie d'une stratégie globale, prévoit la concentration des activités à forte intensité de capital dans des installations spécialisées, pour assurer une meilleure utilisation des actifs, tout en maintenant une activité d'assemblage final sur de nombreux marchés.

En 2001-2002, Bombardier Transport a concentré ses activités de développement dans plusieurs segments clés. La Société a investi dans la modularisation et la normalisation des systèmes par le développement de gammes de produits, qu'il s'agisse de tramways, de métros, de locomotives et de trains régionaux et interurbains ou qu'il s'agisse de technologies liées aux caisses et aux bogies.

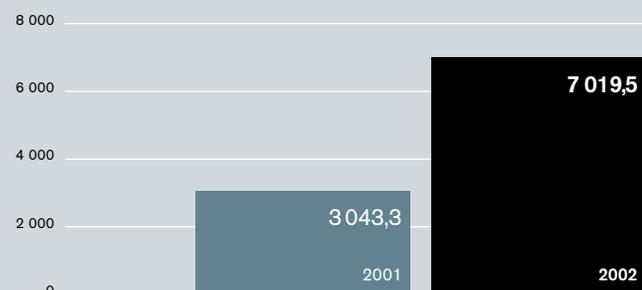
Bombardier Transport s'est aussi appliqué au développement d'équipement de signalisation et de propulsion, comme les technologies *European Rail Traffic Management System* (« ERTMS »), qui devraient devenir la principale norme de signalisation en Europe. Des applications de propulsion modernes, y compris des systèmes de stockage de l'énergie, ont été conçues pour réduire les coûts de cycle de vie.

De plus, étant donné l'intensification de la libéralisation du marché européen, la Société a consacré une grande partie de ses activités au développement de technologies pour les services intégrés, notamment la maintenance préventive et la transmission de données à distance. Les activités de développement de produits ont également ciblé la prestation de solutions de systèmes entièrement intégrés, le marché privilégiant de plus en plus les solutions clés en main. Le développement du nouveau concept ferroviaire Jetrain visant le marché interurbain à grande vitesse en émergence en Amérique du Nord s'est également poursuivi.

Le marché mondial de l'équipement et des services ferroviaires représente près de 82,0 milliards \$ et est dominé par l'Europe, qui représente le marché le plus important avec une part du marché de l'ordre de 51 %, alors que l'Amérique du Nord compte pour environ

REVENUS

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



19 %, et l'Asie/Australie, pour quelque 26 %. À l'heure actuelle, près de la moitié de ce marché est accessible à l'ensemble des producteurs, le reste consistant soit en marchés fermés, comme le Japon, soit en marchés captifs et contrôlés par des exploitants publics.

La Commission de l'Union européenne continue à favoriser la libéralisation, ce qui permet aux nouveaux exploitants privés d'accéder librement au trafic de voyageurs et de marchandises, tout en leur permettant de tirer parti de la distinction entre la gestion de l'infrastructure et celle de l'exploitation. Ces exploitants se concentreront sur leurs activités de transport de base, en confiant davantage la responsabilité de la conception et de la maintenance à des fournisseurs. Étant donné sa base industrielle solide, Bombardier Transport est bien positionné pour conserver son leadership sur le marché.

Au 31 janvier 2002, le carnet de commandes de Bombardier Transport était de 16,3 milliards \$ pour les activités de fabrication et de 4,1 milliards \$ pour les services de maintenance, totalisant un carnet de commandes de 20,4 milliards \$. Ces résultats se comparent à 6,7 milliards \$ pour la fabrication et à 2,0 milliards \$ pour les services de maintenance, soit à un total de 8,7 milliards \$ pour l'exercice précédent. L'acquisition d'Adtranz est principalement à l'origine de cette hausse.

ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS

En vertu des conditions du contrat de vente et d'achat visant l'acquisition d'Adtranz, un prix d'achat de 725,0 millions \$ US (1,1 milliard \$) a été convenu. Le contrat prévoit également un rajustement du prix d'achat pour un montant maximal de 150,0 millions € d'après la valeur comptable des actifs nets rajustés acquis, établie selon les principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») des États-Unis au 30 avril 2001 (« valeur des actifs nets ») pourvu que le montant minimum de la valeur comptable des actifs nets se soit avéré à la date de clôture de la transaction.

À compter de mai 2001, Adtranz, devenue propriété de Bombardier, a dressé son bilan de clôture en date du 30 avril 2001 en vertu des PCGR des États-Unis, conformément aux dispositions du contrat de vente et d'achat en vue d'établir la valeur des actifs nets. Il est alors apparu que le montant minimum de la valeur comptable des actifs nets ne correspondait pas à ce qui avait été convenu, du fait des rajustements importants se rapportant à l'application des PCGR des États-Unis et de coûts non comptabilisés pour terminer les contrats auprès de tiers.

Le 14 février 2002, Bombardier a annoncé que les pourparlers avec DaimlerChrysler n'avaient pas donné lieu à une entente sur la valeur comptable des actifs nets à la date de clôture. Par conséquent, Bombardier a avisé DaimlerChrysler qu'elle déposerait contre cette dernière une réclamation en dommages-intérêts en conformité avec le processus d'arbitrage de la Chambre de commerce internationale, prévu au contrat de vente et d'achat. On prévoit que la réclamation sera déposée d'ici quatre à six mois.

En vertu du contrat de vente et d'achat, DaimlerChrysler a fait des déclarations et donné des garanties contractuelles à Bombardier, y compris une confirmation écrite que le montant minimum de la valeur comptable des actifs nets était rencontré à la date de clôture de la transaction, soit le 30 avril 2001. La réclamation en dommages-intérêts de Bombardier est fondée, dans une large mesure, sur des manquements importants quant aux déclarations et garanties contractuelles, dont une insuffisance importante de la valeur des actifs nets. Cette insuffisance provient de l'application des PCGR des États-Unis et de la non-comptabilisation des coûts nécessaires au parachèvement des travaux prévus dans des contrats pour des tiers. La réclamation de Bombardier sera de l'ordre de 1,0 milliard € (1,4 milliard \$), et son règlement entraînera une diminution de l'écart d'acquisition, dont 205,6 millions \$ (150,0 millions €) ont été comptabilisés par Bombardier.

Le 8 novembre 2001, la Société a déposé une réclamation contre Amtrak auprès de la cour de District des États-Unis pour le District de Columbia. La réclamation porte sur des dommages-intérêts compensatoires totalisant plus de 200,0 millions \$ US (317,5 millions \$) au titre des coûts additionnels engagés dans le cadre de l'exécution des contrats visant les trains et locomotives à grande vitesse Acela, y compris les coûts engagés par suite du manquement de la part d'Amtrak d'améliorer son infrastructure pour accueillir le nouvel équipement. Le 3 décembre 2001, Amtrak a déposé une requête en rejet alléguant que Bombardier n'avait pas suivi les procédures de règlement de différends contractuels. La Société a vigoureusement contesté la requête en rejet, qui est actuellement en instance devant les tribunaux.

MATÉRIEL ROULANT

Le matériel roulant comprend des trains suburbains et régionaux, des trains interurbains et à grande vitesse, des métros, des tramways et des locomotives ainsi que des wagons de marchandises. Pendant l'exercice 2001-2002, Bombardier Transport a reçu des commandes totalisant 5,1 milliards \$ pour toutes ses gammes de produits, contre 3,1 milliards \$ l'exercice précédent.

TRAINS SUBURBAINS ET RÉGIONAUX

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

Livraisons et travaux en cours

En Europe, Bombardier Transport a livré 44 voitures-passagers à deux niveaux, 242 rames automotrices électriques à un niveau, 121 rames automotrices diesels et 76 voitures de train de banlieue à la Deutsche Bahn d'Allemagne. Les travaux se sont poursuivis pour exécuter les commandes de la SNCB, la SNCF, NS Reizigers et la Deutsche Bahn.

Commandes

Les principales commandes reçues pendant l'exercice étaient les suivantes :

| Client | Produit | Nombre de voitures | Valeur (en millions de dollars) |
|--|---|--------------------|---------------------------------|
| Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) | Trains Express Régionaux de type Autorail Grande Capacité | 597 | 980 |
| Deutsche Bahn | Automotrices électriques | 160 | 156 |
| Chemins de fer néerlandais (NS Reizigers) | Trains VIRM à deux niveaux | 126 | 315 |
| Deutsche Bahn | Voitures à deux niveaux | 117 | 165 |
| Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) | Automotrices électriques | 193 | 169 |

En Amérique du Nord, 40 voitures de train de banlieue ont été fabriquées en 2001-2002 pour la Sound Transit de Seattle et la Southern California Regional Rail Authority. Les travaux se sont poursuivis pour le contrat de la Metropolitan Transportation Authority/Long Island Rail Road.

TRAINS INTERURBAINS ET À GRANDE VITESSE

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

Livraisons et travaux en cours

En Europe, une première série de 128 voitures diesels-électriques a été livrée à Virgin Trains pour les services CrossCountry du Royaume-Uni. Les six premières rames TGV Duplex à grande vitesse comportant chacune dix voitures ont été livrées à la SNCF pendant le dernier trimestre de l'exercice. Les travaux se sont poursuivis pour les commandes de la SNCF, d'exploitants privés du Royaume-Uni et d'autres clients européens.

Commandes

Les principales commandes reçues pendant l'exercice étaient les suivantes :

| Client | Produit | Nombre de voitures | Valeur (en millions de dollars) |
|---|-------------------------------------|--------------------|---------------------------------|
| GOVIA | Automotrices électriques | 240 | 465 |
| Chemins de fer fédéraux suisses | Trains interurbains pendulaires ICN | 140 | 347 |
| National Express et le gouvernement de l'État de Victoria | Rames automotrices diesels | 58 | 339 |

En Amérique du Nord, un total de 169 des 182 voitures Acela Express a déjà été livré à Amtrak, dont 95 pendant l'exercice; il en restait 13 à livrer à la fin de l'exercice.

En Asie, les travaux continuent dans le cadre d'un contrat de coentreprise avec Sifang et Power Pacific Corporation Limited en vue de fournir 300 voitures-passagers de trains interurbains de haut standard au ministère des chemins de fer de Chine.

MÉTROS

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

Livraisons et travaux en cours

En Europe, Bombardier Transport a livré 72 voitures pour le métro de Berlin, 75 voitures pour le métro de Prague et 108 voitures à la Régie

des transports publics de Stockholm (SL). Les travaux se sont poursuivis pour les commandes de Hamburg Hochbahn en Allemagne et Metrorex à Bucarest, en Roumanie.

En Amérique du Nord, un total de 364 voitures de métro a été livré à la New York City Transit Authority et à la Toronto Transit Commission. Le travail se poursuit pour ces commandes.

En Asie, Bombardier Transport, par l'entremise d'un consortium, a livré 53 rames de six voitures pour le métro de Shanghai.

Commandes

Dans le cadre d'un consortium, Bombardier Transport a reçu une commande de la Régie Autonome des Transports Parisiens (« RATP ») pour la fabrication de 1 610 bogies, 805 voitures-passagers et 322 cabines de conduite. La part de Bombardier Transport dans ce contrat s'élève à 300,0 millions \$. Une commande importante, évaluée à 269,0 millions \$, a été reçue de la Régie des transports

publics de Stockholm pour la fourniture de 210 voitures de métro. Dans le cadre d'une coentreprise avec Changchun Car Company, Bombardier Transport a reçu une commande de 114 voitures de métro de la société Shenzhen Metro Co. La part de Bombardier Transport dans ce contrat correspond à 141,0 millions \$.

TRAMWAYS

La gamme de tramways de Bombardier Transport, qui comprend des tramways standard, des city-trams et des trams-trains, conjugue souplesse et faible coût.

Livraisons et travaux en cours

Bombardier Transport a livré 18 tramways standard à la ville de Graz, en Autriche et 23 city-trams à la ville de Rotterdam, aux Pays-Bas. Les travaux se poursuivent pour les commandes des villes de Cologne, Mannheim, Heidelberg et Ludwigshafen, en Allemagne ainsi que pour la ville de Caen, en France.

En Amérique du Nord, Bombardier Transport a livré 30 tramways au Port Authority of New York and New Jersey. Les travaux se poursuivent pour l'exécution du contrat du système de tramway du Hiawatha Corridor de Minneapolis.

Commandes

Pendant l'exercice, la Société s'est vue octroyer une commande importante évaluée à 112,0 millions \$ par la Société de transport d'Istanbul, pour la fourniture de 55 tramways à plancher bas.

LOCOMOTIVES ET WAGONS DE MARCHANDISES

Les locomotives servent au transport interurbain et régional et au transport des marchandises. Bombardier Transport offre des locomotives électriques et diesels-électriques qui répondent aux besoins spécifiques des exploitants ferroviaires.

Livraisons et travaux en cours

Bombardier Transport a livré 63 locomotives électriques à la Deutsche Bahn, 16 à des exploitants privés en Allemagne, et 36 à Trenitalia, en Italie.

Gunderson-Concarril du Mexique, coentreprise à participation égale appartenant à Bombardier Transport et à The Greenbrier Companies, a livré 558 wagons de marchandises à des clients du Mexique et des États-Unis, contre 1 097 wagons de marchandises en 2000-2001.

En vertu d'une entente conclue avec la division électromotrice de General Motors aux États-Unis, Bombardier Transport a assemblé au Mexique 240 locomotives diesels-électriques pour trains de marchandises, comparativement à 170 au dernier exercice.

Commandes

Avec son partenaire de consortium Patentes Talgo, Bombardier Transport a reçu une commande, évaluée à 197,0 millions \$, de la

RENFE d'Espagne, pour la livraison de 32 motrices à grande vitesse. Trenitalia d'Italie a passé une commande de 100 locomotives, laquelle est évaluée à 280,0 millions \$.

MARCHÉ ET PERSPECTIVES DU MATÉRIEL ROULANT

Bombardier Transport détermine sa part de marché annuelle selon une moyenne calculée en fonction de la valeur totale des commandes de l'industrie au cours des trois dernières années. Par le passé, la taille du marché et la part de marché étaient calculées d'après le nombre de voitures, mais Bombardier Transport a modifié sa méthode de calcul pour tenir compte des divers prix de chaque type de voiture. Par conséquent, Bombardier Transport a réalisé une part de marché de 38 % en Europe, comparativement à 12 % pour l'exercice précédent. En Amérique du Nord, la Société occupe toujours une place importante avec une part de marché de 37 % pour les véhicules de transport-passagers sur rail, en regard de 31 % pour l'exercice précédent. La part du marché du métro de Bombardier Transport en Asie, qui était très modeste il y a un an, s'établit aujourd'hui à 24 %.

Le marché mondial de l'équipement et des services de transport sur rail accessible à Bombardier Transport représente près de 32,0 milliards \$ par année, le matériel roulant correspondant à 53 % de ce total. L'Europe constitue la plus grande partie de ce marché, avec environ 52 %. L'Europe est également le marché le plus important du matériel roulant pour le transport de passagers, comptant pour environ 60 % du marché mondial, qui est évalué à 9,0 milliards \$ par année. Le renouvellement et la modernisation du parc imposant de véhicules de transport-passagers sur rail et de locomotives, conjugués à la croissance modérée du trafic de passagers et de marchandises, incitent Bombardier Transport à continuer d'accorder une priorité de premier choix à ce marché. En outre, l'accent que met la Commission de l'Union européenne sur l'abolition des frontières pour le trafic de passagers et de marchandises soutient la croissance du marché et encourage les exploitants privés et commerciaux à élargir davantage leur part de marché, tout en se concentrant sur les coûts de cycle de vie et la création de revenus.

Le marché nord-américain, qui englobe le Canada, les États-Unis et le Mexique, représente 19 % du marché mondial et est le deuxième marché en importance pour Bombardier Transport, après l'Europe. Favorisé par la congestion des aéroports et des autoroutes, l'accessibilité plus facile aux fonds fédéraux et l'étalement urbain, le marché devrait continuer à croître pour atteindre, en termes de commandes, plus de 9 100 véhicules de transport-passagers sur rail au cours des cinq prochaines années, compte tenu des options sur les contrats déjà octroyés. Le marché ferroviaire nord-américain représente environ 4,6 milliards \$ par an.

L'Asie est un marché important en matière d'équipement et de services de transport sur rail, comptant pour 26 % du marché mondial. Le développement rapide des mégavilles nécessitera des

investissements dans les infrastructures de transport en vue d'améliorer la qualité de vie et de rendre ces villes accessibles à la population croissante. Avec ses gammes de produits et sa présence sur les marchés asiatiques principaux, comme la Chine et l'Inde, Bombardier Transport est bien placé pour répondre à ces besoins.

SYSTÈMES DE TRANSPORT

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

LIVRAISONS ET TRAVAUX EN COURS

Pendant l'exercice, Bombardier Transport a terminé l'installation de tous les sous-systèmes électriques et mécaniques d'un système de métro automatisé pour l'aéroport international JFK. Les travaux se poursuivent pour les navettes aéroportuaires de Dallas/Fort Worth, le monorail de Las Vegas et les systèmes légers sur rail de Metro de Porto et de Nottingham.

COMMANDES

Pendant l'exercice, une commande importante évaluée à 150,0 millions \$ a été reçue d'Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea pour la livraison de 19 navettes aéroportuaires à Madrid.

MARCHÉ ET PERSPECTIVES

Bombardier Transport détermine sa part de marché annuelle selon une moyenne calculée en fonction de la valeur totale des commandes de l'industrie au cours des cinq dernières années, comme il est d'usage dans l'industrie.

Grâce à la reprise du marché asiatique, l'urbanisation et la croissance de la population, l'accroissement du financement fédéral pour les systèmes de métro et les systèmes à grande vitesse aux États-Unis et l'engagement de nombreux pays européens envers l'amélioration du transport ferroviaire, le marché des systèmes de transport devrait doubler et passer de 25,0 milliards \$ pour les cinq dernières années à 50,0 milliards \$ au cours des cinq prochaines années. De plus, les clients requérant des solutions clés en main auprès d'intégrateurs de systèmes contribueront à la croissance.

L'Asie-Pacifique, surtout compte tenu du développement du marché en Chine, devrait être le plus important marché en termes de volume. Le marché nord-américain est le plus important pour ce qui est du nombre de projets, la plupart étant liés aux navettes aéroportuaires. En Europe, les marchés dont la croissance est la plus forte sont concentrés en Europe de l'Ouest, surtout au Royaume-Uni et en Italie.

La part de marché moyenne de Bombardier Transport pour les cinq dernières années s'établit à 23 %. En tant que principal développeur, concepteur-fabricant et exploitant de projets de systèmes de transport, Bombardier Transport est bien positionné pour répondre à la demande croissante de solutions de transport entièrement intégrées, y compris des services d'exploitation et de maintenance étendus.

PROPULSION ET CONTRÔLES

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

LIVRAISONS ET TRAVAUX EN COURS

Bombardier Transport a livré de l'équipement de propulsion complet à des fabricants dont les véhicules sont destinés à New York, Washington D.C. et Atlanta aux États-Unis, et à Madrid en Espagne. Les livraisons aux divisions internes de fabrication de véhicules ferroviaires comprennent une grande sélection d'équipement de propulsion pour les automotrices électriques, les trains interurbains, les locomotives, les métros et les tramways destinés à des clients en Europe (Royaume-Uni, Allemagne et Scandinavie) et en Chine.

MARCHÉ ET PERSPECTIVES

Le marché des systèmes de propulsion et de contrôle est dominé par les principaux fabricants de véhicules de transport-passagers sur rail. Une croissance devrait suivre la construction de nouveau matériel roulant et les activités de remise à neuf. La tendance vers l'utilisation d'équipement plus petit et plus puissant se maintiendra, soutenue par la poursuite de la normalisation et des progrès technologiques. L'équipement de contrôle de train hautement efficace intégrera les systèmes d'information embarqués de pointe visant l'un, l'information aux passagers et l'autre, la sécurité.

Les ventes internes représentent une part importante de l'ensemble des activités de propulsion et de contrôle de Bombardier Transport.

SERVICES

Bombardier Transport fournit une vaste gamme de services de maintenance, surtout pour les véhicules fabriqués par Bombardier. Ces services comprennent la maintenance complète des trains, la gestion des pièces de rechange, la réingénierie et la modernisation exhaustive des voitures et la réingénierie et la modernisation des composants.

TRAVAUX EN COURS

Au Royaume-Uni, en vertu d'un contrat de 12 ans, Bombardier Transport a continué à fournir des services de maintenance pour les véhicules de Virgin Trains et pour les nouveaux trains construits par Bombardier, qui remplacent progressivement le parc actuel de Virgin Trains. Plusieurs autres contrats de maintenance sont en cours avec Angel Trains, Connex et d'autres exploitants de trains du Royaume-Uni.

En Australie, Bombardier Transport assure la maintenance d'un parc de 275 tramways pour National Express.

En Suède, dans le cadre d'une coentreprise avec Connex Tunnelbanan et Stockholm Lokaltrafik, Bombardier Transport est également impliqué dans plusieurs contrats de maintenance, y compris le contrat de maintenance du métro de Stockholm.

En Amérique du Nord, conformément à un contrat de dix ans signé en 1998 dans le cadre d'une coentreprise avec Alstom, Bombardier Transport continue à fournir des services de maintenance pour les trains à grande vitesse Acela d'Amtrak. Des services de maintenance ont également été fournis pour le parc de trains de banlieue de Go Transit, en Ontario au Canada, et pour les trains de banlieue de Los Angeles aux États-Unis.

COMMANDES

Pendant l'exercice, Bombardier Transport s'est vu octroyer un contrat de 58,0 millions \$ par les Chemins de fer hongrois (« MÁV ») en vue de la remise à neuf de 136 voitures-passagers de banlieue. La Société a également reçu une commande de réfection et de modernisation de 60 rames de trois voitures pour NS Reizigers, aux Pays-Bas, d'une valeur de 132,0 millions \$.

MARCHÉ ET PERSPECTIVES

La croissance des services de maintenance à l'extérieur de l'Amérique du Nord sera alimentée par le nombre grandissant d'exploitants qui s'adaptent aux pressions concurrentielles en impartissant les services et la maintenance au secteur privé. Par conséquent, le marché des services accessible à l'extérieur de l'Amérique du Nord devrait croître à un taux annuel de 10 %, atteignant 15,0 milliards \$ au cours des cinq prochaines années. En 2001, Bombardier Transport a obtenu une part de marché de 11 %, contre 2 % en 2000. Le marché des services de maintenance en Amérique du Nord porte essentiellement sur la maintenance des locomotives, quelques fabricants jouant un rôle décisif à cet égard. Sur ce marché, Bombardier Transport fait surtout de la maintenance de véhicules de transport-passagers sur rail fabriqués par Bombardier.

SIGNALISATION

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

LIVRAISONS ET TRAVAUX EN COURS

Les travaux se sont poursuivis pour les projets European Rail Traffic Management System (« ERTMS ») en Suisse et aux Pays-Bas. Sur le marché du Royaume-Uni, Bombardier Transport installe un nouveau système de signalisation pour la région de Horsham, qui sera la première application de la technologie d'enclenchement EBILOCK de Bombardier. En Espagne, Bombardier Transport est le fournisseur de systèmes de protection ferroviaire automatique pour le projet du corridor méditerranéen, entre Valence et Barcelone.

COMMANDES

Bombardier Transport a obtenu un contrat de la Taiwan Railway Administration pour un système de protection ferroviaire automatique complet évalué à 125,0 millions \$.

MARCHÉ ET PERSPECTIVES

Le marché mondial de la signalisation devrait s'accroître de 5,5 milliards \$ par année à 8,0 milliards \$ par année pour les cinq prochaines années, soit une croissance annuelle estimative de 7 % à 8 %. La part de marché de Bombardier Transport s'élève actuellement à 7 %.

Avec la nouvelle norme de signalisation qui fait son apparition en Europe et qui augmente la sécurité et la capacité du réseau ferroviaire, Bombardier Transport est bien positionné pour accéder au marché de l'ERTMS, qui devrait totaliser 1,75 milliard \$ pour les cinq prochaines années. Bombardier Transport est déjà un chef de file du développement de technologies ERTMS, des projets pilotes étant en cours dans plusieurs pays européens, notamment en Suisse, en Espagne et aux Pays-Bas, qui seront parmi les premiers pays à adopter la nouvelle norme.

MAIN-D'ŒUVRE ET EFFECTIFS

Au cours de l'exercice 2001-2002, aucune convention collective n'est arrivée à échéance en Amérique du Nord. Des négociations sont en cours pour une convention collective concernant les employés de maintenance à Toronto, au Canada. En 2002-2003, les conventions collectives respectives des employés de bureau et de production de Thunder Bay, au Canada, devront faire l'objet de négociations. Il en est de même en Europe pour 25 conventions collectives concernant plus de 16 000 employés.

* Marque déposée d'Amtrak, utilisée sous licence

PRODUITS RÉCRÉATIFS

BOMBARDIER PRODUITS RÉCRÉATIFS CONÇOIT, DÉVELOPPE, FABRIQUE, DISTRIBUE ET COMMERCIALISE DES MOTONEIGES, DES MOTOMARINES, DES BATEAUX SPORT, DES VÉHICULES TOUT-TERRAINS (« VTT ») ET DES VÉHICULES DE DAMAGE DE NEIGE AINSI QUE DES VÉHICULES CHENILLÉS À USAGES MULTIPLES. BOMBARDIER PRODUITS RÉCRÉATIFS FABRIQUE ÉGALEMENT LES MOTEURS ROTAX UTILISÉS POUR LA PROPULSION DES PRODUITS DE BOMBARDIER ET D'AUTRES FABRICANTS AINSI QUE LES MOTEURS HORS-BORD EVINRUDE ET JOHNSON. DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS SUR CES PRODUITS ET SERVICES SONT PRÉSENTÉS AUX PAGES 20 ET 21.

Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002, les revenus de Bombardier Produits récréatifs avant éliminations intersectorielles ont atteint 2,0 milliards \$, en regard de 1,7 milliard \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2001. Cette hausse de 20 % découle principalement de l'inclusion des activités du secteur des moteurs hors-bord depuis mars 2001 et de l'amélioration des ventes de motoneiges et de motomarines.

Le BAI s'est établi à 175,0 millions \$ ou 8,7 % des revenus de 2001-2002, comparativement à 102,1 millions \$ ou 6,1 % des revenus pour l'exercice terminé le 31 janvier 2001. Ces hausses sont surtout attribuables à la progression des ventes de motoneiges et de motomarines, à l'amélioration de l'efficacité opérationnelle et à l'inclusion des résultats du secteur des moteurs hors-bord.

Malgré une baisse des taux d'intérêt en 2001-2002, la croissance de l'actif net, dictée essentiellement par la relance des activités du secteur des moteurs hors-bord, s'est traduite par une progression des intérêts débiteurs, qui sont passés de 16,1 millions \$ en 2000-2001 à 24,7 millions \$ en 2001-2002.

Le BAI a atteint 150,3 millions \$ ou 7,4 % des revenus de 2001-2002, comparativement à 86,0 millions \$ ou 5,1 % des revenus l'exercice précédent.

Au cours de l'exercice, Bombardier Produits récréatifs a engagé 97,2 millions \$ en design industriel et en développement de produits, par rapport à 75,6 millions \$ en 2000-2001. Les projets principaux ont porté sur le développement en cours d'une nouvelle génération de moteurs Rotax faisant appel à des technologies plus écologiques, et d'un système d'aide à la direction en absence de propulsion pour

les motomarines ainsi que sur des investissements soutenus pour élargir la gamme de VTT. Un centre de design et d'innovation a été mis sur pied pour surveiller les nouveaux marchés et les nouvelles tendances et pour favoriser le développement de nouveaux concepts de produits et de prototypes.

MOTONEIGES

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

MARCHÉ ET PERSPECTIVES

Le marché de la motoneige est dicté par les conditions climatiques et la conjoncture économique. On s'attend à ce que les ventes au détail de la motoneige au Canada et aux États-Unis totalisent 180 000 unités à la fin de la saison des ventes se terminant le 31 mars 2002, comparativement à 187 600 unités pour la saison des ventes terminée le 31 mars 2001. Au cours de cette période, les motoneiges Ski-Doo devraient accaparer une part de marché estimative de 30 % au Canada et aux États-Unis, comparativement à une part de marché avérée de 29 % la saison précédente. Conséquemment à l'hiver doux de cette année dans certains marchés, la taille du marché devrait demeurer sensiblement la même au prochain exercice.

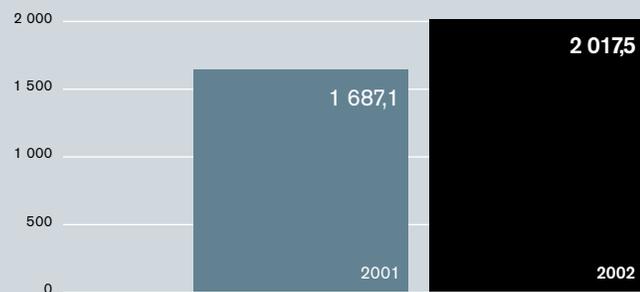
En Europe, on estime à 21 000 le nombre de motoneiges vendues au cours de la saison qui se terminera le 31 mars 2002, par rapport à 20 000 au cours de la saison précédente. Bombardier Produits récréatifs devrait conserver sa position de chef de file sur le marché européen, où la part de marché des motoneiges Ski-Doo et Lynx est évaluée à 47 %, comparativement à 46 % en 2000-2001.

DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

Bombardier Produits récréatifs a lancé deux nouveaux modèles qui ont été fort bien accueillis, la MX Z Renegade dans le segment cross-country et la Legend dans le segment grand sport. Les motoneiges Ski-Doo devraient affermir leur position dans l'industrie grâce au modèle MX Z REV déjà existant et à la mise sur le marché de cinq nouveaux moteurs plus écologiques.

REVENUS

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



MOTOMARINES

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

MARCHÉ ET PERSPECTIVES

Au cours de l'exercice, les ventes de motomarines en Amérique du Nord se sont établies à 85 500 unités au cours de la saison des ventes terminée le 30 septembre 2001, une diminution de 12 % par rapport à 97 000 unités vendues au cours de l'exercice précédent. Le ralentissement économique généralisé aux États-Unis a influé sur l'ensemble des ventes de l'industrie nautique, bien que les produits de motomarine aient été touchés dans une moindre mesure. Pendant cette période, Bombardier Produits récréatifs a accru sa part du marché nord-américain de la motomarine passant de 40 % l'an dernier à 43 % cette année. Sur le marché international, les ventes au détail sont évaluées à 23 000 unités en 2001, contre 22 000 unités vendues en 2000.

Même si les ventes de l'industrie à l'échelle internationale ont fléchi de 8 %, Bombardier Produits récréatifs a été en mesure d'élargir sa part du marché mondial de 42 % à 45 %.

Si les conditions économiques ne se détériorent pas, le secteur de la motomarine devrait rester stable pour la saison 2002. En outre, l'arrivée sur le marché de la technologie du moteur à quatre temps devrait stimuler la demande. Forte de l'importante place qu'elle occupe sur le marché, la motomarine Sea-Doo est bien placée pour tirer avantage du lancement de nouveaux produits.

DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

La motomarine GTX 4-TEC, dotée d'un moteur à quatre temps de 155 chevaux consommant moins de carburant et dépassant les normes fédérales américaines relatives aux émissions dans l'environnement, s'est avérée le plus important produit du secteur de la motomarine présenté par Bombardier Produits récréatifs en 2001. Bombardier Produits récréatifs a aussi lancé le système Sea-Doo O.P.A.S., un système d'aide à la direction en absence de propulsion, qui améliore la manœuvrabilité lorsque le moteur est arrêté ou lorsque la manette de gaz est relâchée.

VÉHICULES TOUT-TERRAINS

Bombardier Produits récréatifs est actif dans le segment des véhicules tout-terrains, offrant une gamme de plus en plus large de VTT Bombardier.

MARCHÉ ET PERSPECTIVES

Au cours de l'année 2001, le marché nord-américain du VTT a crû de 12 %, avec des ventes au détail évaluées à 812 000 unités, par rapport à 724 000 unités en 2000. Les ventes internationales ont aussi augmenté, passant de 48 000 unités à 55 000 unités, soit une croissance de 15 %. Entamant sa troisième année de fabrication de VTT, Bombardier Produits récréatifs a construit 25 000 véhicules en 2001-2002, en regard de 19 000 véhicules pour l'exercice précédent.

L'industrie nord-américaine du VTT devrait continuer à progresser en 2002. Bombardier Produits récréatifs prévoit accroître sa part de marché en présentant de nouveaux produits qui se démarquent et en faisant mieux connaître sa marque auprès des propriétaires de VTT.

DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

Fidèle à son intention de couvrir tous les segments, Bombardier Produits récréatifs a lancé six nouveaux VTT en 2001-2002. Pour ce qui est des utilitaires sport, les modèles Quest 650 et 500 ont été commercialisés équipés de la transmission à changement de vitesse continu, conçus pour les conducteurs de véhicules récréatifs; dans le grand sport, le DS Baja, modèle DS 650 dont le rendement a été amélioré; et dans le segment junior, le DS50 cc à deux temps, le DS90 cc à deux temps et le DS90 cc à quatre temps.

MOTEURS

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

MARCHÉ ET PERSPECTIVES

En 2001-2002, les livraisons de moteurs Rotax ont totalisé 231 000 unités comparativement à 254 500 pour l'exercice précédent. Les livraisons de l'exercice écoulé se répartissent comme suit : 137 000 moteurs destinés aux produits fabriqués par Bombardier et 94 000 moteurs destinés aux produits d'autres fabricants, en regard respectivement de 137 000 unités et 117 500 unités pour l'exercice précédent. La réduction des livraisons a surtout été attribuable au fléchissement du marché du moteur de scooter.

Bombardier Produits récréatifs prévoit que l'essor du marché des moteurs Rotax sera en grande partie dicté par son expansion sur le marché du VTT. Plusieurs contrats signés avec des tiers, pour qui des moteurs sont en cours de développement, stimuleront également la croissance. La gamme innovatrice de moteurs à quatre temps offre des occasions supplémentaires d'ouvrir la voie à des applications futures.

DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

Conformément à son objectif d'offrir des produits écologiques et de respecter la législation en constante évolution des organismes de réglementation en matière de réduction des émissions, Bombardier Produits récréatifs poursuit activement ses activités de développement d'une nouvelle génération de moteurs à quatre temps et de moteurs à deux temps à injection directe.

En 2001-2002, Bombardier Produits récréatifs a terminé le développement de cinq nouveaux moteurs pour les segments de la motomarine et du VTT, lesquels sont actuellement en cours de fabrication.

MOTEURS HORS-BORD

Le 9 mars 2001, la Société a fait l'acquisition de la majorité des actifs nets des installations manufacturières liées aux moteurs de Outboard Marine Corporation (« OMC ») pour une contrepartie de 87,1 millions \$, après qu'OMC et certaines de ses filiales aient déposé, le 22 décembre 2000, une requête volontaire d'exonération en vertu du chapitre 11 du *U.S. Bankruptcy Code*. OMC était un chef de file dans la fabrication de moteurs pour l'industrie des bateaux. Les actifs acquis comprennent les marques de moteurs hors-bord Johnson et Evinrude ainsi que la technologie d'injection de carburant Ficht.

L'acquisition des actifs d'OMC relatifs aux moteurs hors-bord offre à Bombardier Produits récréatifs l'occasion de pénétrer un nouveau marché important de l'industrie des produits récréatifs motorisés grâce aux marques Johnson et Evinrude, à la technologie d'injection de carburant éprouvée et à un noyau d'employés chevronnés, qui faisaient partie du personnel d'OMC. Bombardier Produits récréatifs a consolidé ses activités de fabrication et a concentré ses efforts à court terme sur l'amélioration de la qualité. La relance des marques Johnson et Evinrude est bien amorcée, et le premier moteur fabriqué par Bombardier a été livré le 16 octobre 2001 à partir de nouvelles installations de fabrication et d'assemblage situées à Sturtevant, au Wisconsin.

MARCHÉ ET PERSPECTIVES

Dans la saison 2001, le marché international des moteurs hors-bord était estimé à 735 000 unités, une diminution de 9 % par rapport à la saison 2000. Bien que Bombardier Produits récréatifs n'ait commencé la production des moteurs qu'à l'automne 2001, il s'est accaparé une part de marché de 13 % sur un total de 338 000 unités en Amérique du Nord et une part de marché de 8 % sur un total de 397 000 unités sur le marché international.

Pour 2002, le marché des moteurs hors-bord devrait demeurer au même niveau qu'en 2001. Bombardier Produits récréatifs accélère sa production et prévoit accroître considérablement sa part de marché au cours des prochaines années.

DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

Bombardier Produits récréatifs concentre son développement sur l'élargissement de sa gamme de produits pour couvrir toute la fourchette des puissances de moteur du marché hors-bord et sur un nombre toujours plus grand de technologies écologiques.

BATEAUX SPORT

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

La gamme de bateaux Fish Hawk, propulsés par des moteurs Johnson et Evinrude, comptant huit modèles de bateaux de pêche de 5,2 à 7,0 mètres, a été mise sur le marché à la fin de la saison 2001. Le modèle Utopia, bateau sport de 5,5 mètres à propulsion par jet, a aussi été lancé pendant la saison 2001.

VÉHICULES UTILITAIRES

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

BOMBARDIER CAPITAL

BOMBARDIER CAPITAL OFFRE DES SERVICES DE FINANCEMENT SUR UNE BASE GARANTIE ET DE CRÉDIT-BAIL À DES FABRICANTS, DÉTAILLANTS ET AUTRES ENTREPRISES COMMERCIALES, PRINCIPALEMENT SUR LES MARCHÉS NORD-AMÉRICAINS. BOMBARDIER CAPITAL VISE LES SECTEURS D'ACTIVITÉ ET LES CATÉGORIES D'ACTIFS LIÉS À SES PRINCIPALES COMPÉTENCES SPÉCIALISÉES ET À CELLES DES SECTEURS MANUFACTURIERS DE BOMBARDIER.

En 2001-2002, Bombardier Capital (« BC ») a continué à réorienter ses activités afin de se concentrer dans les domaines où son savoir-faire et son expérience ont fait leurs preuves. De plus, comme on le verra plus loin, BC s'est retiré du secteur de détail, de sorte que ses activités sont aujourd'hui plus en harmonie avec les compétences des groupes manufacturiers de Bombardier en matière de produits et services. Ces principales activités sont organisées en trois secteurs : financement fondé sur l'actif, financement de stocks et crédit-bail pour les wagons de chemins de fer. Les notes 4 et 5 afférentes aux états financiers consolidés présentent les activités poursuivies de BC en trois catégories de portefeuilles : financement commercial, qui regroupe les prêts, les contrats de location-financement et les débiteurs cédés à des tiers; débiteurs liés au financement de stocks de concessionnaires de biens de consommation durables; actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation.

Le 26 septembre 2001, la Société a annoncé sa décision de se retirer complètement des secteurs des maisons usinées et des activités de financement destinées aux détaillants, en raison des résultats décevants de ces activités. Ainsi, le 26 novembre 2001, BC a cessé toute nouvelle activité de montage de prêts dans ces secteurs, à l'exception de certaines activités de financement reliées aux ventes de produits récréatifs de Bombardier. Ces dernières activités seront abandonnées dès qu'un tiers aura été trouvé pour le financement de ces produits. Dans le cadre d'un plan visant la liquidation progressive de ces portefeuilles au cours des quelques prochaines années, BC continuera à gérer les comptes existants. Cette décision a donné lieu à une charge spéciale de 662,5 millions \$ (405,1 millions \$ après impôts), qui

a été comptabilisée au troisième trimestre clos le 31 octobre 2001. Cette charge spéciale est essentiellement liée à des provisions pour pertes additionnelles, à la dépréciation d'actifs, à des coûts de soutien du crédit et à des indemnités de cessation d'emploi.

Au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2001, des requêtes en faillite involontaire ont été déposées contre le principal bailleur garant du portefeuille de financement du marché de moindre valeur. À la suite de ces requêtes, et des défauts de paiements de la part de certains bailleurs garants de crédits de ce portefeuille ainsi que de la détérioration de la qualité du crédit de ce portefeuille, une charge spéciale de 79,5 millions \$ (47,7 millions \$ après impôts) a été enregistrée à titre de provisions additionnelles pour pertes.

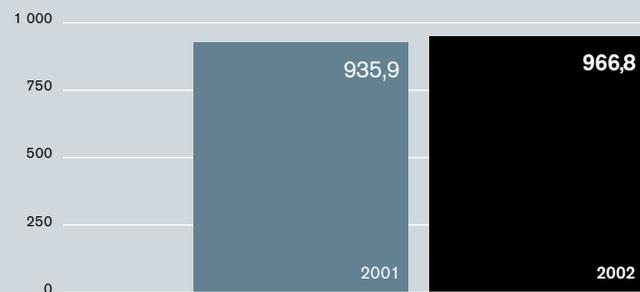
L'analyse qui suit porte sur les actifs générateurs de revenus, lesquels représentent les portefeuilles de débiteurs financiers et de contrats de location-exploitation, sur lesquels BC tire des revenus d'intérêts et de location. Les portefeuilles de contrats de location-exploitation comprennent les actifs inscrits au bilan, loués en vertu de ces contrats, ainsi que les véhicules ferroviaires visés par des contrats de cession-bail. Outre les actifs générateurs de revenus, les actifs sous gestion englobent les prêts et les créances liées à des contrats titrisés de location et vendus à des tiers, sur lesquels BC touche des revenus de gestion. Les prêts titrisés dans le cadre d'opérations publiques, pour les maisons usinées, sont exclus des actifs sous gestion, à la suite de la décision de la Société de se retirer complètement de ce secteur.

Les débiteurs financiers et les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, avant la provision pour pertes sur créances, totalisaient 8,5 milliards \$ au 31 janvier 2002, contre 9,0 milliards \$ au 31 janvier 2001, soit une baisse de 6 %. Cette baisse découle de l'abandon des activités liées aux maisons usinées et aux activités de financement destinées aux détaillants ainsi qu'à la liquidation progressive de portefeuilles. Cette diminution a été partiellement compensée par la croissance des activités de financement fondé sur l'actif découlant d'un affacturage accru des débiteurs auprès de tiers ainsi que par l'affaiblissement du dollar canadien par rapport au dollar américain.

Au 31 janvier 2002, les actifs sous gestion, avant la provision pour pertes sur créances, s'élevaient à 11,9 milliards \$, comparativement à 13,4 milliards \$ au 31 janvier 2001. Ce recul de 12 % découle également en grande partie de la décision de la Société de cesser ses activités liées aux maisons usinées et aux activités de financement destinées aux détaillants ainsi qu'à la liquidation progressive de portefeuilles. Ce recul a été partiellement compensé par la croissance du

REVENUS

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



portefeuille de financement fondé sur l'actif en raison d'un affacturage accru des débiteurs ainsi que par l'affaiblissement du dollar canadien.

La moyenne des actifs générateurs de revenus a été de 9,8 milliards \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002, alors que pour l'exercice précédent, elle avait été de 7,9 milliards \$.

En 2001-2002, les revenus de BC, avant éliminations intersectorielles, ont atteint 966,8 millions \$, soit 9,9 % de la moyenne des actifs générateurs de revenus, contre 935,9 millions \$, soit 11,8 %, pour 2000-2001. La hausse des revenus s'explique essentiellement par la croissance de la moyenne des actifs générateurs de revenus et par les fluctuations du taux de change, en partie compensées par les faibles taux d'intérêt.

Le BAI, avant répartition des intérêts et éléments spéciaux, s'est établi à 41,4 millions \$ ou 4,3 % des revenus pour 2001-2002, soit un montant nettement supérieur aux 23,0 millions \$ ou 2,5 % des revenus de 2000-2001. Cette augmentation, qui est surtout imputable à l'intensification des activités de financement fondé sur l'actif, a été partiellement contrebalancée par un recul des activités de financement de stocks et de crédit-bail pour les wagons de chemins de fer découlant du ralentissement de l'économie aux États-Unis.

Depuis février 2001, la Société a cessé d'attribuer des intérêts débiteurs à BC. Par conséquent, le bénéfice avant impôts et éléments spéciaux au 31 janvier 2002 s'établissait à 41,4 millions \$, contre une perte de 15,4 millions \$ l'exercice précédent, après attribution d'un montant de 38,4 millions \$ à titre d'intérêts de la Société.

FINANCEMENT FONDÉ SUR L'ACTIF

Conformément au mandat stratégique de BC de se recentrer sur les activités manufacturières de Bombardier, l'activité de financement fondé sur l'actif cherche à tirer parti des synergies avec les secteurs du transport et de l'aéronautique de Bombardier. La croissance du portefeuille de financement fondé sur l'actif en 2001-2002 traduit cet engagement.

BC offre du financement fondé sur l'actif essentiellement sous forme de prêts et de créances reposant sur des actifs, principalement à des tiers pour des avions d'affaires et du matériel connexe, du financement intérimaire pour les avions commerciaux, du crédit-bail d'avions d'affaires et d'avions commerciaux neufs et d'occasion, ainsi que l'affacturage de débiteurs pour les secteurs manufacturiers de la Société. À la fin de l'exercice, ce portefeuille représentait 5,9 milliards \$ ou 69 % des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation de BC, en regard de 4,6 milliards \$, ou 51 %, à l'exercice précédent. L'incidence des fluctuations des taux de change compte pour 343,2 millions \$ de cette augmentation en 2001-2002. À la fin de l'exercice, ce portefeuille représentait 49 % des actifs sous gestion, comparativement à 34 % à l'exercice précédent.

Du portefeuille total de financement fondé sur l'actif de 5,9 milliards \$, le portefeuille d'avions d'affaires s'élevait à 2,2 milliards \$ (1,4 milliard \$ US) au 31 janvier 2002, soit 26 % des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, pour un ratio prêt/valeur d'environ 84 %. À titre de comparaison, au 31 janvier 2001, ce portefeuille s'établissait à 1,9 milliard \$ (1,3 milliard \$ US), soit 21 % des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, pour un ratio prêt/valeur d'environ 80 %. Le portefeuille d'avions commerciaux s'établissait à 1,0 milliard \$, ce qui constituait 12 % des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, contre 966,0 millions \$ ou 11 % l'exercice précédent. Ce portefeuille incluait 395,9 millions \$ (248,6 millions \$ US) de financement provisoire pour des avions commerciaux et 630,2 millions \$ (395,8 millions \$ US) portant essentiellement sur la location à long terme d'avions d'occasion, comparativement à respectivement 372,0 millions \$ (248,0 millions \$ US) et 594,0 millions \$ (396,0 millions \$ US) il y a un an. En outre, l'activité de financement fondé sur l'actif finance les débiteurs des secteurs manufacturiers de Bombardier. Au 31 janvier 2002, ce portefeuille totalisait 2,5 milliards \$, soit 29 % des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, comparativement à 1,7 milliard \$, soit 19 % à l'exercice précédent, cette progression découlant surtout du secteur du transport.

FINANCEMENT DE STOCKS

Les activités de financement de stocks de BC consistent à fournir du financement sur une base garantie à des détaillants qui achètent des produits à stocker aux États-Unis et au Canada. Les principaux marchés sont les équipements pour les produits marins, les produits récréatifs fabriqués par Bombardier, les maisons usinées et les véhicules récréatifs motorisés.

Au 31 janvier 2002, les portefeuilles de financement de stocks inscrits au bilan s'élevaient à 1,0 milliard \$, ou 11 % des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, contre 1,0 milliard \$ ou 11 % l'année précédente. Compte tenu de portefeuilles titrisés de 1,9 milliard \$, les activités de financement de stocks totalisaient 2,9 milliards \$ ou 24 % des actifs sous gestion, tandis qu'ils étaient de 2,9 milliards \$ ou 22 % à l'exercice précédent. Les produits récréatifs de Bombardier constituaient 28 % du portefeuille de financement de stocks des actifs sous gestion en 2001-2002, contre 23 % pour l'exercice précédent.

Si l'on tient compte des augmentations de 166,1 millions \$ découlant des fluctuations des taux de change, les activités de financement de stocks ont accusé une baisse en 2001-2002, en raison d'un ralentissement généralisé de l'économie aux États-Unis.

CRÉDIT-BAIL POUR LES WAGONS

Les activités de crédit-bail pour les wagons de chemins de fer de BC consistent à louer à des tiers des wagons de marchandises et à offrir un service intégral d'entretien ou des services de gestion à des propriétaires et à des utilisateurs de wagons de marchandises sur les marchés nord-américains. Dans le cas du crédit-bail pour les wagons, BC achète des wagons de marchandises, normalement auprès d'un tiers fabricant, et signe un contrat de cession-bail avec une institution financière. Celle-ci devient propriétaire de l'actif, BC étant le locataire. BC sous-loue ensuite l'actif à l'utilisateur de l'équipement. La durée du contrat de sous-location est habituellement de trois à sept ans.

Au 31 janvier 2002, les activités de crédit-bail pour les wagons inscrites au bilan s'établissaient à 65,8 millions \$, soit 1 % des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation de BC, comparativement à 173,7 millions \$, soit 2 %, pour l'exercice précédent. Au 31 janvier 2002, les activités de crédit-bail pour les wagons représentaient 1,1 milliard \$ ou 10 % des actifs sous gestion, incluant une augmentation de 65,7 millions \$ découlant des fluctuations des taux de change en 2001-2002, contre 1,1 milliard \$ ou 8 % au 31 janvier 2001.

La croissance du portefeuille de crédit-bail pour les wagons a ralenti en 2001-2002 en raison du ralentissement économique généralisé aux États-Unis et des efforts déployés pour maintenir des taux d'utilisation acceptables dans un contexte de contraction de la demande. En tout, 525 voitures ont été ajoutées au parc, qui compte maintenant 15 669 unités. Les taux d'utilisation moyens ont été de 89 %, en regard de 93 % pour l'exercice précédent. Ce secteur d'activité, qui a déjà établi sa présence sur le marché et qui dispose d'un parc composé de nouveaux wagons de chemins de fer de grande capacité, devrait profiter de la reprise économique aux États-Unis.

ACTIVITÉS ABANDONNÉES

En raison de l'abandon des activités liées aux maisons usinées et au financement de biens de consommation, les portefeuilles correspondants inscrits au bilan ont diminué, passant de 2,3 milliards \$ en 2000-2001, soit 26 % des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, à 1,1 milliard \$ ou 13 % en 2001-2002. Ces portefeuilles se sont élevés à 1,4 milliard \$, soit 12 % des actifs sous gestion, y compris une augmentation de 79,2 millions \$ imputable aux fluctuations des taux de change, en regard de 3,7 milliards \$ ou 28 % pour 2000-2001. La direction s'attend à ce que la taille des portefeuilles de maisons usinées soit considérablement diminuée d'ici quelques années, alors que les portefeuilles des activités de financement destinées aux détaillants devraient être complètement liquidés d'ici trois à quatre ans.

BC continue aussi à liquider ses portefeuilles de financement et gestion de technologies, de financement d'équipement commercial du marché intermédiaire et du marché de moindre valeur. Ces portefeuilles devraient être pratiquement liquidés d'ici deux à trois ans. Au 31 janvier 2002, ces portefeuilles figurant au bilan, correspondaient à 533,0 millions \$, soit 6 % des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, contre 878,2 millions \$, soit 10 %, au 31 janvier 2001. Ils constituaient 5 % des actifs sous gestion, soit 622,8 millions \$, comparativement à 8 %, soit 1,1 milliard \$, il y a un an.

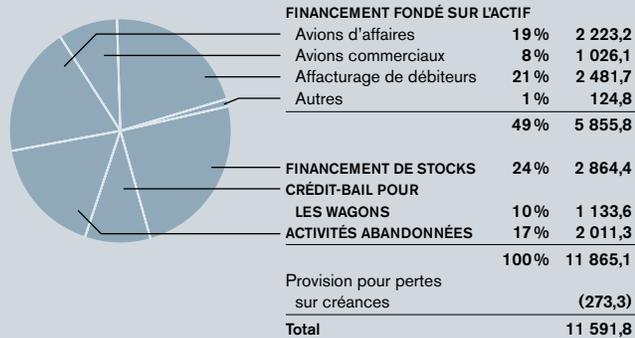
PRINCIPALES ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Les principales activités de financement de BC sont présentées en détail dans la section Situation de trésorerie et sources de financement, à la page 57.

ACTIFS SOUS GESTION

Au 31 janvier 2002

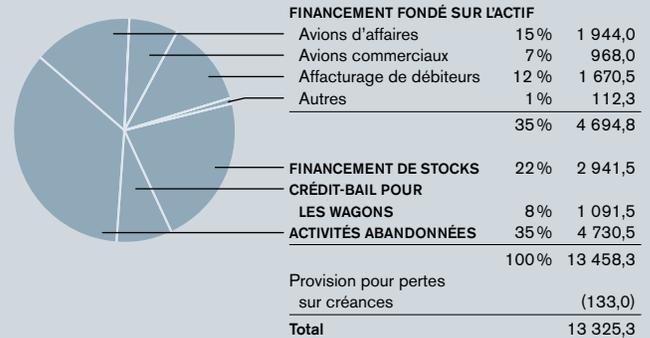
(en millions de dollars canadiens)



ACTIFS SOUS GESTION

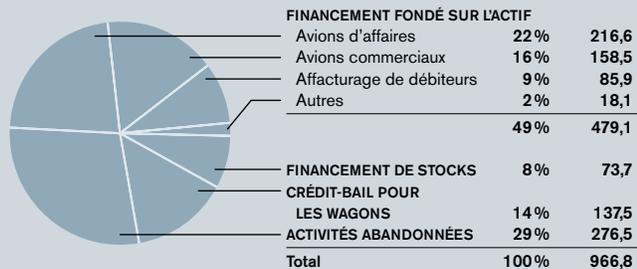
Au 31 janvier 2001

(en millions de dollars canadiens)



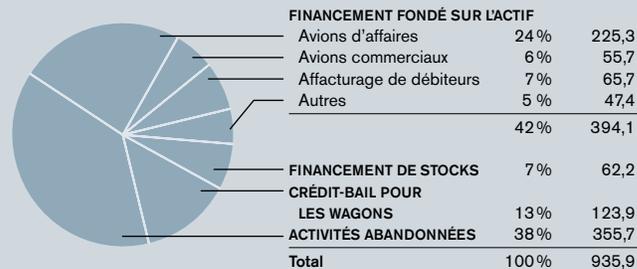
REVENUS

Exercice terminé le 31 janvier 2002
(en millions de dollars canadiens)



REVENUS

Exercice terminé le 31 janvier 2001
(en millions de dollars canadiens)



GESTION DES RISQUES

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

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

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

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

Des risques d'exploitation peuvent survenir lorsque l'exploitation n'est pas efficiente. Les processus et les politiques de contrôles internes, de systèmes d'information et d'exploitation sont passés en revue régulièrement afin de réduire ces risques.

Le risque de valeurs résiduelles découle de l'écart possible entre la valeur résiduelle estimative des actifs au début du bail et leur valeur réelle à la fin du bail. BC évalue régulièrement le risque de valeurs résiduelles et a mis en œuvre des systèmes et procédés visant à contrôler et à réduire un tel risque.

BC établit une provision pour pertes sur créances ainsi que le niveau de capital requis pour chaque portefeuille selon la méthode du rendement du capital ajusté au risque (« RAROC »). Cette méthode permet de fixer le niveau de provision requis d'après la probabilité de manquement et la gravité prévue des pertes subies dans le cas d'un manquement pour chacun des portefeuilles. En outre, cette méthode établit la somme de capital nécessaire pour couvrir les manquements imprévus. Selon cette méthode, BC considère que financer ses actifs sous gestion avec un ratio d'emprunts aux capitaux propres, au bilan et hors bilan de 9 pour 1 (y compris la dette subordonnée envers Bombardier) est adéquat.

SERVICES IMMOBILIERS

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

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

SITUATION DE TRÉSORERIE ET SOURCES DE FINANCEMENT

SITUATION FINANCIÈRE

BOMBARDIER

Le total de l'actif consolidé des secteurs manufacturiers s'élevait à 19,9 milliards \$ au 31 janvier 2002 en regard de 12,4 milliards \$ au 31 janvier 2001, soit une hausse de 60 %, qui est surtout attribuable à la consolidation des comptes d'Adtranz et à l'écart d'acquisition connexe. En outre, les stocks plus élevés du secteur aéronautique du fait de la réduction des cadences de production et des investissements dans de nouveaux programmes, soit le Bombardier CRJ900 et le Bombardier Continental, les investissements dans des immobilisations corporelles et le lancement des activités liées aux moteurs hors-bord par suite de l'acquisition des actifs d'OMC ont contribué à ce résultat. Le total de l'actif, à l'exclusion des espèces et quasi-espèces, de l'écart d'acquisition et de l'investissement dans BC et des avances à BC, a compté pour 73 % des revenus, en regard de 62 % pour l'exercice précédent. Cette progression résulte de la hausse des stocks du secteur aéronautique et de la consolidation des revenus d'Adtranz pour huit mois seulement.

Les emprunts à court terme, moins les espèces et quasi-espèces, ont totalisé 878,9 millions \$ au 31 janvier 2002 en regard d'espèces et quasi-espèces de 1,4 milliard \$ à la fin de l'exercice précédent. Cette diminution de 2,2 milliards \$ des espèces et quasi-espèces résulte surtout de l'augmentation des stocks d'un montant de 2,5 milliards \$, du règlement de l'acquisition des actifs liés aux moteurs hors-bord et d'Adtranz, et des investissements dans des immobilisations corporelles, en partie contrebalancée par l'émission de 1,2 milliard \$ d'emprunt à long terme.

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

Le total des stocks était de 9,0 milliards \$ au 31 janvier 2002, contre 6,4 milliards \$ à l'exercice précédent, soit une hausse de 2,5 milliards \$ qui découle surtout des niveaux de stocks plus élevés occasionnés par la réduction des cadences de production du secteur aéronautique par suite du ralentissement généralisé de l'économie américaine et des événements du 11 septembre. Les niveaux de stocks devraient revenir à la normale alors que la chaîne d'approvisionnement s'adaptera à ces cadences de production. De plus, des investissements dans de nouveaux programmes, soit le Bombardier CRJ900 et le Bombardier Continental, le lancement des activités liées aux moteurs hors-bord et l'acquisition d'Adtranz ont contribué à la hausse. Les stocks du secteur aéronautique, avant la déduction des avances et des facturations progressives, représentaient 69 % du total des stocks au 31 janvier 2002, comparativement à 75 % à la fin de l'exercice précédent, tandis que les stocks du secteur transport comptaient pour 27 %.

La direction révise périodiquement les hypothèses auxquelles elle a recours pour les programmes d'aéronautique. Le recouvrement de la valeur comptable des actifs liés aux programmes d'aéronautique fait l'objet d'incertitudes quant à la mesure. La note 6 afférente aux états financiers consolidés divulgue le total des coûts non récurrents et l'excédent sur les coûts moyens de production dont le recouvrement dépend des commandes fermes futures des clients pour les programmes en production commerciale et les coûts non récurrents pour ceux qui ne sont pas encore en production commerciale. Au total, ces coûts représentent 24 % des revenus du secteur aéronautique au 31 janvier 2002, en regard de 22 % au 31 janvier 2001. Cette augmentation tient principalement à la hausse des coûts non récurrents pour les programmes qui ne sont pas encore en production commerciale. Bien que le pourcentage des revenus soit demeuré relativement stable, la valeur des coûts non récurrents et de l'excédent sur les coûts moyens de production dont le recouvrement dépend des commandes fermes futures des clients pour les programmes en production commerciale est passée de 2,1 milliards \$ en 2000-2001 à 2,5 milliards \$ en 2001-2002. Cette majoration résulte de la baisse des commandes fermes d'avions d'affaires et des programmes d'avions dont la livraison ne fait que commencer.

Le total des avances et facturations progressives s'est accru de 6,4 milliards \$ en 2000-2001 à 7,6 milliards \$ en 2001-2002, en raison de l'inclusion d'avances d'un montant de 2,7 milliards \$ pour l'acquisition d'Adtranz, en partie contrebalancée par les 761,3 millions \$ liés à l'évolution des contrats existants dans le secteur transport. De plus, les avances ont été diminuées d'un montant de 743,1 millions \$ dans le secteur aéronautique, principalement à la suite de la baisse des commandes obtenues dans le segment des avions d'affaires. Des avances et facturations progressives de 4,6 milliards \$ sont déduites des stocks au 31 janvier 2002, comparativement à 4,0 milliards \$ à la fin de l'exercice précédent. Les avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes, présentées à titre de passifs, ont

ROTATION DES STOCKS (RATIO DES REVENUS SUR LES STOCKS DE CLÔTURE)

Exercices terminés les 31 janvier



progressé à 3,0 milliards \$ à la fin de l'exercice 2001-2002, comparativement à 2,4 milliards \$ à la fin du dernier exercice.

Au 31 janvier 2002, l'écart d'acquisition lié à l'acquisition d'Adtranz était de 2,7 milliards \$.

Au 31 janvier 2002, les autres actifs s'établissaient à 1,5 milliard \$, contre 421,6 millions \$ au 31 janvier 2001. Cette croissance résulte principalement des actifs incorporels, des impôts sur les bénéfices reportés et des actifs au titre des prestations constituées relativement à l'acquisition d'Adtranz.

Bombardier a l'intention de maintenir le ratio d'emprunts aux capitaux propres au bilan et hors bilan (y compris la dette subordonnée) de BC à environ 9 pour 1. Étant donné la perte nette subie pendant l'exercice en raison d'éléments spéciaux, Bombardier a accru ses investissements dans les capitaux propres et la dette subordonnée de BC de 347,5 millions \$ au cours de 2001-2002, en regard de 331,8 millions \$ pour l'exercice précédent. Des avances à court terme de 20,0 millions \$ avaient été consenties à BC au 31 janvier 2002, contre 205,5 millions \$ au 31 janvier 2001.

Les créiteurs et frais courus se sont élevés de 3,5 milliards \$ en 2001-2002, ce qui tient surtout à l'acquisition d'Adtranz. Les autres passifs ont augmenté de 431,1 millions \$ en 2001-2002, surtout en raison de l'augmentation de 544,1 millions \$ du passif au titre des prestations constituées découlant majoritairement de l'acquisition d'Adtranz et en partie neutralisée par un recul de 62,0 millions \$ des impôts à payer et une diminution de 76,4 millions \$ des impôts sur les bénéfices reportés.

En 2001-2002, le total de l'encours de la dette à long terme a grimpé à 2,1 milliards \$, contre 879,4 millions \$ au 31 janvier 2001. Le ratio d'emprunts aux capitaux propres de Bombardier, y compris les espèces et quasi-espèces, s'établissait à 42 % au 31 janvier 2002. Bombardier s'attend à ce que son ratio d'emprunts aux capitaux propres avoisine les 30 % d'ici la fin de 2002-2003, après le retour à la normale des niveaux de stocks aéronautiques.

Le 8 mars 2002, la Société a émis 9 400 000 actions privilégiées de série 4 (taux de dividende de 6,25 %) pour une contrepartie nette de 227,6 millions \$. Compte tenu de l'émission, le ratio d'emprunts aux capitaux propres de Bombardier aurait été de 39 % au 31 janvier 2002.

Le redressement de conversion reporté compris dans les capitaux propres s'élevait à un montant créditeur de 108,5 millions \$ au 31 janvier 2002 contre un montant débiteur de 17,6 millions \$ à la fin de l'exercice précédent. Cet écart est attribuable à l'affaiblissement du dollar canadien par rapport à l'euro et au dollar américain en 2001-2002.

BC

Les portefeuilles de débiteurs financiers et d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, avant la provision pour pertes sur créances, qui représentent les actifs les plus importants de BC, s'établissaient à 8,5 milliards \$ au 31 janvier 2002, en regard de 9,0 milliards \$ au 31 janvier 2001, soit un recul de 6 % surtout

attribuable à l'abandon des secteurs des maisons usinées et du financement de biens de consommation, abandon qui a en partie été neutralisé par la croissance des principales activités. Compte tenu des prêts et des créances liées à des contrats de location gérés, titrisés et vendus à des tiers et du parc de wagons de marchandises détenus en vertu de contrats de cession-bail, les actifs sous gestion se sont respectivement élevés à 11,9 milliards \$ et 13,4 milliards \$ au 31 janvier 2002 et 2001, pour une baisse de 12 %, qui découle aussi de l'abandon des secteurs des maisons usinées et des activités de financement destinées aux détaillants, abandon qui a en partie été neutralisé par la croissance des principales activités. Le détail des portefeuilles de débiteurs financiers et d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation figure aux notes 4 et 5 afférentes aux états financiers consolidés.

Le levier financier de BC, soit le ratio d'emprunts aux capitaux propres au bilan et hors bilan (y compris la dette subordonnée envers Bombardier) était de 7,8 pour 1 au 31 janvier 2002 et de 8,7 pour 1 au 31 janvier 2001. Comme indiqué antérieurement, Bombardier vise un ratio de 9 pour 1 pour ce secteur. Des renseignements détaillés sur les emprunts à court terme et la dette à long terme de BC sont présentés aux notes 10 et 12 afférentes aux états financiers consolidés.

AUTRES RENSEIGNEMENTS IMPORTANTS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

BOMBARDIER INC.

D'après le taux actuel de dividende des actions ordinaires classe A (droits de vote multiples) et des actions subalternes à droit de vote classe B et le taux établi dans les statuts de fusion de la Société pour les actions privilégiées de série 2 ainsi que le nombre d'actions en circulation au 31 janvier 2002, les versements de dividendes seraient de 264,8 millions \$ en 2002-2003. Compte tenu des actions privilégiées de série 4 émises le 8 mars 2002, les versements de dividendes seraient de 279,5 millions \$ en 2002-2003.

BOMBARDIER

Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation, avant les variations des soldes hors caisse liés à l'exploitation, se sont élevés à 1,8 milliard \$ en 2001-2002, comparativement à 1,5 milliard \$ l'exercice précédent, une hausse de 18 %, qui résulte principalement de l'augmentation du bénéfice avant éléments spéciaux. Au cours de 2001-2002, les flux de trésorerie utilisés pour les soldes hors caisse liés à l'exploitation se sont établis à 2,7 milliards \$, contre 629,4 millions \$ pour l'exercice précédent. Les flux de trésorerie ont été requis par les exigences en matière de fonds de roulement d'Adtranz de 716,9 millions \$, les niveaux de stocks plus élevés du secteur aéronautique par suite d'ajustements des cadences de production, et la baisse des avances pour les avions d'affaires. Des détails sur les

variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation figurent à la note 22 afférente aux états financiers consolidés. Les flux de trésorerie utilisés pour les activités d'exploitation ont totalisé 882,4 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002, comparativement à des flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation de 913,0 millions \$ pour l'exercice précédent. Les flux de trésorerie utilisés pour payer les impôts sur les bénéfices ont atteint 79,8 millions \$ en 2001-2002, comparativement à 76,0 millions \$ pour l'exercice précédent.

Les dépenses en capital relatives aux immobilisations corporelles se sont élevées à 789,8 millions \$ en 2001-2002, comparativement à 395,4 millions \$ en 2000-2001. Dans le secteur aéronautique, les acquisitions d'immobilisations corporelles se sont élevées à 311,6 millions \$ en 2001-2002, par rapport à 307,2 millions \$ à l'exercice précédent. Les investissements les plus importants ont été effectués pour la construction d'une nouvelle installation de fabrication pour la production de Bombardier CRJ700 et CRJ900, pour l'accroissement de la capacité de production des CRJ100/200 et pour la construction d'un nouveau terminal à l'aéroport de Belfast. Dans le secteur produits récréatifs, les acquisitions d'immobilisations corporelles ont été de 172,7 millions \$ en 2001-2002, par rapport à 32,0 millions \$ pour l'exercice précédent, et avaient principalement trait aux nouvelles installations de fabrication et à l'outillage connexe liés aux moteurs Johnson et Evinrude. Enfin, dans le secteur transport, les acquisitions d'immobilisations corporelles, qui se rapportent à la construction d'un centre de service au Royaume-Uni pour le contrat Virgin Trains et à l'achat d'équipement à l'appui d'autres nouveaux contrats, ont totalisé 305,5 millions \$ en 2001-2002, en regard de 56,2 millions \$ pour l'exercice précédent. La répartition des immobilisations corporelles par secteur géographique figure à la note 27 afférente aux états financiers consolidés.

Au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2002, Bombardier a investi 979,8 millions \$ pour l'acquisition de la majorité des actifs nets d'OMC et des actions d'Adtranz, opérations qui sont décrites en détail à la note 2 afférente aux états financiers consolidés. Aucune acquisition d'entreprise n'a été effectuée en 2000-2001.

Les flux de trésorerie provenant des activités de financement ont atteint 1,9 milliard \$ en 2001-2002, comparativement à des flux de trésorerie de 589,6 millions \$ utilisés dans des activités de financement en 2000-2001. Cette variation découle des augmentations de 986,5 millions \$ des emprunts à court terme et de 1,2 milliard \$ de la dette à long terme. L'augmentation de 986,5 millions \$ des emprunts à court terme provient essentiellement de l'émission de billets à taux variable venant à échéance le 1^{er} août 2002.

La progression de la dette à long terme résulte essentiellement de l'émission sur les marchés européens de billets totalisant 697,5 millions \$ (500,0 millions €) et 388,8 millions \$ (175,0 millions £) et venant respectivement à échéance en février 2008 et en février 2006. La tranche en euros de cette obligation servira de couverture contre le

risque de la Société relatif aux fluctuations des taux de change découlant de ses investissements dans des entités d'exploitation européennes.

En 2001-2002, les versements de dividendes se sont élevés à 264,5 millions \$ par rapport à 202,8 millions \$ pour l'exercice précédent. Un total de 15,9 millions d'actions ordinaires classe A (droits de vote multiples) et d'actions subalternes à droit de vote classe B ont été rachetées pour un montant de 303,8 millions \$ en 2000-2001. Le remboursement de la dette à long terme a été de 48,4 millions \$ pour 2001-2002, comparativement à 139,0 \$ millions pour l'exercice précédent. L'émission d'actions à des employés dans le cadre des régimes d'options d'achat d'actions au comptant a totalisé 26,2 millions \$ (4,7 millions d'actions) en 2001-2002, par rapport à 17,6 millions \$ (4,3 millions d'actions) pour le dernier exercice.

En raison des éléments indiqués ci-dessus, les emprunts à court terme moins les espèces et quasi-espèces de Bombardier s'élevaient à 878,9 millions \$ au 31 janvier 2002, en regard d'espèces et quasi-espèces de 1,4 milliard \$ à la fin de l'exercice précédent.

BC

Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation se sont élevés à 193,8 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002, comparativement à des flux de trésorerie de 13,1 millions \$ utilisés pour des activités d'exploitation à l'exercice précédent. Ces montants tiennent compte du bénéfice net avant éléments spéciaux de 24,6 millions \$ en 2001-2002, contre une perte nette avant éléments spéciaux de 9,1 millions \$ en 2000-2001. Les flux de trésorerie utilisés pour les soldes hors caisse liés à l'exploitation se sont établis à 111,3 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002, surtout par suite de la hausse des débiteurs, en regard de 200,7 millions \$ pour l'exercice précédent.

La hausse de 868,2 millions \$ des débiteurs financiers au cours de 2001-2002 a été financée par l'augmentation de 2,7 milliards \$ de la dette à long terme au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2002, en partie compensée par une diminution de 960,5 millions \$ des emprunts à court terme. Si l'on compare ces sommes à celles de l'exercice précédent, les débiteurs financiers avaient augmenté de 1,8 milliard \$, la dette à long terme, de 1,4 milliard \$, et les emprunts à court terme, de 458,1 millions \$. L'investissement dans BC et les avances qui lui ont été consenties se sont accrus de 90,4 millions \$ pendant l'exercice, en regard de 77,5 millions \$ à l'exercice précédent. Cette progression découle d'un investissement de 347,5 millions \$ dans la dette subordonnée et les capitaux propres de BC, compensé par une réduction des avances de Bombardier au montant de 185,5 millions \$ et des effets de la conversion de devises, chiffrés à 71,4 millions \$. Les montants correspondants de l'exercice précédent consistaient en une hausse de 331,8 millions \$ de l'investissement dans la dette subordonnée et les capitaux propres de BC et une réduction de 254,3 millions \$ des avances de Bombardier.

L'investissement dans la dette subordonnée et les capitaux propres de BC a été fait dans le but de maintenir un ratio d'emprunts aux capitaux propres d'environ 9 pour 1.

SOURCES DE FINANCEMENT

BOMBARDIER

La Société continue à suivre de près ses sources de liquidités à court terme, qu'elle juge adéquates pour ses activités. Comme prévu, Bombardier Inc. a renouvelé, jusqu'en septembre 2002, la tranche de 750,0 millions \$ de sa facilité de crédit bancaire de 364 jours auprès d'un consortium bancaire nord-américain. En vue d'augmenter au maximum les montants disponibles en vertu de ses facilités de crédit, Bombardier a continué d'assurer des lettres de crédit de soutien auprès d'un groupe de sociétés internationales d'assurance et de réassurance de premier ordre. Ainsi, la Société a dégagé environ 600,0 millions \$ qui étaient disponibles en vertu de ses lignes de crédit bancaire au 31 janvier 2002. Bombardier émet régulièrement des lettres de crédit de soutien en garantie des avances versées par les clients ou relativement à l'exécution de ses travaux en tant que fabricant.

La Société a aussi été active sur les marchés d'emprunts à terme au cours de l'exercice écoulé, en émettant des billets en livres sterling, en euros et en yens. En février 2001, Bombardier Inc. a émis des billets à taux fixe, de 500,0 millions € et de 175,0 millions £, échéant respectivement en février 2008 et en février 2006. En août 2001, Bombardier Inc. a émis pour 250,0 millions \$ de billets à taux variable, d'une échéance de 13 mois, sur les marchés canadiens, et Bombardier Corporation, filiale en propriété exclusive de Bombardier Inc., a émis des billets à taux variable de 200,0 millions € et de 20,0 milliards ¥, d'une échéance de 13 mois, sur les marchés de la zone euro.

En acquérant Adtranz, Bombardier a eu accès à 65 facilités de crédit bancaire individuelles servant à émettre des lettres de crédit de soutien. L'encours de ces facilités correspondait à 2,3 milliards \$ au moment de l'acquisition. La Société a l'intention de regrouper ces lignes de crédit et ses principales facilités de crédit consortiales au cours de 2002-2003.

En 2000-2001, Bombardier Inc. a consolidé ses facilités de crédit bancaire nord-américaines, prolongé leur échéance et augmenté les montants disponibles en vertu de ces facilités. Bombardier Inc. et ses filiales manufacturières nord-américaines ont remplacé leurs facilités canadiennes et américaines par une ligne de crédit renouvelable non garantie de cinq ans de 1,0 milliard \$ et une ligne de crédit renouvelable non garantie de 364 jours de 750,0 millions \$ auprès d'un consortium de grandes banques nord-américaines. Au cours de la même période, Bombardier Inc. a accru son programme de papier commercial canadien de 450,0 millions \$ à 1,0 milliard \$. Elle a aussi entamé son programme d'assurance de lettres de crédit de soutien au moyen de trois opérations évaluées à environ 969,0 millions \$.

De plus amples renseignements sur les sommes disponibles et prélevées en vertu des facilités de crédit bancaire et sur le solde des emprunts aux 31 janvier 2002 et 2001 figurent aux notes 10 et 12 afférentes aux états financiers consolidés.

BC

Au cours de 2001-2002, BC a été actif sur les marchés financiers. Comme prévu, Bombardier Capital Ltée a renouvelé sa facilité de crédit bancaire consortiale ferme de 364 jours, d'un montant de 700,0 millions \$, jusqu'en septembre 2002. Bombardier Capital Inc. a également renouvelé sa tranche de 600,0 millions \$ US de la facilité de crédit bancaire consortiale ferme de 364 jours, jusqu'en septembre 2002.

Au cours de l'exercice, Bombardier Capital Ltée a émis la dernière tranche de 100,0 millions \$ de billets à taux fixe, en vertu de son programme initial de billets à moyen terme, et a renouvelé ce programme pour une somme additionnelle de 1250,0 millions \$. Un total de 200,0 millions \$ de billets à taux fixe ont été émis dans le cadre du programme renouvelé au cours de l'exercice. Bombardier Capital Inc. a achevé son programme initial de billets à moyen terme en émettant 750,0 millions \$ US de billets à taux fixe et à taux variable et a renouvelé ce programme pour un montant additionnel de 4,0 milliards \$ US. En vertu du nouveau programme, des billets à taux variable de 510,0 millions \$ US et de 6,0 milliards ¥ avaient été émis au 31 janvier 2002. Le programme de financement de Bombardier Capital Inc. a été complété avec un placement privé de cinq ans de 220,0 millions \$ US en décembre 2001.

En 2000-2001, Bombardier Capital Ltée a obtenu une ligne de crédit renouvelable de 364 jours, d'un montant de 700,0 millions \$, auprès d'un consortium de grandes banques canadiennes et a augmenté son programme de papier commercial d'un montant équivalent. Elle a émis 250,0 millions \$ de billets à taux fixe et à taux variable dans le cadre de son programme de billets à moyen terme. Au cours de la même période, Bombardier Capital Inc. a signé des ententes de crédit renouvelables fermes de cinq ans et de 364 jours, de respectivement 600,0 millions \$ US et 600,0 millions \$ US, avec un consortium de certaines des plus grandes banques américaines et a renouvelé son programme de papier commercial de 1,2 milliard \$ US. Bombardier Capital Inc. a également émis environ 450,0 millions \$ US de billets à taux fixe et à taux variable dans le cadre de son programme de billets à moyen terme au cours de 2000-2001.

Soutien de crédit

Les programmes de billets à moyen terme américain et canadien, respectivement de Bombardier Capital Inc. et de Bombardier Capital Ltée, comportent des clauses restrictives identiques et des lettres de soutien de la Société connues sous le nom de Keepwell. Elles ont été introduites en 1999 et sont conformes à celles des facilités de crédit bancaire. L'entente Keepwell de Bombardier prévoit une participation d'au moins 51 % dans Bombardier Capital Ltée et Bombardier

Capital Inc. Elle prévoit aussi une injection de capitaux si certains niveaux minimums de valeur nette ne sont pas atteints ou si le ratio de couverture des charges fixes devient inférieur à 1,2 fois. Finalement, elle contient l'engagement de Bombardier Inc. de maintenir, dans ses émissions de dette publique futures, les clauses de défaut croisé présentement en vigueur.

Arrangements hors bilan

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

[A] Contrats de location

Bombardier loue certains de ses bâtiments et équipements et prend en charge des obligations au titre de contrats de location-exploitation pour les avions vendus avec reprise. Bombardier et BC financent respectivement des avions et des wagons de marchandises par des opérations de cession-bail. Au 31 janvier 2002, les loyers minimums, non actualisés, de la Société en vertu de ces contrats s'établissaient à 2,2 milliards \$ pour les opérations de cession-bail et à 1,6 milliard \$ pour les contrats de location-exploitation, 361,5 millions \$ se rapportant aux obligations au titre de contrats de location prises en charge à l'égard des avions vendus avec reprise. Ils sont présentés à la note 25 afférente aux états financiers consolidés.

[B] Opérations de titrisation

Au cours de l'exercice, BC a été moins actif sur les marchés publics et privés de titrisation, surtout en raison de la diminution progressive de ses activités de financement de détail.

Bombardier Capital Inc. n'a effectué aucune nouvelle opération de titrisation publique ou privée relativement à ses portefeuilles de financement de biens de consommation et de maisons usinées. Ses activités se sont limitées au renouvellement de deux facilités auprès d'entités privées qui ont titrisé des prêts à la consommation, soit une facilité de 147,0 millions \$ US en décembre 2001 et une facilité de 250,0 millions \$ US en janvier 2002. Pour ce qui est du portefeuille de financement de stocks, Bombardier Capital Inc. a conclu, en novembre 2001, une facilité de financement de 427,0 millions \$ US servant à remplacer une opération de titrisation publique d'un même montant venant à échéance et portant sur le financement de stocks, pour laquelle l'amortissement final du remboursement de capital s'étend jusqu'au 15 avril 2002. Bombardier Capital Inc. disposait, au 31 janvier 2002, de six facilités auprès d'entités privées ainsi que deux programmes publics lui permettant de placer des titres adossés à des créances et qui totalisaient 2,1 milliards \$ US, contre 1,9 milliard \$ US au 31 janvier 2001, dont 1,4 milliard \$ US était utilisé au 31 janvier 2002. Ces montants sont inclus au tableau de la page suivante.

Bombardier Capital Ltée a renouvelé, en octobre 2001, ses facilités de titrisation de créances liées au financement de stocks auprès d'une banque à charte canadienne, réduisant ainsi l'engagement d'achat de 140,0 millions \$ à 128,8 millions \$. Le total des facilités de financement disponibles pour Bombardier Capital Ltée au 31 janvier 2002 était de 328,8 millions \$, en baisse par rapport à 340,0 millions \$ au 31 janvier 2001, dont 218,8 millions \$ étaient utilisés au 31 janvier 2002. Ces montants sont également inclus au tableau de la page suivante.

En 2000-2001, Bombardier Capital Inc. a effectué des opérations publiques et privées sur les marchés de titrisation pour des prêts relatifs au financement de stocks, de biens de consommation et de maisons usinées. Une opération publique de 400,0 millions \$ US et une opération privée de 265,0 millions \$ US visant des titres adossés à des créances ont été effectuées en septembre 2000 et en janvier 2001 pour des créances liées respectivement au financement de stocks et au financement de biens de consommation. Ces opérations de titrisation ont été comptabilisées à titre de ventes des prêts sous-jacents. Également en janvier 2001, une opération publique de 285,0 millions \$ US visant des titres adossés à des créances a été réalisée relativement aux prêts pour les maisons usinées. Cette opération a été comptabilisée en tant que financement par emprunt. En outre, au 31 janvier 2001, Bombardier Capital Inc. disposait de facilités de financement auprès d'entités privées lui permettant de placer des titres adossés aux trois catégories d'actifs pour un total de 1,1 milliard \$ US, dont 645,0 millions \$ US étaient utilisés au 31 janvier 2001. En 2000-2001, Bombardier Capital Ltée a haussé de 90,0 millions \$ les sommes disponibles de sources similaires de titres adossés à des créances, qui s'élèvent maintenant à 340,0 millions \$, dont 330,0 millions \$ étaient utilisés au 31 janvier 2001.

Le risque maximum découlant des améliorations des termes de crédit offertes relativement à des structures de titrisation hors bilan est présentée à la note 4 afférente aux états financiers consolidés et s'établissait à 621,9 millions \$ au 31 janvier 2002. Les pertes éventuelles qui découleraient des améliorations des termes de crédit ont été inscrites à titre de provision pour pertes sur créances. Les pertes prévues ont été estimées d'après la méthode utilisée pour évaluer les pertes de BC liées aux débiteurs financiers. La Société ne s'est pas engagée à offrir des liquidités ou toute autre forme de soutien financier à des structures de titrisation autre que les améliorations des termes de crédit décrites précédemment.

[C] Autres arrangements

BC gère un portefeuille de créances liées à des contrats de location à l'égard de ses activités abandonnées de financement et gestion de technologies. L'encours de ce portefeuille au 31 janvier 2002 s'élevait à 89,9 millions \$ (194,2 millions \$ au 31 janvier 2001).

Le secteur aéronautique de la Société a conclu diverses ententes avec des tiers en vertu desquelles il vend des droits rattachés à certains

Les engagements et le solde des opérations de titrisation se dégagent comme suit :

| en millions de dollars canadiens | | 2002 | | 2001 | |
|-------------------------------------|-------------------|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Opérations de titrisation | Engagement | Solde | | Solde | |
| | | Au bilan | Hors bilan | Au bilan | Hors bilan |
| Publiques | | | | | |
| Financement de stocks | 1 300,0 \$ | 215,4 \$ | 1 084,6 \$ | 245,7 \$ | 1 264,9 \$ |
| Maisons usinées ⁽¹⁾ | — | — | — | 2 067,6 | 867,2 |
| Privées | | | | | |
| Financement de stocks | 1 486,6 | 166,7 | 806,1 | 90,6 | 704,5 |
| Financement destiné aux détaillants | 632,1 | 257,8 | 313,8 | 163,3 | 467,9 |
| Maisons usinées | 239,0 | 187,6 | — | — | — |
| Total | 3 657,7 \$ | 827,5 \$ | 2 204,5 \$ | 2 567,2 \$ | 3 304,5 \$ |

⁽¹⁾ Les opérations de titrisation publiques relativement aux maisons usinées ne sont plus considérées comme des actifs sous gestion par suite de la décision de la direction de se retirer de ces activités en septembre 2001. Ces portefeuilles ne sont donc pas inclus dans le tableau ci-dessus (voir la note 4 afférente aux états financiers consolidés).

contrats de fabrication de façon continue. Au 31 janvier 2002, les droits vendus totalisaient 424,0 millions \$ (880,0 millions \$ au 31 janvier 2001). Ils sont comptabilisés à titre d'avances reçues et sont déduits des stocks ou présentés à titre d'avances en excédent des coûts connexes. Relativement à ces ventes, la Société a fourni un recours à un acheteur qui s'élevait à 27,9 millions \$ au 31 janvier 2002.

La note 25 [A] afférente aux états financiers consolidés tient compte du risque maximum de la Société en vertu de ce recours. Les revenus et les profits connexes provenant des ventes d'avions sont constatés au moment de la livraison, et la vente des droits n'accélère pas la comptabilisation des revenus et des profits.

La Société offre des services de gestion à une entité à vocation spéciale (« EVS ») non apparentée, conçue pour financer certaines ventes d'avions de la Société, en contrepartie d'honoraires. Au 31 janvier 2002, la Société n'avait accordé aucun soutien financier auprès de cette EVS.

Cote de solvabilité

Certains engagements financiers de la Société comprennent des dispositions qui pourraient entrer en vigueur dans l'éventualité d'une baisse de sa cote de solvabilité. Si la Société ne jouissait plus d'une cote élevée de solvabilité, certaines de ces dispositions pourraient avoir une incidence sur les besoins de liquidités de Bombardier. Ces dispositions portent notamment sur la réduction progressive des facilités de titrisation au moyen des recouvrements habituels. Bien que cette situation soit sans incidences sur les flux de trésorerie, la Société pourrait devoir remplacer ces sources de financement hors bilan. Les facilités de financement touchées par ces dispositions représentent, selon l'équivalent en dollars canadiens, 984,8 millions \$, dont 667,8 millions \$ étaient prélevés au 31 janvier 2002. Une cote de solvabilité inférieure pourrait aussi entraîner un remboursement des avances totalisant 279,2 millions \$ dans le secteur aéronautique.

Dans le cas d'une telle décote, la Société pourrait aussi être appelée à fournir des lettres de crédit de soutien, des cautionnements ou d'autres garanties pour soutenir certains de ses passifs éventuels présentés à la note 25 afférente aux états financiers consolidés. Le risque maximum de la Société dans ces circonstances, selon l'équivalent en dollars canadiens, représentait 481,9 millions \$ au 31 janvier 2002.

La Société croit qu'elle dispose de sources alternatives de financement disponibles pour faire face à ces situations. Actuellement, les titres d'emprunt non garantis de premier rang de Bombardier sont cotés A- par Standard and Poor's et A3 par Moody's Investor Service.

Liquidités

La Société est d'avis que ses sources de financement actuelles et prévues ainsi que ses présentes facilités de crédit lui permettront de mettre en œuvre ses programmes d'investissement, de développer de nouveaux produits, de soutenir la croissance de ses activités, de verser des dividendes et de respecter tous ses engagements financiers courants et prévus.

Les emprunts à terme arrivant à échéance en 2002-2003 comprennent les billets à taux variable émis par Bombardier en août 2001, pour des montants de 250,0 millions \$, de 200,0 millions € et de 20,0 milliards ¥ arrivant à échéance en août 2002, un billet à taux fixe de 150,0 millions \$ émis par Bombardier Capital Ltée expirant en juin 2002, et environ 2,0 milliards \$ (1,3 milliard \$ US) de billets à taux fixe et à taux variable émis par Bombardier Capital Inc. venant à échéance entre juin et décembre 2002. La Société a un accès adéquat aux marchés canadien, européen et américain lui permettant de refinancer ces dettes en toute confiance et elle prévoit pouvoir conserver cet accès dans un avenir prévisible.

RISQUES ET INCERTITUDES

La Société est présente dans des secteurs d'activité comportant des facteurs de risques et des incertitudes variés dont la direction de la Société tient compte minutieusement dans ses politiques.

RISQUES D'EXPLOITATION

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

CONTEXTE COMMERCIAL EXTERNE

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

FLUCTUATIONS DES TAUX DE CHANGE

La Société fait face à des risques découlant des fluctuations des taux de change provenant de ses activités canadiennes libellées en devises et de celles de ses établissements à l'étranger. Afin de se protéger contre ces risques, la Société a recours à des instruments financiers dérivés pour couvrir le risque lié aux flux de trésorerie futurs dans différentes devises, et à la gestion des actifs et des passifs, qui consistent principalement à contracter des emprunts en devises pour protéger la Société contre le risque de change qui découle des investissements permanents dans des pays étrangers.

DÉVELOPPEMENT DE NOUVEAUX PRODUITS ET SERVICES

Les principaux marchés dans lesquels les installations manufacturières de la Société mènent leurs activités subissent des changements en raison de l'apparition de nouvelles technologies. Afin de répondre aux besoins des clients de ces installations, la Société doit constamment concevoir de nouveaux produits et services et mettre à niveau des produits et services existants, en plus d'investir dans de nouvelles

technologies et leur développement. L'introduction de nouveaux produits nécessite un engagement considérable envers la recherche et le développement qui n'est pas toujours couronné de succès. Les ventes de la Société peuvent souffrir si cette dernière investit dans des produits qui ne remportent pas la faveur populaire, qui ne sont pas approuvés par les organismes de réglementation, qui ne sont pas mis en marché en temps opportun ou qui deviennent désuets.

ENGAGEMENTS À DURÉE DÉTERMINÉE

Les secteurs manufacturiers de la Société ont toujours offert et continueront d'offrir une partie de leurs produits en vertu de contrats à durée déterminée plutôt que de contrats dont le paiement est déterminé en fonction uniquement du temps et des matériaux. En général, la Société ne peut résilier unilatéralement ces contrats. Bien que la Société se fie souvent à des outils et à des méthodes ainsi qu'à son expérience antérieure pour réduire les risques liés à l'estimation, à la planification et à la réalisation de ces projets, dans certains cas, elle assume le risque lié au dépassement des coûts et elle peut être assujettie à des pénalités pour livraison tardive.

LIQUIDITÉS ET ACCÈS AUX SOURCES DE FINANCEMENT

Bombardier Capital (« BC »), filiale de financement et de crédit-bail de la Société, doit avoir continuellement accès aux marchés financiers pour soutenir ses activités, y compris la vente de titres adossés à des créances. Pour satisfaire ses besoins financiers, BC fait appel à des emprunts à court et à long terme ainsi qu'aux flux de trésorerie liés à l'exploitation. Toute entrave à la capacité de BC d'accéder aux marchés financiers, y compris toute variation importante des taux d'intérêt, de la conjoncture économique en général ou de la perception sur les marchés financiers de la situation ou des perspectives financières de BC, pourrait avoir un effet néfaste important sur la situation financière de BC et sur ses résultats d'exploitation.

DÉFAILLANCES ET PERTES SUR CRÉANCES

Comme toute autre société de financement, BC est exposé au risque de ne pouvoir recouvrer ses débiteurs financiers. Ce risque est principalement lié aux conditions économiques du milieu dans lequel évolue BC.

VARIATION DES TAUX D'INTÉRÊT

Le niveau et les fluctuations des taux d'intérêt peuvent avoir une incidence directe sur la rentabilité de BC. Ce dernier a recours à des instruments financiers dérivés qui font partie intégrante de son programme de gestion des actifs et des passifs pour réduire son risque financier en général. Ces instruments financiers dérivés, notamment des swaps de taux d'intérêt, sont utilisés pour modifier le risque de taux d'intérêt lorsque se produit un asynchronisme des actifs et des passifs. De plus amples renseignements sur les risques qui pourraient influencer sur la performance de BC se trouvent à la page 53.

ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Dans le cadre de la vente d'avions, la Société fournit occasionnellement une certaine forme de soutien financier à ses clients, comme indiqué à la note 25 afférente aux états financiers consolidés. Les risques afférents à ces garanties dépendent de nombreux facteurs, tels que la santé financière de ses clients, la valeur de revente et de location des avions, et les conditions du marché pour chacun des modèles d'avions. La direction de la Société analyse régulièrement et de façon détaillée les conditions économiques associées à chacun de ces risques et en surveille attentivement l'évolution.

La Société fait occasionnellement l'objet de litiges, de réclamations, d'enquêtes et autres questions juridiques. La Société est d'avis que ces éventualités n'ont pas eu et n'auront pas d'incidence importante sur sa situation financière, à l'exception des répercussions possibles de ses réclamations contre Amtrak et DaimlerChrysler qui sont décrites, respectivement, aux notes 25 et 2 afférentes aux états financiers consolidés.

MODIFICATIONS DES CONVENTIONS COMPTABLES

RÉMUNÉRATIONS À BASE D' ACTIONS

ET AUTRES PAIEMENTS À BASE D' ACTIONS

En date du 1^{er} février 2002, la Société a adopté de manière prospective les nouvelles recommandations comptables publiées par l'Institut Canadien des Comptables Agréés (« ICCA ») relativement aux rémunérations à base d'actions et autres paiements à base d'actions versés en échange de produits et services. L'effet de l'adoption des nouvelles recommandations sur les résultats consolidés de la Société, sa situation financière et ses flux de trésorerie pour l'exercice se terminant le 31 janvier 2003 devrait être négligeable.

ÉCART D'ACQUISITION ET AUTRES ACTIFS INCORPORELS

En date du 1^{er} février 2002, la Société a adopté de manière prospective les nouvelles recommandations de l'ICCA relativement à l'écart d'acquisition et aux autres actifs incorporels. La Société a donc cessé d'amortir l'écart d'acquisition à compter du 1^{er} février 2002 et a adopté le modèle de dépréciation de l'écart d'acquisition en vertu des nouvelles règles comptables. L'amortissement de l'écart d'acquisition s'élevait à 46,6 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002 (néant pour l'exercice terminé le 31 janvier 2001). La direction ne s'attend pas à une réduction de l'écart d'acquisition par suite de l'application du modèle de dépréciation à l'adoption de ces nouvelles recommandations.

PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES

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

| | Total | Premier trimestre | Deuxième trimestre | Troisième trimestre | Quatrième trimestre |
|--|-------------|-------------------|--------------------|---------------------|---------------------|
| Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002 | | | | | |
| Revenus de tiers | 21 633,8 \$ | 3 988,0 \$ | 4 907,1 \$ | 4 980,0 \$ | 7 758,7 \$ |
| Bénéfice net (perte nette) | 390,9 \$ | 241,0 \$ | 287,9 \$ | (367,6)\$ | 229,6 \$ |
| Bénéfice par action | | | | | |
| De base | 0,27 \$ | 0,17 \$ | 0,21 \$ | (0,27)\$ | 0,16 \$ |
| Dilué | 0,27 \$ | 0,17 \$ | 0,20 \$ | (0,27)\$ | 0,16 \$ |
| Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2001 | | | | | |
| Revenus de tiers | 15 943,7 \$ | 3 227,0 \$ | 3 393,2 \$ | 3 838,0 \$ | 5 485,5 \$ |
| Bénéfice net | 975,4 \$ | 147,4 \$ | 254,1 \$ | 225,9 \$ | 348,0 \$ |
| Bénéfice par action | | | | | |
| De base | 0,70 \$ | 0,10 \$ | 0,19 \$ | 0,16 \$ | 0,25 \$ |
| Dilué | 0,69 \$ | 0,10 \$ | 0,18 \$ | 0,16 \$ | 0,25 \$ |

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

Pour les exercices terminés les 31 janvier

2002

2001

2000

SOMMAIRE DE L'EXPLOITATION

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

Revenus

| | | | |
|----------------------------|-------------|-------------|------------|
| Aéronautique | 12 042,5 \$ | 10 561,6 \$ | 8 126,2 \$ |
| Produits récréatifs | 2 017,5 | 1 687,1 | 1 473,0 |
| Transport | 7 019,5 | 3 043,3 | 3 446,1 |
| BC | 966,8 | 935,9 | 536,5 |
| Cessions intersectorielles | (412,5) | (284,2) | (165,3) |

Revenus de tiers

21 633,8 \$ 15 943,7 \$ 13 416,5 \$

Bénéfice (perte) avant éléments spéciaux, impôts sur les bénéfices et amortissement de l'écart d'acquisition

| | | | |
|---------------------|------------|------------|----------|
| Aéronautique | 1 206,0 \$ | 1 236,8 \$ | 903,9 \$ |
| Produits récréatifs | 150,3 | 86,0 | 17,7 |
| Transport | 277,0 | 120,5 | 174,4 |
| BC | 41,4 | (15,4) | 28,0 |

1 674,7 1 427,9 1 124,0

Éléments spéciaux

1 070,2 29,7 51,1

Bénéfice avant impôts sur les bénéfices et amortissement de l'écart d'acquisition

604,5 1 398,2 1 072,9

Impôts sur les bénéfices

167,0 422,8 354,1

Bénéfice avant amortissement de l'écart d'acquisition

437,5 975,4 718,8

Amortissement de l'écart d'acquisition

46,6 – –

Bénéfice net

390,9 \$⁽¹⁾ 975,4 \$⁽¹⁾ 718,8 \$

Par action ordinaire

0,27 \$⁽¹⁾ 0,70 \$⁽¹⁾ 0,51 \$

INFORMATION GÉNÉRALE

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

| | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|
| Revenus à l'exportation provenant du Canada | 9 394,2 \$ | 8 432,2 \$ | 6 198,3 \$ |
| Acquisitions d'immobilisations | 838,8 \$ | 415,1 \$ | 419,5 \$ |
| Amortissement | 381,4 \$ | 220,5 \$ | 227,5 \$ |
| Dividende par action ordinaire | | | |
| Classe A | 0,180000 \$ | 0,135000 \$ | 0,110000 \$ |
| Classe B | 0,181563 \$ | 0,136563 \$ | 0,111563 \$ |
| Nombre d'actions ordinaires (en millions) | 1 370,8 | 1 366,1 | 1 377,6 |
| Valeur comptable de l'action ordinaire | 2,76 \$ | 2,57 \$ | 2,40 \$ |
| Actionnaires inscrits | 11 310 | 12 666 | 11 168 |

VARIATION DES COURS DE L'ACTION

(en dollars canadiens)

Classe A

| | | | |
|-----------|----------|----------|----------|
| Haut | 24,60 \$ | 26,80 \$ | 16,12 \$ |
| Bas | 9,25 | 14,05 | 9,55 |
| Fermeture | 14,72 | 24,70 | 14,97 |

Classe B

| | | | |
|-----------|----------|----------|----------|
| Haut | 24,65 \$ | 26,70 \$ | 16,10 \$ |
| Bas | 9,19 | 13,90 | 9,47 |
| Fermeture | 14,70 | 24,54 | 14,65 |

⁽¹⁾ L'effet des éléments spéciaux, décrit à la note 20 des états financiers consolidés, sur le bénéfice net se chiffre à 691,6 millions \$ ou 0,50 \$ par action ordinaire pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002 (3,7 millions \$ ou 0,003 \$ par action ordinaire pour l'exercice terminé le 31 janvier 2001). Excluant ces éléments spéciaux et l'amortissement de l'écart d'acquisition, le bénéfice net serait de 1 129,1 millions \$ ou 0,81 \$ par action ordinaire pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002 (979,1 millions \$ ou 0,70 \$ par action ordinaire pour l'exercice terminé le 31 janvier 2001).

⁽²⁾ L'effet de la comptabilisation de la moins-value du placement en unités d'actions d'Eurotunnel sur le bénéfice net est de 155,0 millions \$ (0,12 \$ par action ordinaire). Excluant cette moins-value, le bénéfice net serait de 313,0 millions \$ (0,23 \$ par action ordinaire).

| 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 | 1994 | 1993 |
|-------------|-------------|-------------|-------------------------|-------------|-------------|-------------|
| 6 444,1 \$ | 4 874,1 \$ | 4 283,8 \$ | 3 766,9 \$ | 3 409,6 \$ | 2 579,0 \$ | 2 602,9 \$ |
| 1 628,1 | 1 718,5 | 1 959,0 | 1 641,8 | 1 112,1 | 792,3 | 556,9 |
| 2 966,3 | 1 688,1 | 1 599,4 | 1 574,7 | 1 309,6 | 1 311,5 | 1 237,6 |
| 356,7 | 177,3 | 187,6 | 174,0 | 142,0 | 133,5 | 77,5 |
| (109,0) | (124,2) | (111,1) | (80,0) | (54,3) | (47,5) | (26,9) |
| 11 286,2 \$ | 8 333,8 \$ | 7 918,7 \$ | 7 077,4 \$ | 5 919,0 \$ | 4 768,8 \$ | 4 448,0 \$ |
| 681,9 \$ | 479,6 \$ | 287,3 \$ | 162,7 \$ | 158,2 \$ | 151,7 \$ | 192,0 \$ |
| (45,5) | (1,1) | 209,2 | 175,9 | 118,0 | 77,3 | 28,8 |
| 147,9 | 84,6 | 62,9 | 99,9 | 66,0 | (24,0) | (71,4) |
| 42,6 | 64,1 | 46,9 | 28,7 | 11,5 | 4,8 | 2,9 |
| 826,9 | 627,2 | 606,3 | 467,2 | 353,7 | 209,8 | 152,3 |
| - | - | - | 231,4 | - | - | - |
| 826,9 | 627,2 | 606,3 | 235,8 | 353,7 | 209,8 | 152,3 |
| 272,9 | 207,0 | 200,1 | 77,8 | 106,4 | 32,5 | 18,6 |
| 554,0 | 420,2 | 406,2 | 158,0 | 247,3 | 177,3 | 133,7 |
| - | - | - | - | - | - | - |
| 554,0 \$ | 420,2 \$ | 406,2 \$ | 158,0 \$ ⁽²⁾ | 247,3 \$ | 177,3 \$ | 133,7 \$ |
| 0,39 \$ | 0,29 \$ | 0,29 \$ | 0,11 \$ ⁽²⁾ | 0,18 \$ | 0,14 \$ | 0,10 \$ |
| 6 021,7 \$ | 4 642,2 \$ | 4 532,7 \$ | 3 537,8 \$ | 2 960,3 \$ | 2 252,1 \$ | 1 950,8 \$ |
| 364,2 \$ | 262,6 \$ | 232,4 \$ | 297,8 \$ | 176,0 \$ | 169,8 \$ | 227,8 \$ |
| 232,6 \$ | 180,1 \$ | 165,8 \$ | 158,3 \$ | 131,6 \$ | 124,6 \$ | 101,3 \$ |
| 0,085000 \$ | 0,075000 \$ | 0,050000 \$ | 0,050000 \$ | 0,037500 \$ | 0,025000 \$ | 0,025000 \$ |
| 0,086563 \$ | 0,076563 \$ | 0,051563 \$ | 0,051563 \$ | 0,039063 \$ | 0,026563 \$ | 0,026563 \$ |
| 1 366,3 | 1 357,8 | 1 350,5 | 1 340,1 | 1 325,7 | 1 319,8 | 1 234,2 |
| 2,20 \$ | 1,78 \$ | 1,50 \$ | 1,23 \$ | 1,21 \$ | 1,01 \$ | 0,76 \$ |
| 10 097 | 10 781 | 11 541 | 9 873 | 8 776 | 9 108 | 9 534 |
| 11,77 \$ | 8,49 \$ | 6,65 \$ | 5,09 \$ | 3,12 \$ | 2,75 \$ | 2,17 \$ |
| 7,02 | 6,25 | 4,44 | 2,86 | 2,25 | 1,20 | 1,33 |
| 11,07 | 7,06 | 6,52 | 5,09 | 2,86 | 2,62 | 1,48 |
| 11,87 \$ | 8,50 \$ | 6,60 \$ | 5,03 \$ | 3,16 \$ | 2,73 \$ | 2,16 \$ |
| 7,02 | 6,20 | 4,37 | 2,83 | 2,22 | 1,20 | 1,30 |
| 11,25 | 7,02 | 6,50 | 4,97 | 2,84 | 2,64 | 1,45 |

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE (SUITE)

BILANS CONSOLIDÉS (en millions de dollars canadiens)

Aux 31 janvier

2002 2001 2000

BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ

| | | | |
|---|--------------------|--------------------|--------------------|
| Espèces et quasi-espèces | 462,8 \$ | 1 373,9 \$ | 1 664,0 \$ |
| Débiteurs | 1 902,1 | 851,2 | 641,5 |
| Débiteurs financiers | 6 461,7 | 7 202,7 | 6 290,1 |
| Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation | 1 831,2 | 1 768,1 | 904,8 |
| Stocks | 8 956,5 | 6 413,7 | 5 361,5 |
| Immobilisations corporelles | 3 408,4 | 2 090,9 | 1 898,7 |
| Écart d'acquisition | 2 712,9 | — | — |
| Autres actifs | 2 017,0 | 703,8 | 273,5 |
| Total de l'actif | 27 752,6 \$ | 20 404,3 \$ | 17 034,1 \$ |
| Emprunts à court terme | 3 037,0 \$ | 2 531,2 \$ | 2 002,7 \$ |
| Créditeurs et frais courus | 7 779,4 | 4 036,6 | 3 335,2 |
| Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes | 3 019,0 | 2 362,8 | 2 636,8 |
| Dettes à long terme | 7 857,7 | 6 131,2 | 4 795,0 |
| Autres passifs | 1 969,5 | 1 530,1 | 652,6 |
| Billets convertibles – composante avoir | — | — | — |
| Actions privilégiées | 300,0 | 300,0 | 300,0 |
| Capitaux propres ordinaires | 3 790,0 | 3 512,4 | 3 311,8 |
| Total du passif et des capitaux propres | 27 752,6 \$ | 20 404,3 \$ | 17 034,1 \$ |

BOMBARDIER

| | | | |
|---|--------------------|--------------------|--------------------|
| Espèces et quasi-espèces | 462,8 \$ | 1 358,8 \$ | 1 548,7 \$ |
| Débiteurs | 1 590,7 | 626,5 | 570,7 |
| Débiteurs financiers | 63,4 | 62,0 | 39,5 |
| Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation | — | — | 17,6 |
| Stocks | 8 956,5 | 6 413,7 | 5 361,5 |
| Immobilisations corporelles | 3 245,3 | 1 958,1 | 1 776,4 |
| Écart d'acquisition | 2 712,9 | — | — |
| Investissement dans et avances à BC | 1 363,0 | 1 581,5 | 1 531,2 |
| Autres actifs | 1 456,4 | 421,6 | 146,3 |
| Total de l'actif | 19 851,0 \$ | 12 422,2 \$ | 10 991,9 \$ |
| Emprunts à court terme | 1 341,7 \$ | — \$ | — \$ |
| Créditeurs et frais courus | 7 360,9 | 3 840,0 | 3 125,2 |
| Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes | 3 019,0 | 2 362,8 | 2 636,8 |
| Dettes à long terme | 2 080,7 | 879,4 | 971,4 |
| Autres passifs | 1 958,7 | 1 527,6 | 646,7 |
| Billets convertibles – composante avoir | — | — | — |
| Actions privilégiées | 300,0 | 300,0 | 300,0 |
| Capitaux propres ordinaires | 3 790,0 | 3 512,4 | 3 311,8 |
| Total du passif et des capitaux propres | 19 851,0 \$ | 12 422,2 \$ | 10 991,9 \$ |

BC

| | | | |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|
| Espèces et quasi-espèces | — \$ | 15,1 \$ | 115,3 \$ |
| Débiteurs | 311,4 | 224,7 | 70,8 |
| Débiteurs financiers | 6 398,3 | 7 140,7 | 6 250,6 |
| Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation | 1 831,2 | 1 768,1 | 887,2 |
| Immobilisations corporelles | 163,1 | 132,8 | 122,3 |
| Autres actifs | 560,6 | 282,2 | 127,2 |
| Total de l'actif | 9 264,6 \$ | 9 563,6 \$ | 7 573,4 \$ |
| Emprunts à court terme | 1 695,3 \$ | 2 531,2 \$ | 2 002,7 \$ |
| Avances de Bombardier ⁽¹⁾ | 20,0 | 205,5 | 459,8 |
| Créditeurs et frais courus | 418,5 | 196,6 | 210,0 |
| Dettes à long terme | 5 777,0 | 5 251,8 | 3 823,6 |
| Autres passifs | 10,8 | 2,5 | 5,9 |
| Investissement dans BC ⁽¹⁾ | 1 343,0 | 1 376,0 | 1 071,4 |
| Total du passif et des capitaux propres | 9 264,6 \$ | 9 563,6 \$ | 7 573,4 \$ |

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

| 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 | 1994 | 1993 |
|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1 738,7 \$ | 1 227,7 \$ | 895,7 \$ | 536,6 \$ | 425,1 \$ | 633,1 \$ | 235,1 \$ |
| 693,8 | 693,2 | 358,4 | 449,0 | 667,4 | 320,8 | 380,4 |
| 4 561,3 | 2 683,0 | 1 461,0 | 1 260,7 | 873,0 | 585,7 | 854,7 |
| 608,5 | 306,4 | 350,4 | 195,5 | 248,2 | 190,9 | 87,4 |
| 4 576,2 | 3 790,9 | 3 455,2 | 2 594,9 | 1 914,4 | 1 738,1 | 1 782,9 |
| 1 842,7 | 1 646,7 | 1 200,0 | 1 142,0 | 932,1 | 842,0 | 813,3 |
| — | — | — | — | — | — | — |
| 256,7 | 227,3 | 229,6 | 213,9 | 401,6 | 144,1 | 86,4 |
| 14 277,9 \$ | 10 575,2 \$ | 7 950,3 \$ | 6 392,6 \$ | 5 461,8 \$ | 4 454,7 \$ | 4 240,2 \$ |
| 2 363,5 \$ | 2 174,7 \$ | 1 233,1 \$ | 812,2 \$ | 622,0 \$ | 358,6 \$ | 828,5 \$ |
| 3 099,7 | 2 663,0 | 2 124,6 | 1 875,0 | 1 508,8 | 1 299,8 | 1 318,2 |
| 2 328,6 | 851,6 | 591,4 | 295,7 | 195,0 | — | — |
| 2 575,9 | 1 639,6 | 1 524,2 | 1 311,4 | 1 185,5 | 1 184,1 | 845,8 |
| 421,7 | 357,0 | 264,4 | 279,4 | 184,1 | 125,6 | 168,2 |
| 180,5 | 165,8 | 152,3 | 139,9 | 128,6 | 118,1 | 108,5 |
| 300,0 | 300,0 | 30,9 | 30,9 | 31,5 | 33,1 | 34,1 |
| 3 008,0 | 2 423,5 | 2 029,4 | 1 648,1 | 1 606,3 | 1 335,4 | 936,9 |
| 14 277,9 \$ | 10 575,2 \$ | 7 950,3 \$ | 6 392,6 \$ | 5 461,8 \$ | 4 454,7 \$ | 4 240,2 \$ |
| 1 706,3 \$ | 1 090,2 \$ | 889,1 \$ | 532,0 \$ | 419,7 \$ | 606,3 \$ | 233,2 \$ |
| 670,3 | 693,2 | 358,4 | 449,0 | 667,4 | 320,8 | 380,4 |
| 32,1 | 360,6 | 20,7 | 13,3 | — | — | — |
| 89,0 | 135,7 | 116,6 | 33,9 | — | 11,7 | — |
| 4 576,2 | 3 790,9 | 3 455,2 | 2 594,9 | 1 914,4 | 1 738,1 | 1 782,9 |
| 1 747,9 | 1 574,1 | 1 138,8 | 1 079,1 | 868,2 | 775,3 | 774,2 |
| — | — | — | — | — | — | — |
| 1 285,2 | 353,3 | 288,7 | 307,0 | 239,5 | 222,5 | 106,5 |
| 148,3 | 182,2 | 183,6 | 169,1 | 357,8 | 97,1 | 63,2 |
| 10 255,3 \$ | 8 180,2 \$ | 6 451,1 \$ | 5 178,3 \$ | 4 467,0 \$ | 3 771,8 \$ | 3 340,4 \$ |
| 49,3 \$ | 330,0 \$ | — \$ | 11,7 \$ | 12,7 \$ | 22,9 \$ | 232,8 \$ |
| 2 845,5 | 2 543,7 | 1 993,0 | 1 746,7 | 1 401,8 | 1 217,9 | 1 248,3 |
| 2 328,6 | 851,6 | 591,4 | 295,7 | 195,0 | — | — |
| 1 121,7 | 1 204,8 | 1 400,7 | 1 047,5 | 914,8 | 924,1 | 612,3 |
| 421,7 | 360,8 | 253,4 | 257,8 | 176,3 | 120,3 | 167,5 |
| 180,5 | 165,8 | 152,3 | 139,9 | 128,6 | 118,1 | 108,5 |
| 300,0 | 300,0 | 30,9 | 30,9 | 31,5 | 33,1 | 34,1 |
| 3 008,0 | 2 423,5 | 2 029,4 | 1 648,1 | 1 606,3 | 1 335,4 | 936,9 |
| 10 255,3 \$ | 8 180,2 \$ | 6 451,1 \$ | 5 178,3 \$ | 4 467,0 \$ | 3 771,8 \$ | 3 340,4 \$ |
| 32,4 \$ | 137,5 \$ | 6,6 \$ | 4,6 \$ | 5,4 \$ | 26,8 \$ | 1,9 \$ |
| 23,5 | — | — | — | — | — | — |
| 4 529,2 | 2 322,4 | 1 440,3 | 1 247,4 | 873,0 | 585,7 | 854,7 |
| 519,5 | 170,7 | 233,8 | 161,6 | 248,2 | 179,2 | 87,4 |
| 94,8 | 72,6 | 61,2 | 62,9 | 63,9 | 66,7 | 39,1 |
| 108,4 | 58,9 | 46,0 | 50,1 | 47,1 | 47,0 | 23,2 |
| 5 307,8 \$ | 2 762,1 \$ | 1 787,9 \$ | 1 526,6 \$ | 1 237,6 \$ | 905,4 \$ | 1 006,3 \$ |
| 2 314,2 \$ | 1 844,7 \$ | 1 233,1 \$ | 800,5 \$ | 609,3 \$ | 335,7 \$ | 595,7 \$ |
| 458,5 | — | — | — | — | — | — |
| 254,2 | 119,3 | 131,6 | 128,3 | 107,0 | 81,9 | 69,9 |
| 1 454,2 | 434,8 | 123,5 | 263,9 | 270,7 | 260,0 | 233,5 |
| — | 10,0 | 11,0 | 26,9 | 11,1 | 5,3 | 0,7 |
| 826,7 | 353,3 | 288,7 | 307,0 | 239,5 | 222,5 | 106,5 |
| 5 307,8 \$ | 2 762,1 \$ | 1 787,9 \$ | 1 526,6 \$ | 1 237,6 \$ | 905,4 \$ | 1 006,3 \$ |

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE (SUITE)

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

| (non vérifiés) Pour les exercices terminés les 31 janvier | 2002 Total | 2001 Total |
|---|--------------------|--------------------|
| Revenus | | |
| Aéronautique | 12 042,5 \$ | 10 561,6 \$ |
| Produits récréatifs | 2 017,5 | 1 687,1 |
| Transport | 7 019,5 | 3 043,3 |
| BC | 966,8 | 935,9 |
| Cessions intersectorielles | (412,5) | (284,2) |
| Revenus de tiers | 21 633,8 \$ | 15 943,7 \$ |
| Bénéfice (perte) avant éléments spéciaux, impôts sur les bénéfices et amortissement de l'écart d'acquisition | | |
| Aéronautique | 1 206,0 \$ | 1 236,8 \$ |
| Produits récréatifs | 150,3 | 86,0 |
| Transport | 277,0 | 120,5 |
| BC | 41,4 | (15,4) |
| | 1 674,7 | 1 427,9 |
| Éléments spéciaux | 1 070,2 | 29,7 |
| Bénéfice (perte) avant impôts sur les bénéfices et amortissement de l'écart d'acquisition | 604,5 | 1 398,2 |
| Impôts sur les bénéfices | 167,0 | 422,8 |
| Bénéfice (perte) avant amortissement de l'écart d'acquisition | 437,5 \$ | 975,4 \$ |
| Amortissement de l'écart d'acquisition | 46,6 | – |
| Bénéfice net (perte nette) | 390,9 \$ | 975,4 \$ |
| Par action ordinaire | | |
| Bénéfice net | 0,27 \$ | 0,70 \$ |
| Dividende – action classe B | 0,181563 | 0,136563 |
| Variation du cours de l'action classe B | | |
| Haut | 24,65 | 26,70 |
| Bas | 9,19 | 13,90 |
| Actifs nets sectoriels | | |
| Aéronautique | | |
| Produits récréatifs | | |
| Transport | | |
| BC | | |
| Créditeurs et frais courus | | |
| Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes | | |
| Passif au titre des prestations constituées et autres | | |
| Avances à BC | | |
| Impôts sur les bénéfices reportés | | |
| Espèces et quasi-espèces | | |
| Total de l'actif – Bombardier | | |
| Investissement dans et avances à BC | | |
| Total de l'actif – BC | | |
| Total de l'actif – Bombardier Inc. consolidé | | |

| 2002 Premier trimestre | 2001 Premier trimestre | 2002 Deuxième trimestre | 2001 Deuxième trimestre | 2002 Troisième trimestre | 2001 Troisième trimestre | 2002 Quatrième trimestre | 2001 Quatrième trimestre |
|------------------------------|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| 2 621,3 \$ | 2 011,0 \$ | 2 716,4 \$ | 2 145,5 \$ | 2 572,6 \$ | 2 549,8 \$ | 4 132,2 \$ | 3 855,3 \$ |
| 370,1 | 315,4 | 418,7 | 329,9 | 550,0 | 480,8 | 678,7 | 561,0 |
| 840,7 | 763,1 | 1 612,7 | 752,7 | 1 733,8 | 648,1 | 2 832,3 | 879,4 |
| 256,8 | 195,2 | 262,1 | 229,0 | 233,0 | 261,5 | 214,9 | 250,2 |
| (100,9) | (57,7) | (102,8) | (63,9) | (109,4) | (102,2) | (99,4) | (60,4) |
| 3 988,0 \$ | 3 227,0 \$ | 4 907,1 \$ | 3 393,2 \$ | 4 980,0 \$ | 3 838,0 \$ | 7 758,7 \$ | 5 485,5 \$ |
| 310,2 \$ | 234,0 \$ | 329,1 \$ | 253,4 \$ | 239,8 \$ | 286,9 \$ | 326,9 \$ | 462,5 \$ |
| 19,0 | 9,1 | 28,6 | 12,1 | 44,9 | 20,8 | 57,8 | 44,0 |
| 26,4 | 39,1 | 77,8 | 37,6 | 82,2 | 18,4 | 90,6 | 25,4 |
| 3,0 | 10,0 | (3,0) | 11,6 | 12,9 | 12,2 | 28,5 | (49,2) |
| 358,6 | 292,2 | 432,5 | 314,7 | 379,8 | 338,3 | 503,8 | 482,7 |
| – | 79,5 | – | (49,8) | 958,6 | – | 111,6 | – |
| 358,6 | 212,7 | 432,5 | 364,5 | (578,8) | 338,3 | 392,2 | 482,7 |
| 117,6 | 65,3 | 133,9 | 110,4 | (228,1) | 112,4 | 143,6 | 134,7 |
| 241,0 \$ | 147,4 \$ | 298,6 \$ | 254,1 \$ | (350,7)\$ | 225,9 \$ | 248,6 \$ | 348,0 \$ |
| – | – | 10,7 | – | 16,9 | – | 19,0 | – |
| 241,0 \$ | 147,4 \$ | 287,9 \$ | 254,1 \$ | (367,6)\$ | 225,9 \$ | 229,6 \$ | 348,0 \$ |
| 0,17 \$ | 0,10 \$ | 0,21 \$ | 0,19 \$ | (0,27)\$ | 0,16 \$ | 0,16 \$ | 0,25 \$ |
| 0,046563 | 0,035313 | 0,045000 | 0,033750 | 0,045000 | 0,033750 | 0,045000 | 0,033750 |
| 24,35 | 20,50 | 24,65 | 24,50 | 22,40 | 26,70 | 17,39 | 25,80 |
| 18,80 | 13,90 | 21,26 | 18,45 | 9,19 | 22,40 | 9,80 | 20,85 |
| 4 309,2 \$ | 3 702,3 \$ | 5 329,4 \$ | 4 107,7 \$ | 5 899,8 \$ | 4 580,8 \$ | 5 289,6 \$ | 3 231,0 \$ |
| 512,5 | 167,0 | 374,8 | 272,8 | 399,1 | 216,3 | 388,2 | 62,4 |
| 261,3 | (771,8) | 479,3 | (644,6) | 294,7 | (481,5) | 322,7 | (615,9) |
| 1 405,5 | 1 052,5 | 1 394,3 | 1 069,3 | 1 238,2 | 1 221,2 | 1 343,0 | 1 376,0 |
| 6 488,5 | 4 150,0 | 7 577,8 | 4 805,2 | 7 831,8 | 5 536,8 | 7 343,5 | 4 053,5 |
| 3 837,7 | 3 268,1 | 6 214,0 | 2 958,3 | 6 639,9 | 3 220,4 | 7 360,9 | 3 840,0 |
| 2 089,0 | 2 255,1 | 3 213,7 | 2 451,6 | 3 318,5 | 2 386,1 | 3 019,0 | 2 362,8 |
| 509,7 | – | 880,7 | – | 1 007,0 | – | 1 061,6 | 492,1 |
| 522,0 | 578,0 | 99,6 | 170,2 | 83,0 | 149,4 | 20,0 | 205,5 |
| 82,0 | – | 430,4 | – | 767,4 | – | 583,2 | 109,5 |
| 411,0 | 701,5 | 647,1 | 521,2 | 259,7 | 419,5 | 462,8 | 1 358,8 |
| 13 939,9 | 10 952,7 | 19 063,3 | 10 906,5 | 19 907,3 | 11 712,2 | 19 851,0 | 12 422,2 |
| (1 927,5) | (1 630,5) | (1 493,9) | (1 239,5) | (1 321,2) | (1 370,6) | (1 363,0) | (1 581,5) |
| 10 253,9 | 8 217,3 | 10 993,2 | 8 561,9 | 9 481,7 | 8 536,8 | 9 264,6 | 9 563,6 |
| 22 266,3 \$ | 17 539,5 \$ | 28 562,6 \$ | 18 228,9 \$ | 28 067,8 \$ | 18 878,4 \$ | 27 752,6 \$ | 20 404,3 \$ |

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 du Canada. Les états financiers renferment certains montants fondés sur l'utilisation d'estimations et de jugements. La direction a établi ces montants de manière raisonnable, afin d'assurer que les états financiers 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 remplit correctement ses fonctions et d'examiner les états financiers et le rapport des vérificateurs externes. Le comité fait part de ses constatations lorsque ce dernier approuve la publication des états financiers à l'intention des actionnaires.

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

Le vice-président principal et chef de la direction financière,

(signé)

Louis Morin, CA
Le 19 mars 2002

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

AUX ACTIONNAIRES DE BOMBARDIER INC.

Nous avons vérifié les bilans consolidés de **Bombardier Inc.** aux 31 janvier 2002 et 2001 et les états consolidés des résultats, des capitaux propres et des flux de trésorerie des exercices terminés à ces dates. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

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

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société aux 31 janvier 2002 et 2001 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour les exercices terminés à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

(signé)

Ernest & Young s.r.l.
Comptables agréés
Montréal, Canada
Le 26 février 2002
(sauf pour la note 28, qui est en date du 8 mars 2002)

BILANS CONSOLIDÉS

Aux 31 janvier 2002 et 2001
(en millions de dollars canadiens)

| | Notes | Bombardier Inc. consolidé | | Bombardier | | BC | |
|--|-------|------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------|-------------------|
| | | 2002 | 2001 | 2002 | 2001 | 2002 | 2001 |
| Actif | | | | | | | |
| Espèces et quasi-espèces | | 462,8 \$ | 1 373,9 \$ | 462,8 \$ | 1 358,8 \$ | – \$ | 15,1 \$ |
| Débiteurs | 3 | 1 902,1 | 851,2 | 1 590,7 | 626,5 | 311,4 | 224,7 |
| Débiteurs financiers | 4 | 6 461,7 | 7 202,7 | 63,4 | 62,0 | 6 398,3 | 7 140,7 |
| Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation | 5 | 1 831,2 | 1 768,1 | – | – | 1 831,2 | 1 768,1 |
| Stocks | 6 | 8 956,5 | 6 413,7 | 8 956,5 | 6 413,7 | – | – |
| Immobilisations corporelles | 7 | 3 408,4 | 2 090,9 | 3 245,3 | 1 958,1 | 163,1 | 132,8 |
| Écart d'acquisition | 8 | 2 712,9 | – | 2 712,9 | – | – | – |
| Investissement dans et avances à BC | | – | – | 1 363,0 | 1 581,5 | – | – |
| Autres actifs | 9 | 2 017,0 | 703,8 | 1 456,4 | 421,6 | 560,6 | 282,2 |
| | | 27 752,6 \$ | 20 404,3 \$ | 19 851,0 \$ | 12 422,2 \$ | 9 264,6 \$ | 9 563,6 \$ |
| Passif | | | | | | | |
| Emprunts à court terme | 10 | 3 037,0 \$ | 2 531,2 \$ | 1 341,7 \$ | – \$ | 1 695,3 \$ | 2 531,2 \$ |
| Avances de Bombardier | | – | – | – | – | 20,0 | 205,5 |
| Créditeurs et frais courus | 11 | 7 779,4 | 4 036,6 | 7 360,9 | 3 840,0 | 418,5 | 196,6 |
| Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes | 6 | 3 019,0 | 2 362,8 | 3 019,0 | 2 362,8 | – | – |
| Dette à long terme | 12 | 7 857,7 | 6 131,2 | 2 080,7 | 879,4 | 5 777,0 | 5 251,8 |
| Autres passifs | 13 | 1 969,5 | 1 530,1 | 1 958,7 | 1 527,6 | 10,8 | 2,5 |
| | | 23 662,6 | 16 591,9 | 15 761,0 | 8 609,8 | 7 921,6 | 8 187,6 |
| Capitaux propres (Investissement dans BC) | | 4 090,0 | 3 812,4 | 4 090,0 | 3 812,4 | 1 343,0 | 1 376,0 |
| | | 27 752,6 \$ | 20 404,3 \$ | 19 851,0 \$ | 12 422,2 \$ | 9 264,6 \$ | 9 563,6 \$ |

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.

Au nom du conseil d'administration,

(signé)

Robert E. Brown
Administrateur

(signé)

Donald C. Lowe
Administrateur

ÉTATS CONSOLIDÉS DES CAPITAUX PROPRES

| | Notes | 2002 | | 2001 | |
|---|-------|-------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|
| Pour les exercices terminés les 31 janvier 2002 et 2001 (en millions de dollars canadiens) | | Nombre (en milliers) | Montant | Nombre (en milliers) | Montant |
| CAPITAL SOCIAL | 14 | | | | |
| Actions privilégiées – série 2 | | 12 000 | 300,0 \$ | 12 000 | 300,0 \$ |
| Actions ordinaires | | | | | |
| Actions classe A (droits de vote multiple) | | | | | |
| Solde au début de l'exercice | | 347 426 | 48,1 | 351 594 | 48,6 |
| Rachat d'actions | | – | – | (4 015) | (0,5) |
| Conversion en actions classe B | | (5 059) | (0,7) | (153) | – |
| Solde à la fin de l'exercice | | 342 367 | 47,4 | 347 426 | 48,1 |
| Actions subalternes à droit de vote classe B | | | | | |
| Solde au début de l'exercice | | 1 018 625 | 821,9 | 1 026 024 | 813,7 |
| Émission en vertu des régimes d'options d'achat d'actions | 15 | 4 720 | 26,2 | 4 299 | 17,6 |
| Rachat d'actions | | – | – | (11 851) | (9,4) |
| Conversion d'actions classe A | | 5 059 | 0,7 | 153 | – |
| Solde à la fin de l'exercice | | 1 028 404 | 848,8 | 1 018 625 | 821,9 |
| Solde à la fin de l'exercice – actions ordinaires | | 1 370 771 | 896,2 | 1 366 051 | 870,0 |
| Total du capital social | | | 1 196,2 | | 1 170,0 |
| BÉNÉFICES NON RÉPARTIS | | | | | |
| Solde au début de l'exercice | | | 2 660,0 | | 2 392,5 |
| Incidence de la modification de convention comptable relativement aux avantages sociaux futurs | | | – | | (210,6) |
| Solde au début de l'exercice – redressé | | | 2 660,0 | | 2 181,9 |
| Bénéfice net | | | 390,9 | | 975,4 |
| Dividendes : | | | | | |
| Actions privilégiées | | | (16,5) | | (16,5) |
| Actions ordinaires | | | (248,0) | | (186,3) |
| Excédent du prix de rachat des actions ordinaires sur leur valeur attribuée | | | – | | (293,9) |
| Divers | | | (1,1) | | (0,6) |
| Solde à la fin de l'exercice | | | 2 785,3 | | 2 660,0 |
| Redressement de conversion reporté | | | 108,5 | | (17,6) |
| Total des capitaux propres | | | 4 090,0 \$ | | 3 812,4 \$ |

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

ÉTATS CONSOLIDÉS DES RÉSULTATS

Pour les exercices terminés les 31 janvier 2002 et 2001
(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)

| | Notes | Bombardier Inc. consolidé | | Bombardier | | BC | |
|--|--------|------------------------------|-------------|--------------------|-------------|------------------|----------|
| | | 2002 | 2001 | 2002 | 2001 | 2002 | 2001 |
| Revenus | 26 | 21 633,8 \$ | 15 943,7 \$ | 21 056,4 \$ | 15 274,2 \$ | 966,8 \$ | 935,9 \$ |
| Coût des ventes et frais d'exploitation | 17, 18 | 19 480,6 | 14 323,9 | 18 954,1 | 13 594,7 | 915,9 | 995,6 |
| Amortissement | 26 | 467,1 | 302,3 | 322,1 | 210,0 | 145,0 | 92,3 |
| Intérêts débiteurs | 18 | 182,0 | 108,2 | 182,0 | 69,8 | — | 38,4 |
| Autres revenus | 19, 26 | (170,6) | (218,6) | (35,1) | (43,6) | (135,5) | (175,0) |
| Perte nette (bénéfice net) de BC avant éléments spéciaux de BC | | — | — | (24,6) | 9,1 | — | — |
| | | 19 959,1 | 14 515,8 | 19 398,5 | 13 840,0 | 925,4 | 951,3 |
| Bénéfice (perte) avant éléments spéciaux, impôts sur les bénéfices et amortissement de l'écart d'acquisition | | 1 674,7 | 1 427,9 | 1 657,9 | 1 434,2 | 41,4 | (15,4) |
| Éléments spéciaux | 20 | 1 070,2 | 29,7 | 812,8 | (2,1) | 662,5 | 79,5 |
| Bénéfice (perte) avant impôts sur les bénéfices et amortissement de l'écart d'acquisition | | 604,5 | 1 398,2 | 845,1 | 1 436,3 | (621,1) | (94,9) |
| Impôts sur les bénéfices | 21 | 167,0 | 422,8 | 407,6 | 460,9 | (240,6) | (38,1) |
| Bénéfice (perte) avant amortissement de l'écart d'acquisition | | 437,5 | 975,4 | 437,5 | 975,4 | (380,5) | (56,8) |
| Amortissement de l'écart d'acquisition | | 46,6 | — | 46,6 | — | — | — |
| Bénéfice net (perte nette) | | 390,9 \$ | 975,4 \$ | 390,9 \$ | 975,4 \$ | (380,5)\$ | (56,8)\$ |
| Bénéfice par action : | 16 | | | | | | |
| De base | | 0,27 \$ | 0,70 \$ | | | | |
| Dilué | | 0,27 \$ | 0,69 \$ | | | | |
| Bénéfice par action, avant amortissement de l'écart d'acquisition : | 16 | | | | | | |
| De base | | 0,31 \$ | 0,70 \$ | | | | |
| Dilué | | 0,30 \$ | 0,69 \$ | | | | |

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

ÉTATS CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE

Pour les exercices terminés les 31 janvier 2002 et 2001
(en millions de dollars canadiens)

| | Notes | Bombardier Inc. consolidé | | Bombardier | | BC | |
|--|-------|------------------------------|------------|------------------|------------|------------------|-----------|
| | | 2002 | 2001 | 2002 | 2001 | 2002 | 2001 |
| Activités d'exploitation | | | | | | | |
| Bénéfice net (perte nette) | | 390,9 \$ | 975,4 \$ | 390,9 \$ | 975,4 \$ | (380,5)\$ | (56,8)\$ |
| Éléments hors caisse : | | | | | | | |
| Amortissement | | 513,7 | 302,3 | 368,7 | 210,0 | 145,0 | 92,3 |
| Perte nette de BC | | — | — | 380,5 | 56,8 | — | — |
| Pertes sur créances | 4 | 117,5 | 150,8 | — | — | 117,5 | 150,8 |
| Impôts sur les bénéfices reportés | 21 | 34,1 | 271,8 | 273,5 | 350,0 | (239,4) | (78,2) |
| Éléments spéciaux | 20 | 1 070,2 | 29,7 | 407,7 | (49,8) | 662,5 | 79,5 |
| Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation | 22 | (2 815,0) | (830,1) | (2 703,7) | (629,4) | (111,3) | (200,7) |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation | | (688,6) | 899,9 | (882,4) | 913,0 | 193,8 | (13,1) |
| Activités d'investissement | | | | | | | |
| Acquisitions d'immobilisations corporelles | | (838,8) | (415,1) | (789,8) | (395,4) | (49,0) | (19,7) |
| Investissement net dans les débiteurs financiers | | (869,7) | (1 061,7) | (1,5) | (4,8) | (868,2) | (1 056,9) |
| Acquisitions d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation | | (1 021,1) | (2 201,0) | — | — | (1 021,1) | (2 201,0) |
| Cessions d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation | | 924,2 | 1 427,5 | — | — | 924,2 | 1 427,5 |
| Acquisitions d'entreprises, nettes de l'encaisse acquise | 2 | (979,8) | — | (979,8) | — | — | — |
| Cessions d'entreprises | 20 | — | 66,1 | — | 66,1 | — | — |
| Investissement dans et avances à BC | | — | — | (90,4) | (77,5) | 90,4 | 77,5 |
| Autres | | (122,5) | (60,9) | (80,6) | (14,0) | (41,9) | (46,9) |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement | | (2 907,7) | (2 245,1) | (1 942,1) | (425,6) | (965,6) | (1 819,5) |
| Activités de financement | | | | | | | |
| Variation nette des emprunts à court terme | | 26,0 | 458,1 | 986,5 | — | (960,5) | 458,1 |
| Produit de l'émission de la dette à long terme | | 3 881,9 | 1 425,3 | 1 210,4 | 38,4 | 2 671,5 | 1 386,9 |
| Remboursement de la dette à long terme | | (1 009,7) | (220,2) | (48,4) | (139,0) | (961,3) | (81,2) |
| Émission d'actions, nette des frais connexes | | 26,2 | 17,6 | 26,2 | 17,6 | — | — |
| Rachat d'actions | 14 | — | (303,8) | — | (303,8) | — | — |
| Dividendes versés | | (264,5) | (202,8) | (264,5) | (202,8) | — | — |
| Flux de trésorerie liés aux activités de financement | | 2 659,9 | 1 174,2 | 1 910,2 | (589,6) | 749,7 | 1 763,8 |
| Effets de change sur les espèces et quasi-espèces | | 25,3 | (119,1) | 18,3 | (87,7) | 7,0 | (31,4) |
| Diminution nette des espèces et quasi-espèces | | (911,1) | (290,1) | (896,0) | (189,9) | (15,1) | (100,2) |
| Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice | | 1 373,9 | 1 664,0 | 1 358,8 | 1 548,7 | 15,1 | 115,3 |
| Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice | | 462,8 \$ | 1 373,9 \$ | 462,8 \$ | 1 358,8 \$ | — \$ | 15,1 \$ |
| Information supplémentaire | | | | | | | |
| — Intérêts payés | | 477,3 \$ | 582,2 \$ | | | | |
| — Impôts sur les bénéfices payés | | 79,8 \$ | 76,0 \$ | | | | |

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

SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Pour les exercices terminés les 31 janvier 2002 et 2001

PRÉSENTATION DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

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

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

BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ

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

BOMBARDIER

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

BC

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

BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

PRINCIPES DE CONSOLIDATION

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

UTILISATION D'ESTIMATIONS

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

CONVERSION DE DEVISES

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

BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ
PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

[A] ÉTABLISSEMENTS ÉTRANGERS AUTONOMES

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

[B] COMPTES EN DEVICES

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

ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES

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

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

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

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

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

IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

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

BÉNÉFICE PAR ACTION

Le bénéfice de base par action et le bénéfice de base par action avant amortissement de l'écart d'acquisition sont calculés en fonction du bénéfice net moins les dividendes sur les actions privilégiées et du bénéfice net avant amortissement de l'écart d'acquisition moins les dividendes sur les actions privilégiées, respectivement, divisés par le nombre moyen pondéré d'actions classe A (droits de vote multiples) et d'actions subalternes à droit de vote classe B en circulation au cours de l'exercice. Le bénéfice dilué par action est calculé selon la méthode du rachat d'actions et tient compte de l'exercice de tous les éléments dilutifs.

BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ

PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Le coût des prestations de retraite et des avantages complémentaires de retraite des employés est établi d'après des calculs actuariels qui font appel à la méthode de répartition au prorata des services et aux meilleures hypothèses de la direction à l'égard du rendement prévu des placements des régimes, de la croissance des salaires, de l'âge de retraite des employés et des coûts des soins de santé. Les obligations au titre des régimes sont actualisées d'après les taux d'intérêt courants du marché, et les actifs des régimes sont présentés à leur juste valeur. L'excédent des gains et pertes actuariels nets sur 10 % du montant le plus élevé entre l'obligation au titre des prestations et la juste valeur des actifs des régimes est porté aux résultats sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants.

PROVISION POUR PERTES SUR CRÉANCES

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

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

INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

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

OBLIGATIONS ENVIRONNEMENTALES

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

RÉGIMES À BASE D'ACTIONS

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

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

CONSTATATION DES REVENUS

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

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

Les contrats de nouveaux avions d'affaires sont classés en fonction des avions non aménagés (avant l'aménagement intérieur et avant que les appareils électroniques de bord facultatifs soient installés) et des avions avec aménagement intérieur, une fois que celui-ci est achevé. Les revenus sont constatés lors de la livraison d'avions non aménagés et lors de l'acceptation définitive par le client de l'aménagement intérieur.

Les revenus provenant de la vente d'avions commerciaux, de participations fractionnaires dans des avions d'affaires et d'autres produits et services sont comptabilisés lorsque les produits sont livrés ou les services sont rendus.

COÛT DES VENTES

■ PROGRAMMES D'AÉRONAUTIQUE

Le coût des ventes des avions commerciaux et des avions d'affaires est calculé selon la méthode de comptabilisation par programme au coût unitaire moyen estimatif calculé en fonction d'un pourcentage du prix de vente de l'avion. Le coût unitaire moyen estimatif en vertu de la comptabilisation par programme est calculé en appliquant, au prix de vente de chaque avion, le ratio du total des coûts de production estimatifs de l'ensemble du programme aux prix de vente estimatifs de tous les avions du programme. Les coûts non récurrents sont amortis en fonction d'un nombre d'avions prédéterminé. Au cours des phases initiales d'un programme, une marge brute constante avant amortissement des coûts non récurrents est obtenue en reportant une partie du coût réel engagé pour chaque unité livrée. Cet excédent sur les coûts moyens de production est recouvré sur les ventes d'avions qui doivent être produits ultérieurement à des coûts inférieurs à la moyenne, selon le concept de la courbe d'apprentissage, qui prévoit une diminution prévisible des coûts unitaires au fur et à mesure que les tâches et les techniques de production deviennent plus efficaces grâce aux mesures de gestion et à l'expérience acquise.

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

Les estimations des revenus, des coûts de production unitaires et des périodes de livraison associés aux commandes prévues font partie intégrante de la méthode de comptabilisation par programme, et la direction doit être en mesure d'évaluer raisonnablement ces montants pour utiliser cette méthode. La direction révisé périodiquement ses hypothèses quant à l'envergure des divers programmes, la période estimative au cours de laquelle les unités seront livrées et les coûts et revenus futurs estimatifs associés aux programmes. Les redressements des estimations sont comptabilisés de manière prospective, sauf les pertes anticipées liées à des programmes particuliers qui sont constatées immédiatement au cours de la période où elles sont prévues.

■ CONTRATS À LONG TERME

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

BOMBARDIER

PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

ÉVALUATION DES STOCKS

■ CONTRATS À LONG TERME

Les stocks se rapportant aux contrats à long terme sont principalement évalués selon la méthode de l'avancement des travaux ou, s'il est plus approprié, en fonction de la livraison des unités, et comprennent les matières, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication connexes et, dans le cas des contrats comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux, les marges estimatives.

■ PROGRAMMES D'AÉRONAUTIQUE

Les coûts des stocks, établis selon la méthode de comptabilisation par programme, comprennent les matières premières, la main-d'œuvre directe et les coûts indirects de fabrication connexes ainsi que les coûts non récurrents (coûts de développement, de démarrage et d'outillage) et l'excédent sur les coûts moyens de production.

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

■ AUTRES STOCKS

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

■ AVANCES ET FACTURATIONS PROGRESSIVES

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

ÉCART D'ACQUISITION

L'écart d'acquisition représente la différence entre le prix d'achat, y compris les coûts d'acquisition des entreprises acquises et la juste valeur des actifs nets identifiables acquis. L'écart d'acquisition est amorti selon la méthode linéaire sur la durée d'utilisation, soit 40 ans. La valeur comptable de l'écart d'acquisition fait périodiquement l'objet d'un test de dépréciation qui repose sur une estimation des flux de trésorerie non actualisés des entreprises acquises connexes sur la période d'amortissement restante. En date du 1^{er} février 2002, la Société a adopté de manière prospective les nouvelles recommandations de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (« ICCA ») relativement à l'écart d'acquisition et aux autres actifs incorporels et a cessé d'amortir l'écart d'acquisition à cette date pour adopter le test de dépréciation de l'écart d'acquisition présenté dans les nouvelles règles comptables.

ACTIFS INCORPORELS

Les actifs incorporels correspondent au coût des licences, des brevets et des marques de commerce acquis et sont amortis sur leur durée d'utilisation estimative, qui ne dépasse pas 20 ans. La valeur comptable des actifs incorporels fait périodiquement l'objet d'un test de dépréciation qui repose sur une estimation des flux de trésorerie non actualisés sur la période d'amortissement restante.

INTÉRÊTS CRÉDITEURS

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

VENTES DE DÉBITEURS FINANCIERS

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

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

FRAIS DE MONTAGE REPORTÉS

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

CRÉANCES LIÉES À DES CONTRATS DE LOCATION

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

ACTIFS LOUÉS EN VERTU DE CONTRATS DE LOCATION-EXPLOITATION

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices terminés les 31 janvier 2002 et 2001
(Les montants des tableaux sont en millions de dollars canadiens,
à l'exception du capital social et des régimes d'options d'achat d'actions.)

1. MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES

BÉNÉFICE PAR ACTION

En date du 1^{er} février 2001, la Société a rétroactivement adopté les nouvelles recommandations de l'ICCA relativement à la façon de calculer et de présenter le bénéfice par action. Les nouvelles recommandations, qui sont essentiellement alignées sur les exigences de l'énoncé 128 du *Financial Accounting Standards Board* des États-Unis à cet égard, préconisent l'utilisation de la méthode du rachat d'actions, plutôt que la méthode des profits théoriques, pour calculer le bénéfice dilué par action. L'incidence de l'adoption des nouvelles recommandations sur le calcul du bénéfice de base et dilué par action est négligeable pour l'exercice écoulé et les exercices antérieurs.

CESSION DE CRÉANCES

En date du 1^{er} avril 2001, la Société a prospectivement adopté les nouvelles recommandations de l'ICCA relativement à la cession de créances. Les nouvelles recommandations sont sensiblement conformes aux exigences de l'énoncé 140 du *Financial Accounting Standards Board* des États-Unis. L'incidence de l'adoption de ces nouvelles recommandations sur les résultats, la situation financière et les flux de trésorerie consolidés de la Société est négligeable pour l'exercice écoulé.

2. ACQUISITIONS D'ENTREPRISES

ADTRANZ

En date du 1^{er} mai 2001, la Société a acquis auprès de DaimlerChrysler AG (« DaimlerChrysler ») de Stuttgart, en Allemagne, la totalité des actions ordinaires de sa filiale DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz ») établie à Berlin, un fabricant intégré d'équipement de transport, pour une contrepartie au comptant de 725,0 millions \$ US (1,1 milliard \$). Le contrat de vente et d'achat prévoit un prix d'achat établi d'après la valeur comptable des actifs nets rajustés acquis en date du 30 avril 2001 (la « valeur des actifs nets »), conformément aux principes comptables généralement reconnus des États-Unis (les « PCGR américains »). Le contrat de vente et d'achat prévoit aussi un ajustement maximum du prix d'achat de 150,0 millions € dans la mesure où le montant minimum de la valeur des actifs nets était rencontré à la date de clôture de la transaction au 30 avril 2001. Aux termes du contrat de vente et d'achat au 30 avril 2001, DaimlerChrysler a fait des représentations et donné des garanties contractuelles à la Société, y compris une confirmation écrite que le montant minimum de la valeur des actifs nets était atteint.

À compter de mai 2001, Adtranz, alors propriété de la Société, a dressé son bilan de fermeture en date du 30 avril 2001 en vertu des PCGR américains conformément aux dispositions du contrat de vente et d'achat en vue d'établir la valeur des actifs nets. Il est apparu alors que le montant minimum de la valeur des actifs n'était pas rencontré en raison des ajustements importants se rapportant à l'application des PCGR américains et aux coûts non comptabilisés requis pour terminer des contrats conclus auprès de tiers. Le contrat de vente et d'achat prévoit une procédure de négociation et, si les circonstances le justifient, un processus d'arbitrage.

Les pourparlers avec DaimlerChrysler n'ont pas conduit à une entente sur la valeur des actifs nets à la date de clôture. Par conséquent, la Société a avisé DaimlerChrysler qu'elle déposerait une réclamation en dommages-intérêts contre cette dernière en vertu des règles d'arbitrage de la Chambre de commerce internationale, tel que prévu au contrat de vente et d'achat. La réclamation de la Société sera de l'ordre de 1,0 milliard € (1,4 milliard \$). La réclamation en dommages-intérêts est fondée, dans une large mesure, sur des manquements importants quant aux représentations et garanties contractuelles, dont une insuffisance importante de la valeur des actifs nets. L'issue du désaccord susmentionné ne peut être déterminée pour l'instant. Bombardier a inscrit une réduction initiale de prix d'achat de 205,6 millions \$ (150,0 millions €) à titre de réduction de l'écart d'acquisition relativement à l'ajustement du prix d'achat prévu au contrat de vente et d'achat. Le règlement de la réclamation en excédant de 150,0 millions € sera comptabilisé à titre de réduction additionnelle de l'écart d'acquisition.

2. ACQUISITIONS D'ENTREPRISES (suite)

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

| | |
|--|-------------------|
| Espèces et quasi-espèces | 279,5 \$ |
| Débiteurs | 1 195,3 |
| Stocks (nets d'avances de 1 145,2 \$) | 618,0 |
| Immobilisations corporelles | 729,1 |
| Impôts sur les bénéfices reportés | 823,5 |
| Autres actifs | 396,2 |
| | 4 041,6 |
| Solde intersociétés avec DaimlerChrysler | (374,3) |
| Créditeurs et frais courus | (3 231,0) |
| Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes | (1 571,0) |
| Dettes à long terme | (29,1) |
| Autres passifs | (428,2) |
| | (5 633,6) |
| Actifs nets identifiables, à la juste valeur | (1 592,0) |
| Écart d'acquisition | 2 764,2 |
| Contrepartie de l'achat | 1 172,2 \$ |

La direction a établi la ventilation préliminaire du prix d'achat en tenant compte de tous les renseignements pertinents au moment de la préparation des présents états financiers consolidés. Toutefois, la ventilation préliminaire du prix d'achat pourra faire l'objet d'autres précisions. Une provision pour les coûts de restructuration s'élevant à 189,2 millions \$, dont 78,1 millions \$ se rapportent à la réduction de la valeur des immobilisations corporelles acquises, a été comptabilisée dans la ventilation préliminaire du prix d'achat. Le solde de la provision inclut des indemnités de cessation d'emploi et d'autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire ainsi que d'autres coûts de retrait d'activités.

La Société n'a pas comptabilisé, dans sa ventilation préliminaire du prix d'achat, des économies d'impôts futurs s'élevant à environ 645,0 millions \$, relativement aux pertes fiscales acquises et à d'autres écarts temporaires déductibles. Toute comptabilisation ultérieure de ces économies d'impôts futurs non comptabilisées sera constatée à titre de réduction de l'écart d'acquisition lié à cette acquisition.

2. ACQUISITIONS D'ENTREPRISES (suite)

OMC

Le 9 mars 2001, la Société a fait l'acquisition pour une contrepartie au comptant de 53,8 millions \$ US (83,3 millions \$), avant les coûts d'acquisition de 3,8 millions \$, de la majorité des actifs nets des activités manufacturières liées aux moteurs de Outboard Marine Corporation (« OMC »). Cette acquisition a fait suite au dépôt par OMC et certaines de ses filiales, le 22 décembre 2000, d'une requête volontaire d'exonération en vertu du Chapitre 11 du *U.S. Bankruptcy Code*. OMC était un chef de file dans la fabrication de moteurs pour l'industrie des bateaux, et les actifs acquis comprennent les marques de moteurs hors-bord Evinrude et Johnson ainsi que la technologie d'injection d'essence Ficht.

Actifs nets acquis à la juste valeur

| | |
|-----------------------------|---------|
| Débiteurs | 8,3 \$ |
| Stocks | 76,3 |
| Immobilisations corporelles | 73,8 |
| | 158,4 |
| Créditeurs et frais courus | (71,3) |
| Actifs nets acquis | 87,1 \$ |

3. DÉBITEURS

Les débiteurs de Bombardier se composent principalement de comptes clients. Ils étaient concentrés dans les secteurs transport et aéronautique (respectivement 86 % et 9 % au 31 janvier 2002; respectivement 73 % et 22 % au 31 janvier 2001) et étaient en majeure partie situés en Europe et en Amérique du Nord (respectivement 72 % et 19 % au 31 janvier 2002; respectivement 54 % et 39 % au 31 janvier 2001).

4. DÉBITEURS FINANCIERS

| | 2002 | | | 2001 | | |
|--|------------|-------------------------------------|------------------------|------------|-------------------------------------|------------------------|
| | Total | Échéance moyenne pondérée (en mois) | Taux moyen pondéré (%) | Total | Échéance moyenne pondérée (en mois) | Taux moyen pondéré (%) |
| BC | | | | | | |
| Financement commercial | | | | | | |
| – Prêts | 1 164,4 \$ | 58 | 6,9 | 1 166,7 \$ | 61 | 9,2 |
| – Débiteurs | 2 481,7 | 12 | 4,6 | 1 670,5 | 12 | 8,6 |
| – Créances liées à des contrats de location | 504,6 | 35 | 5,9 | 342,0 | 36 | 8,9 |
| | 4 150,7 | 28 | 5,4 | 3 179,2 | 32 | 8,9 |
| Financement de stocks | | | | | | |
| – Débiteurs | 973,7 | 6 | 9,6 | 972,1 | 6 | 11,4 |
| | 5 124,4 | | | 4 151,3 | | |
| Provision pour pertes sur créances | (32,3) | | | (22,2) | | |
| Total – Portefeuilles d'activités poursuivies | 5 092,1 | | | 4 129,1 | | |
| Portefeuilles d'activités abandonnées ⁽¹⁾ | | | | | | |
| Prêts pour maisons usinées | 630,7 | 267 | 11,7 | 2 067,6 | 315 | 10,7 |
| Prêts pour biens de consommation | 443,9 | 98 | 11,5 | 274,9 | 91 | 13,5 |
| Autres ⁽²⁾ | | | | | | |
| – Prêts | 131,5 | | | 169,0 | | |
| – Créances liées à des contrats de location | 341,1 | | | 610,9 | | |
| | 472,6 | 28 | 8,6 | 779,9 | 36 | 8,9 |
| | 1 547,2 | | | 3 122,4 | | |
| Provision pour pertes sur créances | (241,0) | | | (110,8) | | |
| Total – Portefeuilles d'activités abandonnées | 1 306,2 | | | 3 011,6 | | |
| | 6 398,3 | | | 7 140,7 | | |
| Bombardier | | | | | | |
| Débiteurs financiers | 63,4 | | | 62,0 | | |
| Total | 6 461,7 \$ | | | 7 202,7 \$ | | |

⁽¹⁾ Au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2002, la direction a décidé d'abandonner les activités liées aux maisons usinées et au financement de biens de consommation. Ainsi, ces portefeuilles ont été reclassés à titre de portefeuilles d'activités abandonnées.

⁽²⁾ Comprennent les portefeuilles de financement et gestion de technologies, de financement d'équipement commercial du marché intermédiaire et de financement du marché de moindre valeur.

4. DÉBITEURS FINANCIERS (suite)

DESCRIPTION DE PRODUITS – BC

[i] Prêts et débiteurs commerciaux

Les prêts et débiteurs commerciaux comprennent les prêts et débiteurs liés à l'aviation, au transport et aux équipements industriels se rapportant principalement au financement d'avions d'affaires et de produits connexes, au financement de véhicules ferroviaires ainsi qu'au financement provisoire d'avions commerciaux de tiers. Les débiteurs découlent principalement de l'affacturage des débiteurs de tiers des secteurs manufacturiers de Bombardier. En général, ils sont garantis par les actifs connexes.

[ii] Débiteurs liés au financement de stocks

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

Au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2001, BC a acheté deux portefeuilles de débiteurs liés au financement de stocks pour une contrepartie au comptant de 107,4 millions \$.

[iii] Prêts pour les maisons usinées

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

Par suite de la décision de BC de se retirer complètement des activités de financement de maisons usinées, comme décrit à la note 20, des modifications ont été apportées à certaines opérations de titrisation liées aux portefeuilles de maisons usinées. Par conséquent, ces portefeuilles, auparavant titrisés et comptabilisés comme opérations de financement, et leurs obligations adossées à des créances correspondantes, inscrites à titre de dette à long terme, ne figurent plus au bilan de la Société.

[iv] Prêts pour biens de consommation

Les prêts pour biens de consommation se rapportent principalement au financement auprès de tiers de produits récréatifs sous forme de crédit renouvelable et de prêts remboursables par versements, garantis par les produits récréatifs connexes, à l'intention des consommateurs des États-Unis. Les activités pour ce portefeuille ont été abandonnées au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2002.

[v] Créances liées à des contrats de location

Les créances liées à des contrats de location comprennent ce qui suit :

| | 2002 | 2001 |
|--------------------------------|----------|------------|
| Total des loyers minimums | 955,2 \$ | 1 072,2 \$ |
| Revenu non gagné | (144,3) | (176,8) |
| Valeur résiduelle non garantie | 34,8 | 57,5 |
| | 845,7 \$ | 952,9 \$ |

Les loyers minimums pour les cinq prochains exercices sont comme suit : 2003 – 473,3 millions \$; 2004 – 160,6 millions \$; 2005 – 98,5 millions \$; 2006 – 58,1 millions \$ et 2007 – 52,4 millions \$.

[vi] Facilités de crédit

BC a consenti à certains tiers clients des lignes de crédit totalisant 703,0 millions \$ et 2 582,0 millions \$ US au 31 janvier 2002 (796,0 millions \$ et 2 589,5 millions \$ US au 31 janvier 2001). La tranche inutilisée de ces facilités totalisait 268,9 millions \$ et 1 055,7 millions \$ US au 31 janvier 2002 (414,2 millions \$ et 1 042,0 millions \$ US au 31 janvier 2001).

4. DÉBITEURS FINANCIERS (suite)

PROVISION POUR PERTES SUR CRÉANCES

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

| | 2002 | 2001 |
|---|-----------------|----------|
| Solde au début de l'exercice | 133,0 \$ | 56,5 \$ |
| Pertes sur créances | 657,9 | 230,3 |
| Montants radiés, nets des recouvrements | (517,6) | (153,8) |
| Solde à la fin de l'exercice | 273,3 \$ | 133,0 \$ |

Les pertes sur créances comprennent une charge spéciale de 540,4 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002 et une charge spéciale de 79,5 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2001, comme décrit à la note 20.

Les débiteurs financiers douteux totalisaient 106,1 millions \$ et 187,5 millions \$ au 31 janvier 2002 respectivement pour les portefeuilles d'activités poursuivies et les portefeuilles d'activités abandonnées (25,8 millions \$ et 356,4 millions \$ au 31 janvier 2001). Les actifs repris s'élevaient à 41,3 millions \$ et à 84,1 millions \$ respectivement aux 31 janvier 2002 et 2001. La provision pour pertes sur créances a été établie compte tenu des recouvrements prévus du montant du capital et des intérêts des débiteurs financiers douteux et de la réalisation des garanties.

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE – BC

La répartition géographique des débiteurs financiers de BC était comme suit :

| | 2002 | | | | |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | Canada | États-Unis | Europe de l'Ouest | Autres | Total |
| Prêts | 149,6 \$ | 1 792,5 \$ | 288,3 \$ | 140,1 \$ | 2 370,5 \$ |
| Débiteurs | 1 145,0 | 2 090,6 | 219,8 | – | 3 455,4 |
| Créances liées à des contrats de location | 105,8 | 470,1 | 145,7 | 124,1 | 845,7 |
| | 1 400,4 \$ | 4 353,2 \$ | 653,8 \$ | 264,2 \$ | 6 671,6 \$ |

| | 2001 | | | | |
|---|------------|------------|-------------------|----------|------------|
| | Canada | États-Unis | Europe de l'Ouest | Autres | Total |
| Prêts | 515,5 \$ | 2 821,8 \$ | 90,9 \$ | 250,0 \$ | 3 678,2 \$ |
| Débiteurs | 1 001,5 | 1 500,9 | 140,2 | – | 2 642,6 |
| Créances liées à des contrats de location | 163,1 | 672,4 | 23,5 | 93,9 | 952,9 |
| | 1 680,1 \$ | 4 995,1 \$ | 254,6 \$ | 343,9 \$ | 7 273,7 \$ |

Aucun client ne représentait plus de 10 % des débiteurs financiers de BC aux 31 janvier 2002 et 2001.

OPÉRATIONS DE TITRISATION ET AUTRES CESSIONS DE CRÉANCES

Périodiquement, BC vend des débiteurs financiers à des tierces entités à vocation spéciale (« EVS »). Les EVS émettent divers titres adossés à des créances représentant des droits sur les actifs transférés. Au cours des exercices terminés les 31 janvier 2002 et 2001, BC a vendu 3 860,0 millions \$ et 4 106,7 millions \$ de débiteurs liés au financement de stocks à des EVS de titrisation de créances renouvelables. Outre les débiteurs financiers figurant à son bilan, BC gérait 1 890,7 millions \$ au 31 janvier 2002 (1 969,4 millions \$ au 31 janvier 2001) de débiteurs titrisés liés au financement de stocks et continuait de gérer 313,8 millions \$ au 31 janvier 2002 (1 335,1 millions \$ au 31 janvier 2001) de débiteurs financiers liés aux portefeuilles titrisés d'activités abandonnées. En outre, un montant de 2 635,3 millions \$ au 31 janvier 2002 relativement à des prêts pour maisons usinées dans le cadre d'opérations publiques de titrisation était géré par BC. Ces actifs ne sont plus considérés comme des actifs sous gestion, à la suite de la décision de la direction, le 26 septembre 2001, de se retirer de cette activité.

4. DÉBITEURS FINANCIERS (suite)

BC conserve des droits sur les débiteurs financiers vendus aux EVS, y compris des droits résiduels relatifs aux coupons d'intérêts (représentant la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs excédentaires prévus des EVS), des tranches subordonnées de titres, des droits de gestion, des montants de surdimensionnement, des fonds de réserve et des droits dans des débiteurs financiers vendus. Au 31 janvier 2002, BC conservait des droits totalisant 827,5 millions \$ (674,0 millions \$ au 31 janvier 2001) sur les débiteurs financiers vendus aux EVS. BC comptabilise des honoraires relativement aux droits de gestion conservés. Les droits conservés par BC sont présentés avec les portefeuilles de débiteurs financiers connexes.

BC offre des améliorations des termes de crédit afin d'atteindre certaines cotes de crédit pour les titres adossés à des créances que les EVS émettent, au moyen de la subordination d'une partie de ses droits conservés sur les débiteurs titrisés. Au 31 janvier 2002, les améliorations des termes de crédit étaient de 621,9 millions \$. Les porteurs de titres adossés à des créances et les EVS qui ont titrisé les créances n'ont aucun droit de recours sur les autres actifs de BC.

En outre, BC gère un portefeuille de créances vendu à des tiers liées à des contrats de location du portefeuille d'activités abandonnées de financement et gestion de technologies qui était de 89,9 millions \$ au 31 janvier 2002 (194,2 millions \$ au 31 janvier 2001).

5. ACTIFS LOUÉS EN VERTU DE CONTRATS DE LOCATION-EXPLOITATION

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

| | 2002 | 2001 |
|---|-------------------|------------|
| Avions | | |
| – D'affaires | 1 133,0 \$ | 1 032,2 \$ |
| – Commerciaux | 645,2 | 521,8 |
| Wagons de marchandises – Actifs destinés à la revente | 81,0 | 184,0 |
| Équipement industriel | 61,7 | 25,2 |
| Portefeuilles d'activités abandonnées (note 4) | 88,7 | 94,4 |
| | 2 009,6 | 1 857,6 |
| Amortissement cumulé | (178,4) | (89,5) |
| | 1 831,2 \$ | 1 768,1 \$ |

Les wagons de marchandises détenus temporairement dans l'attente de leur financement au moyen d'opérations de cession-bail sont présentés à titre d'actifs destinés à la revente. Aux fins du calcul des actifs sous gestion, le portefeuille hors bilan de wagons de marchandises s'élève à 1 067,9 millions \$ au 31 janvier 2002 (917,8 millions \$ au 31 janvier 2001), ce qui représente la valeur actuelle nette des loyers minimums de 1 974,4 millions \$ au 31 janvier 2002 (1 737,7 millions \$ au 31 janvier 2001), en vertu d'opérations de cession-bail mentionnées à la note 25 [B].

L'échéance moyenne pondérée des contrats de location-exploitation était de 52 mois au 31 janvier 2002 (53 mois au 31 janvier 2001).

Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002, l'amortissement des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation s'est élevé à 132,4 millions \$ (81,8 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2001) et a été inclus dans le poste amortissement.

6. STOCKS

| | 2002 | 2001 |
|--|-------------------|------------|
| Matières premières et produits en cours | 545,4 \$ | 395,0 \$ |
| Contrats à long terme et programmes d'aéronautique | 7 087,8 | 5 436,9 |
| Produits finis | 1 323,3 | 581,8 |
| | 8 956,5 \$ | 6 413,7 \$ |

6. STOCKS (suite)

PROGRAMMES D'AÉRONAUTIQUE

Le coût des stocks comprend les coûts non récurrents et l'excédent sur les coûts moyens de production dont le recouvrement dépend de commandes fermes futures de clients. Au 31 janvier 2002, les coûts devant être recouverts au moyen de commandes fermes futures de clients s'élevaient à 2 498,4 millions \$ (2 137,0 millions \$ au 31 janvier 2001) pour les appareils en production commerciale. Pour les appareils qui ne sont pas encore en production commerciale, comme les avions Bombardier Continental, Bombardier Global 5000 et Bombardier CRJ900, les coûts non récurrents s'élevaient à 433,5 millions \$ au 31 janvier 2002 (233,6 millions \$ au 31 janvier 2001 pour le Bombardier Continental et le Bombardier CRJ900).

Le produit anticipé des ventes futures d'avions pour chaque programme excédait les coûts afférents aux stocks au 31 janvier 2002 et 2001, plus les coûts non récurrents et les coûts de production additionnels estimatifs à engager pour chaque programme. Cependant, des sommes importantes au titre de coûts non recouvrables pourraient être imputées aux résultats au cours d'un exercice donné, 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. Au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2002, des coûts non récurrents de 264,0 millions \$ relativement aux avions Bombardier Q400 ont été radiés (voir la note 20).

AVANCES ET FACTURATIONS PROGRESSIVES

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

Les coûts engagés et les marges reconnues sur les contrats à long terme ainsi que les coûts engagés relativement aux programmes d'aéronautique courants s'établissaient à 11 693,2 millions \$ au 31 janvier 2002 (9 485,3 millions \$ au 31 janvier 2001). Les avances reçues et les facturations progressives sur les contrats à long terme et les programmes d'aéronautique courants totalisaient 7 624,4 millions \$ au 31 janvier 2002 (6 411,2 millions \$ au 31 janvier 2001), dont 3 019,0 millions \$ constituent un passif et sont présentées à titre d'avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes au 31 janvier 2002 (2 362,8 millions \$ au 31 janvier 2001).

7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

| | 2002 | | 2001 | |
|----------------------|-------------------|----------------------|-------------------|----------------------|
| | Coût | Amortissement cumulé | Coût | Amortissement cumulé |
| Bombardier | | | | |
| Terrains | 213,8 \$ | – \$ | 109,9 \$ | – \$ |
| Bâtiments | 2 062,2 | 417,1 | 1 251,7 | 347,3 |
| Équipement | 2 295,3 | 1 162,7 | 1 867,2 | 1 071,3 |
| Autres | 367,5 | 113,7 | 205,5 | 57,6 |
| | 4 938,8 | 1 693,5 | 3 434,3 | 1 476,2 |
| BC | 213,7 | 50,6 | 172,5 | 39,7 |
| | 5 152,5 | 1 744,1 \$ | 3 606,8 | 1 515,9 \$ |
| Amortissement cumulé | (1 744,1) | | (1 515,9) | |
| | 3 408,4 \$ | | 2 090,9 \$ | |

Le tableau ci-dessus tient compte d'actifs en construction et en développement totalisant 357,2 millions \$ au 31 janvier 2002 (360,2 millions \$ au 31 janvier 2001).

8. ÉCART D'ACQUISITION

L'écart d'acquisition était de 2 712,9 millions \$, net de l'amortissement cumulé de 45,7 millions \$, au 31 janvier 2002 (néant au 31 janvier 2001). L'écart d'acquisition se rapporte à l'acquisition d'Adtranz décrite à la note 2.

9. AUTRES ACTIFS

| | 2002 | | 2001 | |
|---|------------|----------|------------|----------|
| | Bombardier | BC | Bombardier | BC |
| Licences, brevets et marques de commerce (net d'un amortissement cumulé de 12,3 millions \$) | 257,2 \$ | – \$ | – \$ | – \$ |
| Impôts sur les bénéfices reportés | 583,2 | 325,5 | 109,5 | 72,3 |
| Frais payés d'avance | 159,9 | 86,7 | 96,4 | 75,9 |
| Actif au titre des prestations constituées | 246,4 | – | 146,6 | – |
| Autres | 209,7 | 148,4 | 69,1 | 134,0 |
| | 1 456,4 \$ | 560,6 \$ | 421,6 \$ | 282,2 \$ |

10. EMPRUNTS À COURT TERME

| | 2002 | 2001 |
|------------|------------|------------|
| Bombardier | 1 341,7 \$ | – \$ |
| BC | 1 695,3 | 2 531,2 |
| | 3 037,0 \$ | 2 531,2 \$ |

En vertu d'ententes auprès de consortiums bancaires, Bombardier Inc. et quelques-unes de ses filiales doivent maintenir certains ratios financiers. Ces ratios étaient respectés aux 31 janvier 2002 et 2001.

10. EMPRUNTS À COURT TERME (suite)

BOMBARDIER

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

| | | | | | | | 2002 |
|------------------------------|-------------------|----------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------|-----------|
| | Disponible | | Prélevée | | Taux | | Échéance |
| | Comptant | Composante en devise | Lettres de crédit | Fin de l'exercice | Moyenne de l'exercice | | |
| Facilités de crédit : | | | | | | | |
| Européenne | 2 325,9 \$ | 414,9 \$ | 300,0 € | 985,7 \$ | 3,6 % | 4,2 % | 2006 |
| Nord-américaine | 1 750,0 | 165,4 | | 145,5 | 2,2 % | 3,7 % | 2003-2006 |
| | 4 075,9 \$ | 580,3 | | 1 131,2 \$ | | | |
| Emprunts : | | | | | | | |
| Billets | | 761,4 | 200,0 € 20 000,0 ¥ | | 2,4 % | 2,7 % | 2003 |
| | | 1 341,7 \$ | | | | | |

| | | | | | | | 2001 |
|------------------------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------------|-----------------------|--|-----------|
| | Disponible | | Prélevée | | Taux | | Échéance |
| | Comptant | | Lettres de crédit | Fin de l'exercice | Moyenne de l'exercice | | |
| Facilités de crédit : | | | | | | | |
| Européenne | 2 373,7 \$ | – \$ | 1 190,1 \$ | – | 6,3 % | | 2006 |
| Nord-américaine | 1 750,0 | – | 346,6 | – | 6,0 % | | 2002-2006 |
| | 4 123,7 \$ | – \$ | 1 536,7 \$ | | | | |

La facilité européenne peut servir à émettre des garanties et des lettres de crédit ou à effectuer des avances dans diverses devises librement convertibles, jusqu'à concurrence de 1,7 milliard € ou son équivalent en d'autres devises. Les avances prélevées en vertu de la facilité portent intérêt à des taux variables fondés sur l'Euribor ou le LIBOR.

Pendant l'exercice terminé le 31 janvier 2002, la Société a renouvelé la tranche ferme de 750,0 millions \$ de sa facilité de crédit nord-américaine consortiale de 364 jours jusqu'en septembre 2002. Des montants en dollars canadiens ou américains ou en euros peuvent être prélevés en vertu de la facilité nord-américaine à des taux variables fondés sur le taux préférentiel canadien, le taux de base américain, le LIBOR ou le taux d'escompte des acceptations bancaires ou la facilité peut être utilisée pour l'émission de lettres de crédit. Celle-ci peut aussi servir de source de liquidités pour le programme de papier commercial de la Société, qui s'élève à 1,0 milliard \$.

En août 2001, Bombardier Inc. a émis des billets à taux variable de 13 mois pour 250,0 millions \$ sur le marché canadien et Bombardier Corporation, filiale en propriété exclusive de la Société, a émis des billets à taux variable de 13 mois pour 518,3 millions \$ (200,0 millions € et 20,0 milliards ¥) sur le marché européen.

Des facilités de crédit bancaire de 2 449,4 millions \$ utilisées pour l'émission de lettres de crédit de soutien ont été assumées au 31 janvier 2002 par suite de l'acquisition d'Adtranz décrite à la note 2 et Bombardier a d'autres lettres de crédit en cours de 1 213,9 millions \$ au 31 janvier 2002 (703,1 millions \$ au 31 janvier 2001) outre les lettres de crédit en cours mentionnées dans le tableau ci-dessus.

10. EMPRUNTS À COURT TERME (suite)

BC

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

| | | | | | | 2002 |
|------------------------------|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-----------------------|-----------|
| | Disponible | | Prélevée | | Taux | Échéance |
| | Comptant | | Composante en \$ US | Fin de l'exercice | Moyenne de l'exercice | |
| Facilités de crédit : | | | | | | |
| Lignes renouvelables | 2 610,8 \$ | 1 277,3 \$ | 749,5 \$ | 2,1 % | 4,3 % | 2003-2006 |
| Emprunts bancaires | 286,6 | 215,3 | 95,0 | 2,9 % | 4,6 % | 2003 |
| Autres | 796,3 | 202,7 | 124,4 | 2,0 % | 2,6 % | 2003 |
| | 3 693,7 \$ | 1 695,3 \$ | | | | |
| <hr/> | | | | | | |
| | | | | | | 2001 |
| | Disponible | | Prélevée | | Taux | Échéance |
| | Comptant | | Composante en \$ US | Fin de l'exercice | Moyenne de l'exercice | |
| Facilités de crédit : | | | | | | |
| Lignes renouvelables | 2 500,0 \$ | 2 221,5 \$ | 1 431,7 \$ | 7,0 % | 6,7 % | 2002-2006 |
| Emprunts bancaires | 142,5 | 142,5 | 95,0 | 6,2 % | 7,2 % | 2002 |
| Autres | 240,0 | 167,2 | 23,6 | 6,4 % | 6,5 % | 2002 |
| | 2 882,5 \$ | 2 531,2 \$ | | | | |

LIGNES RENOUVELABLES

Bombardier Capital Inc. dispose d'une facilité de crédit renouvelable, non garantie, ferme, de 1,9 milliard \$ (1,2 milliard \$ US) avec un consortium bancaire (la « facilité américaine »). Cette facilité est répartie en deux tranches égales : une tranche de 364 jours échéant en septembre 2002 et une tranche de cinq ans échéant le 10 juillet 2005. Bombardier Capital Ltée a une facilité de crédit renouvelable, non garantie, ferme, de 364 jours, d'un montant de 700,0 millions \$, avec un consortium bancaire (la « facilité canadienne ») qui vient à échéance en septembre 2002. Elles constituent également des sources de liquidités pour les programmes de papier commercial respectifs des emprunteurs d'un montant maximal de 1,9 milliard \$ (1,2 milliard \$ US) pour Bombardier Capital Inc. et de 700,0 millions \$ pour Bombardier Capital Ltée.

En vertu de la facilité américaine, des montants peuvent être prélevés à des taux variables fondés sur le taux de base américain ou le LIBOR. En vertu de la facilité canadienne, des montants en dollars canadiens ou américains peuvent être prélevés à des taux variables fondés sur le taux préférentiel canadien, le taux de base américain, le LIBOR ou le taux d'escompte des acceptations bancaires. L'encours de ces facilités comprenait 1 277,3 millions \$ au 31 janvier 2002 (2 221,5 millions \$ au 31 janvier 2001) d'emprunts sous forme de papier commercial, assortis d'échéances allant jusqu'à 6 mois.

11. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

| | 2002 | | 2001 | |
|-------------------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | Bombardier | BC | Bombardier | BC |
| Créditeurs | 2 990,2 \$ | 94,7 \$ | 1 868,8 \$ | 62,6 \$ |
| Passif lié aux salaires | 447,7 | 0,3 | 358,8 | 0,6 |
| Frais courus | 3 923,0 | 323,5 | 1 612,4 | 133,4 |
| | 7 360,9 \$ | 418,5 \$ | 3 840,0 \$ | 196,6 \$ |

12. DETTE À LONG TERME

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

| | | | | 2002 |
|-------------------------------------|----------------|-------------------------|---------------|-----------|
| | \$ | Composante en devise | Taux moyen | Échéance |
| Bombardier | | | | |
| Débetures | 1 527,6 | 500,0 € 175,0 £ | 6,4 % | 2004-2027 |
| Billets | 315,4 | 167,3 \$ US | 6,6 % | 2004-2012 |
| Autres emprunts | 237,7 | 64,9 \$ US 32,6 € | 4,0 % | 2003-2029 |
| | 2 080,7 | | | |
| BC | | | | |
| Billets | 5 047,0 | 2 730,0 \$ US | 3,0 % | 2003-2008 |
| Titres de fiducie de capital | 310,5 | 195,0 \$ US | 2,4 % | 2033 |
| Débetures | 250,0 | – | 2,9 % | 2004 |
| Autres emprunts | 169,5 | 70,0 \$ US | 6,6 % | 2003-2017 |
| | 5 777,0 | | | |
| | 7 857,7 | | | |
| | | | | 2001 |
| | \$ | Composante en devise | Taux moyen | Échéance |
| Bombardier | | | | |
| Débetures | 450,0 | – \$ | 7,4 % | 2004-2027 |
| Billets | 312,9 | 175,9 \$ US | 6,6 % | 2004-2012 |
| Autres emprunts | 116,5 | 10,8 \$ US | 4,5 % | 2002-2029 |
| | 879,4 | | | |
| BC | | | | |
| Billets | 3 025,0 | 1 750,0 \$ US | 7,0 % | 2002-2006 |
| Obligations adossées à des créances | 1 490,1 | 993,4 \$ US | 7,8 % | 2002-2030 |
| Titres de fiducie de capital | 300,0 | 200,0 \$ US | 7,1 % | 2033 |
| Débetures | 250,0 | – \$ | 7,2 % | 2004 |
| Autres emprunts | 186,7 | 84,1 \$ US | 8,3 % | 2002-2017 |
| | 5 251,8 | | | |
| | 6 131,2 | | | |

12. DETTE À LONG TERME (suite)

Les titres de fiducie de capital de BC portent intérêt à des taux variables fondés sur le LIBOR, à moins qu'ils ne soient renégociés en tant que titres subordonnés à taux fixe de second rang. Au 31 janvier 2002, le reste de la dette à long terme de la Société portait intérêt à des taux fixes, sauf les autres emprunts de 172,1 millions \$ de Bombardier, les billets de 1 360,1 millions \$ de BC et les autres emprunts de 26,0 millions \$ de BC (autres emprunts de 52,7 millions \$ de Bombardier, billets de 525,0 millions \$ de BC et obligations adossées à des créances de 142,5 millions \$ de BC au 31 janvier 2001).

Les taux moyens sont établis en fonction des soldes et taux d'intérêt en fin d'exercice, compte tenu des swaps de taux d'intérêt et des swaps combinés d'intérêts et de devises de 5 683,9 millions \$ (2 941,3 millions \$ au 31 janvier 2001) décrits à la note 23.

En date du 31 janvier 2002, BC ne présente plus les obligations adossées à des créances liées aux portefeuilles d'activités abandonnées liées aux maisons usinées, auparavant titrisés à des tiers, dans son bilan (voir la note 4).

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

| | Bombardier Inc. consolidé | Bombardier | BC |
|------|------------------------------|------------|------------|
| 2003 | 2 234,4 \$ | 50,3 \$ | 2 184,1 \$ |
| 2004 | 1 394,1 | 184,3 | 1 209,8 |
| 2005 | 757,6 | 24,5 | 733,1 |
| 2006 | 585,4 | 257,2 | 328,2 |
| 2007 | 1 479,4 | 559,2 | 920,2 |

Aux 31 janvier 2002 et 2001, la Société respectait les clauses restrictives contenues dans ses diverses ententes de financement.

13. AUTRES PASSIFS

| | 2002 | | 2001 | |
|---|------------|---------|------------|--------|
| | Bombardier | BC | Bombardier | BC |
| Impôts sur les bénéfices à payer | 29,1 \$ | 2,6 \$ | 91,1 \$ | 0,2 \$ |
| Passif au titre des prestations constituées | 1 036,2 | 3,3 | 492,1 | 2,3 |
| Impôts sur les bénéfices reportés | 868,0 | 4,9 | 944,4 | – |
| Autres | 25,4 | – | – | – |
| | 1 958,7 \$ | 10,8 \$ | 1 527,6 \$ | 2,5 \$ |

14. CAPITAL SOCIAL

ACTIONS PRIVILÉGIÉES

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

12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, sans droit de vote, rachetables au gré de la Société à 25,00 \$ l'action le 1^{er} août 2002 ou à 25,50 \$ l'action par la suite, convertibles à raison de une pour une le 1^{er} août 2002 et le 1^{er} août de chaque dernière année de périodes de cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. À une date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées, série 2, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées, série 3. En outre, si la Société détermine qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées, série 3, en circulation à une date de conversion donnée, aucune action privilégiée, série 2, ne peut alors être convertie. Jusqu'au 31 juillet 2002, le taux de dividende trimestriel est égal à 0,34375 \$ l'action. Par la suite, des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs ajustables et variables seront payables mensuellement, s'ils sont déclarés, à partir du 1^{er} août 2002, au taux de dividende variable annuel correspondant à 80 % du taux préférentiel canadien. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera ajusté à la hausse ou à la baisse mensuellement à un niveau maximum mensuel de 4 % si le cours de l'action privilégiée, série 2, est inférieur à 24,90 \$ l'action ou supérieur à 25,10 \$ l'action; et

12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, sans droit de vote, rachetables au gré de la Société à 25,00 \$ l'action le 1^{er} août 2007 et le 1^{er} août de chaque dernière année de périodes de cinq ans par la suite, convertibles à raison de une pour une au gré du porteur le 1^{er} août 2007 et le 1^{er} août de chaque dernière année de périodes de cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. À une date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées, série 3, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées, série 2. En outre, si la Société détermine qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées, série 2, en circulation à une date de conversion donnée, aucune action privilégiée, série 3, ne peut alors être convertie. Le dividende initial, s'il est déclaré, sera payable le 31 octobre 2002, et le taux de dividende trimestriel sera fixé par la Société au moins 45 jours avant le dividende initial, pour la première période de cinq ans. Le taux de dividende fixe de chaque période de cinq ans choisi par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada, comme défini dans les statuts de modification en vertu desquels les actions privilégiées, série 3, ont été créées.

ACTIONS ORDINAIRES

1 792 000 d'actions classe A (droits de vote multiples), sans valeur nominale, comportant dix votes chacune, convertibles au gré du porteur en une action subalterne à droit de vote classe B; et

1 792 000 d'actions subalternes à droit de vote classe B, sans valeur nominale, comportant un vote chacune, assorties d'un dividende privilégié non cumulatif annuel de 0,001563 \$ l'action et convertibles, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples), après l'un des événements suivants : i) une offre faite aux porteurs des actions classe A (droits de vote multiples) est acceptée par l'actionnaire majoritaire actuel (famille Bombardier); ii) cet actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % des actions classe A (droits de vote multiples) en circulation de la Société.

RACHAT D'ACTIONS

Au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2001, la Société a racheté 15 866 300 actions ordinaires pour un prix d'achat global de 303,8 millions \$.

15. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS

RÉGIMES D'OPTIONS D'ACHAT D'ACTIONS

En vertu de régimes d'options d'achat d'actions, des options sont attribuées aux employés clés et aux administrateurs pour l'achat d'actions subalternes à droit de vote classe B. Des 135 782 688 actions subalternes à droit de vote classe B initialement réservées aux fins d'émission, 71 013 694 étaient disponibles à ces fins en vertu de ces régimes d'options d'achat d'actions au 31 janvier 2002. Le prix d'exercice est égal au prix moyen de clôture des actions négociées en bourse au cours des cinq jours précédant la date d'attribution de l'option. Ces options sont acquises à raison de 25 % par année au cours d'une période débutant deux ans après la date d'attribution, à l'exception de 348 000 options en circulation attribuées aux administrateurs qui sont acquises à raison de 20 % par année à compter de la date d'attribution. Les options prennent fin au plus tard dix ans après la date d'attribution.

Voici un sommaire de l'information sur les options émises et en circulation au 31 janvier 2002 :

| Fourchette de prix d'exercice | Émises et en circulation | | | Pouvant être exercées | |
|-------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | Nombre d'options | Durée résiduelle moyenne (en années) | Prix d'exercice moyen | Nombre d'options | Prix d'exercice moyen |
| 0 \$ à 5 \$ | 16 630 466 | 2,79 | 3,57 \$ | 16 630 466 | 3,57 \$ |
| 6 \$ à 10 \$ | 13 507 768 | 6,46 | 9,10 | 4 324 915 | 8,14 |
| 11 \$ à 15 \$ | 3 072 750 | 7,52 | 11,27 | 1 148 750 | 11,26 |
| 16 \$ à 20 \$ | 4 285 000 | 8,21 | 18,62 | — | — |
| 21 \$ à 25 \$ | 6 346 000 | 9,23 | 21,99 | — | — |
| | 43 841 984 | | | 22 104 131 | |

Le nombre d'options a varié comme suit :

| | 2002 | | 2001 | |
|---|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|
| | Nombre d'options | Prix d'exercice moyen | Nombre d'options | Prix d'exercice moyen |
| Solde au début de l'exercice | 44 227 634 | 8,14 \$ | 44 727 660 | 6,36 \$ |
| Attribuées | 5 827 000 | 21,68 | 5 747 500 | 19,72 |
| Exercées | (4 720 150) | 5,55 | (4 299 020) | 4,11 |
| Annulées | (1 492 500) | 16,15 | (1 948 506) | 10,31 |
| Solde à la fin de l'exercice | 43 841 984 | 9,95 \$ | 44 227 634 | 8,14 \$ |
| Options pouvant être exercées à la fin de l'exercice | 22 104 131 | 4,86 \$ | 19 048 837 | 3,84 \$ |

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

En vertu du régime d'achat d'actions à l'intention des employés, les employés de la Société peuvent mettre de côté des fonds par des retenues salariales, jusqu'à concurrence de 20 % de leur salaire de base, sous réserve d'un maximum annuel de 30 000 \$ par employé. Les cotisations de la Société au régime sont égales à 20 % de celles des employés. Les cotisations servent à acheter des actions subalternes à droit de vote classe B de la Société sur le marché libre. Les cotisations de la Société au régime pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002 se sont élevées à 14,1 millions \$ (11,5 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2001).

16. BÉNÉFICE PAR ACTION

Les nombres d'actions et d'options sont exprimés en milliers.

| | 2002 | 2001 |
|---|-----------|-----------|
| Bénéfice de base et dilué par action | | |
| Bénéfice net | 390,9 \$ | 975,4 \$ |
| Dividendes sur actions privilégiées, après impôts | 17,6 | 17,1 |
| Bénéfice net disponible pour les porteurs d'actions ordinaires | 373,3 \$ | 958,3 \$ |
| Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation | 1 368 516 | 1 369 021 |
| Options d'achat d'actions | 21 683 | 27 378 |
| Nombre dilué moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation | 1 390 199 | 1 396 399 |
| De base | 0,27 \$ | 0,70 \$ |
| Dilué | 0,27 \$ | 0,69 \$ |
| Bénéfice de base et dilué par action, avant amortissement de l'écart d'acquisition | | |
| Bénéfice avant amortissement de l'écart d'acquisition | 437,5 \$ | 975,4 \$ |
| Dividendes sur actions privilégiées, après impôts | 17,6 | 17,1 |
| Bénéfice avant amortissement de l'écart d'acquisition disponible pour les porteurs d'actions ordinaires | 419,9 \$ | 958,3 \$ |
| De base | 0,31 \$ | 0,70 \$ |
| Dilué | 0,30 \$ | 0,69 \$ |

Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002, un total de 9 119 options d'achat d'actions a été exclu du calcul du bénéfice dilué par action, puisque le prix d'exercice de ces options a excédé la valeur marchande moyenne des actions ordinaires de la Société pour l'exercice.

17. FRAIS DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT

Le poste « Coût des ventes et frais d'exploitation » de Bombardier comprend des frais de recherche et de développement, totalisant 233,5 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002 (123,4 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2001), à l'exclusion de ceux engagés en vertu de contrats et de programmes.

18. INTÉRÊTS DÉBITEURS

| | 2002 | | 2001 | |
|------------------------|------------|----------|------------|----------|
| | Bombardier | BC | Bombardier | BC |
| Dette à long terme | 123,4 \$ | 320,0 \$ | 72,2 \$ | 321,8 \$ |
| Emprunts à court terme | 58,6 | 101,2 | 36,0 | 177,2 |
| | 182,0 | 421,2 | 108,2 | 499,0 |
| Montant attribué à BC | — | — | (38,4) | 38,4 |
| | 182,0 \$ | 421,2 \$ | 69,8 \$ | 537,4 \$ |

Les intérêts débiteurs de 421,2 millions \$ de BC pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002 (499,0 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2001) sont classés à titre de coût des ventes et frais d'exploitation.

19. AUTRES REVENUS

Les autres revenus comprennent les éléments suivants :

| | 2002 | 2001 |
|---|-----------------|----------|
| BC | | |
| Gain à la vente de débiteurs financiers | 51,7 \$ | 82,9 \$ |
| Frais de gestion et autres frais | 66,5 | 52,3 |
| Autres | 17,3 | 39,8 |
| | 135,5 | 175,0 |
| Bombardier | | |
| Intérêts | 35,1 | 43,6 |
| | 170,6 \$ | 218,6 \$ |

20. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

La Société a comptabilisé les éléments spéciaux suivants :

| | 2002 | 2001 |
|--|-----------------|-----------|
| Aéronautique | 333,5 \$ | (49,8) \$ |
| Transport | 74,2 | – |
| BC | 662,5 | 79,5 |
| Éléments spéciaux, avant impôts | 1 070,2 | 29,7 |
| Impôts sur les éléments spéciaux de BC | (257,4) | (31,8) |
| Éléments spéciaux de Bombardier ⁽¹⁾ | 812,8 | (2,1) |
| Impôts sur les éléments spéciaux de Bombardier | (121,2) | 5,8 |
| Éléments spéciaux, après impôts | 691,6 \$ | 3,7 \$ |

⁽¹⁾ Après comptabilisation de la participation au bénéfice net de BC.

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 JANVIER 2002

Le 26 septembre 2001, la Société a comptabilisé une charge spéciale de 264,0 millions \$ relative à la radiation de la valeur comptable des coûts non récurrents du programme de l'appareil Bombardier Q400 pour le secteur aéronautique. Cette charge est due à la perspective générale du marché des avions à turbopropulsion. De plus, la Société a réduit son effectif, la cadence de production et les livraisons dans ce secteur afin de s'adapter à la conjoncture actuelle du marché. Par conséquent, une charge spéciale de 69,5 millions \$ a été établie pour couvrir les indemnités de cessation d'emploi et d'autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2002.

En outre, la Société a comptabilisé une charge spéciale de 74,2 millions \$ au quatrième trimestre pour le secteur transport, relativement à des coûts de restructuration liés à des indemnités de cessation d'emploi ainsi qu'à d'autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire et liés à la réduction de la valeur de certains actifs de fabrication en Europe et en Amérique du Nord. Ces frais ont été entraînés par l'intégration des activités de fabrication du secteur transport avec celles d'Adtranz. Outre ces coûts de restructuration, des coûts de restructuration s'élevant à 189,2 millions \$ ont été inclus dans la ventilation préliminaire du prix d'achat d'Adtranz (voir la note 2).

20. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX (suite)

De plus, la Société a abandonné ses activités de montage de prêts relatives aux maisons usinées et aux biens de consommation pour le secteur BC. À la suite de cette décision, ainsi que du ralentissement de l'économie aux États-Unis qui a eu une incidence négative sur la qualité du crédit des portefeuilles liés à ces activités, BC a comptabilisé une charge spéciale de 540,4 millions \$ liée à la perte de valeur de ces portefeuilles inscrits au bilan et hors bilan. BC a également engagé des frais de 122,1 millions \$ à l'égard de la réduction de la valeur des autres actifs liés aux portefeuilles d'activités abandonnées et pour d'autres frais de restructuration.

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 JANVIER 2001

Au cours des trois mois terminés le 31 juillet 2000, la Société a vendu les activités liées aux services à la défense de Bombardier Services (UK) Limited, y compris sa filiale en propriété exclusive, Airwork Ltd., exploitation située au Royaume-Uni. Le produit net de la vente de 66,1 millions \$ a donné lieu à un gain net de 49,8 millions \$.

Une charge spéciale de 79,5 millions \$ a été établie au cours des trois mois terminés le 30 avril 2000 relativement à une provision additionnelle pour pertes du portefeuille de financement du marché de moindre valeur de BC.

21. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Le rapprochement des impôts sur les bénéfices, calculés aux taux canadiens prévus par la loi, et de la charge fiscale se présente comme suit :

| | 2002 | | 2001 | |
|---|--------|-------|--------|-------|
| | \$ | % | \$ | % |
| Impôts sur les bénéfices calculés aux taux prévus par la loi | 214,0 | 38,4 | 553,2 | 39,6 |
| Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants : | | | | |
| Crédit d'impôt pour bénéfices de fabrication et de transformation | (53,1) | (9,5) | (69,4) | (5,0) |
| Écart du taux d'imposition de sociétés émettrices étrangères | (51,9) | (9,3) | (45,7) | (3,3) |
| Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes de sociétés émettrices étrangères et d'écarts temporaires | 75,2 | 13,5 | 20,4 | 1,5 |
| Constatation d'économies fiscales non comptabilisées antérieurement | (2,7) | (0,5) | (16,4) | (1,2) |
| Éléments exempts d'impôts | 11,2 | 2,0 | (26,5) | (1,9) |
| Effet des changements de taux d'impôts sur les bénéfices | (40,8) | (7,3) | – | – |
| Autres | 15,1 | 2,6 | 7,2 | 0,5 |
| | 167,0 | 29,9 | 422,8 | 30,2 |
| Impôts sur les bénéfices de l'exercice | 132,9 | | 151,0 | |
| Impôts sur les bénéfices reportés | | | | |
| – Écarts temporaires | 77,6 | | 288,2 | |
| – Effet des changements de taux d'impôt sur les bénéfices | (40,8) | | – | |
| – Constatation d'économies fiscales non comptabilisées antérieurement | (2,7) | | (16,4) | |
| | 167,0 | | 422,8 | |

21. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES (suite)

Les impôts sur les bénéfices reportés reflètent l'incidence fiscale nette des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs aux fins de la présentation de l'information financière et leur valeur fiscale. Les principales composantes de l'actif (passif) d'impôts reportés de la Société aux 31 janvier étaient les suivantes :

| | 2002 | 2001 |
|--|----------------|------------------|
| Stocks | (1 156,6)\$ | (1 175,0)\$ |
| Reports de pertes prospectifs | 2 011,7 | 702,7 |
| Garanties et autres provisions | 469,0 | 179,3 |
| Débiteurs financiers | 169,2 | 77,4 |
| Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation | (281,9) | (203,2) |
| Passif au titre des prestations constituées | 262,1 | 114,0 |
| Immobilisations corporelles | 47,5 | (1,0) |
| Actifs incorporels | (91,3) | – |
| Autres | (164,1) | (110,9) |
| | 1 265,6 | (416,7) |
| Provision pour moins-value | (1 229,8) | (345,9) |
| Montant net | 35,8 \$ | (762,6)\$ |

Le montant net des impôts sur les bénéfices reportés est présenté au bilan de la Société comme suit :

| | 2002 | 2001 |
|--------------------------|----------------|------------------|
| Passif d'impôts reportés | (872,9)\$ | (944,4)\$ |
| Actif d'impôts reportés | 908,7 | 181,8 |
| Montant net | 35,8 \$ | (762,6)\$ |

Les pertes reportées prospectivement et les autres déductions pour lesquelles aucune économie fiscale correspondante n'a été comptabilisée, qui serviront à réduire les bénéfices imposables futurs de certaines filiales européennes, totalisaient 3 373,0 millions \$ au 31 janvier 2002 (849,5 millions \$ au 31 janvier 2001), et ne comportaient pour la plupart aucune date d'échéance précise, dont 1 880,0 millions \$ se rapportaient à l'acquisition d'Adtranz et 400,0 millions \$ résultaient de conclusions favorables à la suite d'une vérification fiscale.

Les bénéfices non répartis des filiales étrangères de la Société sont considérés comme étant réinvestis indéfiniment. Par conséquent, aucune provision pour impôts sur les bénéfices n'a été constituée à leur égard. Si ces bénéfices sont distribués sous forme de dividendes ou autrement, la Société pourrait être assujettie à des retenues d'impôts.

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

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

| | 2002 | 2001 |
|--|--------------------|------------------|
| Bombardier | | |
| Débiteurs | 239,4 \$ | (76,5)\$ |
| Stocks | (2 112,5) | (1 057,2) |
| Créditeurs et frais courus | 105,9 | 745,0 |
| Impôts sur les bénéfices à payer | (78,9) | 21,8 |
| Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes | (914,8) | (273,9) |
| Autres | 57,2 | 11,4 |
| | (2 703,7) | (629,4) |
| BC | | |
| Débiteurs | (119,3) | (154,0) |
| Créditeurs et frais courus | 23,8 | (13,4) |
| Autres | (15,8) | (33,3) |
| | (111,3) | (200,7) |
| | (2 815,0)\$ | (830,1)\$ |

23. INSTRUMENTS FINANCIERS

[A] INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société a recours à des instruments financiers dérivés pour gérer les risques de change et de fluctuations des taux d'intérêt. La Société n'utilise pas d'instruments financiers dérivés à des fins de spéculation.

Contrats de change

La Société conclut des contrats de change pour couvrir les flux de trésorerie futurs en diverses devises. En vertu de ces contrats, la Société vend ou achète des montants précis de devises à des dates et à des taux de change prédéterminés. Ces contrats sont appariés aux flux de trésorerie prévus liés à l'exploitation en diverses devises dont les montants sont évalués en fonction des commandes existantes des clients, de la conjoncture actuelle des marchés où la Société est présente et des résultats passés.

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

| Échéance | 2002 | | | 2001 | | |
|--------------------|---------|-------|---------|---------|-------|--------|
| | \$ CAN | £ | € | \$ CAN | £ | € |
| Moins d'un an | 2 798,3 | 995,5 | 162,1 | 3 118,8 | 810,0 | 190,2 |
| | (184,3) | — | (100,7) | (813,4) | — | (57,6) |
| Taux moyen pondéré | 1,50 | 0,68 | 1,06 | 1,47 | 0,65 | 0,96 |
| | (1,52) | — | (1,14) | (1,49) | — | (0,89) |
| De un à trois ans | 1 316,5 | 402,0 | 28,7 | 2 547,9 | 994,7 | — |
| | (25,4) | — | (55,5) | (328,9) | — | — |
| Taux moyen pondéré | 1,55 | 0,67 | 1,13 | 1,49 | 0,66 | — |
| | (1,45) | — | (1,09) | (1,48) | — | — |

23. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

En outre, la Société est partie à divers contrats de change se rapportant à la vente de livres sterling en échange d'euros pour un montant de 372,9 millions £ au taux moyen de 1,62 au 31 janvier 2002 (11,1 millions £ au taux moyen de 1,56 au 31 janvier 2001) et à divers autres contrats se rapportant surtout à l'échange de devises de l'Europe de l'Ouest ayant un montant nominal équivalent à 2 138,1 millions \$ au 31 janvier 2002 (327,5 millions \$ au 31 janvier 2001).

La Société est aussi partie à un contrat de change pour couvrir le remboursement du principal d'un billet à taux variable en yens émis en août 2001. Au 31 janvier 2002, le montant nominal de ce contrat était de 20,0 milliards ¥ à un taux de 0,0121.

Swaps de taux d'intérêt – BC

BC conclut des swaps de taux d'intérêt afin de convertir les taux d'intérêt fixes en taux d'intérêt variables sur certaines dettes à long terme et certains débiteurs financiers. Aux 31 janvier 2002 et 2001, les swaps de taux d'intérêt étaient comme suit :

| 2002 | | | | |
|----------------------|--|------------------------------|------------------------------------|-----------|
| Objectif | Montant nominal (composante en \$ US) | Fourchette des taux fixes | Taux variables | Échéance |
| Couverture d'actifs | 1 308,3 \$ (702,6) \$ | 5,1 % - 8,7 % | LIBOR ou acceptations bancaires | 2003-2016 |
| Couverture de dettes | 5 057,5 \$ (2 925,0) \$ | 4,9 % - 6,8 % | LIBOR ou acceptations bancaires | 2003-2008 |
| 2001 | | | | |
| Objectif | Montant nominal (composante en \$ US) | Fourchette des taux fixes | Taux variables | Échéance |
| Couverture d'actifs | 1 700,7 \$ (964,6) \$ | 5,0 % - 8,7 % | LIBOR ou acceptations bancaires | 2002-2018 |
| Couverture de dettes | 2 691,3 \$ (1 527,5) \$ | 5,1 % - 7,0 % | LIBOR ou acceptations bancaires | 2002-2006 |

Swaps combinés d'intérêts et de devises – BC

BC conclut des swaps combinés d'intérêts et de devises qui modifient les caractéristiques de certaines dettes à long terme en convertissant le dollar canadien en dollar américain, et pour l'exercice terminé le 31 janvier 2002, le yen en dollar américain. Ces contrats modifient aussi les taux d'intérêt fixes en taux d'intérêt variables afin d'apparier les intérêts avec ceux des débiteurs financiers. Le montant nominal des swaps combinés d'intérêts et de devises en cours au 31 janvier 2002 était d'un montant équivalent de 626,4 millions \$ (250,0 millions \$ au 31 janvier 2001). Les échéances de ces contrats se situent entre 2003 et 2007.

[B] JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Espèces et quasi-espèces, débiteurs, emprunts à court terme et créditeurs et frais courus : la valeur comptable présentée au bilan se rapproche de la juste valeur de ces éléments en raison de leur courte échéance.

Débiteurs financiers : la juste valeur des débiteurs financiers à taux variable, dont le prix est fréquemment modifié et dont le risque de crédit change peu, se rapproche de leur valeur comptable. La juste valeur des débiteurs financiers à taux fixe est estimée à l'aide d'analyses de flux de trésorerie actualisés d'après des taux d'intérêt offerts pour des débiteurs financiers assortis de modalités semblables aux emprunteurs dont la qualité du crédit est similaire. La juste valeur des débiteurs financiers au 31 janvier 2002 s'élevait à 6 499,2 millions \$, comparativement à une valeur comptable de 6 461,7 millions \$ (7 123,0 millions \$ comparativement à 7 202,7 millions \$ au 31 janvier 2001).

23. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

Dettes à long terme : la juste valeur de la dette à long terme est évaluée en utilisant des cours boursiers ou des analyses de flux de trésorerie actualisés d'après des taux d'emprunt courants correspondants qui s'appliquent à des emprunts semblables. La juste valeur de la dette à long terme au 31 janvier 2002 était de 7 980,6 millions \$, contre une valeur comptable de 7 857,7 millions \$ (6 248,2 millions \$ contre 6 131,2 millions \$ au 31 janvier 2001).

Contrats de change, swaps de taux d'intérêt et swaps combinés d'intérêts et de devises : 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 à la date du bilan. Les cours des courtiers en valeurs mobilières ou des banquiers de la Société sont disponibles pour la plupart des contrats de change, des swaps de taux d'intérêt et des swaps combinés d'intérêts et de devises de la Société.

| | 2002 | 2001 |
|---|----------|----------|
| Justes valeurs des contrats de change | | |
| Favorables | 34,7 \$ | 59,8 \$ |
| Défavorables | 574,5 \$ | 275,0 \$ |
| Justes valeurs des swaps de taux d'intérêt et des swaps combinés d'intérêts et de devises | | |
| Favorables | 153,6 \$ | 60,1 \$ |
| Défavorables | 83,8 \$ | 28,2 \$ |

Soutien de crédit et garanties : la juste valeur des garanties bancaires et autres formes de garanties relatives aux contrats à long terme ne peut être déterminée en raison des contraintes de temps et de coûts, mais la valeur de ces garanties diminue normalement en fonction du degré d'avancement des travaux des contrats en cause, et les garanties expirent habituellement sans avoir été exercées. La juste valeur du soutien de crédit et des garanties fournies aux acheteurs de produits manufacturés ne peut être déterminée aisément.

[C] RISQUE DE CRÉDIT

En plus du risque de crédit décrit ailleurs dans les présents états financiers consolidés, la Société est soumise à des risques liés à la nature hors bilan des instruments financiers dérivés, où un manquement d'une tierce partie entraînerait des pertes économiques sur les contrats favorables. Cependant, les contreparties à ces instruments financiers dérivés sont d'importantes institutions financières qui, selon la Société, devraient respecter leurs obligations contractuelles.

24. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société offre à ses employés plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées, qui sont agréés et non agréés, ainsi que d'autres régimes d'avantages complémentaires de retraite.

Les principales hypothèses actuarielles ayant servi à déterminer les obligations de la Société au titre des prestations constituées sont les suivantes (hypothèses moyennes pondérées au 31 décembre précédant la fin de l'exercice financier, date de l'évaluation) :

| | 2002 | | 2001 | |
|---|-------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------|
| | Prestations de retraite | Autres prestations | Prestations de retraite | Autres prestations |
| Taux d'actualisation | 6,10 % | 6,63 % | 6,70 % | 7,09 % |
| Taux de rendement à long terme prévu de l'actif des régimes | 8,00 % | — | 8,00 % | — |
| Taux de croissance des salaires | 3,78 % | 4,08 % | 4,25 % | 4,60 % |
| Évolution du coût des soins de santé | — | 5,11 % | — | 5,39 % |

24. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

Pour le Canada, un taux d'augmentation annuel de 8,5 % du coût des soins de santé assurés par employé a été utilisé pour l'exercice se terminant le 31 janvier 2003. Ce taux est présumé baisser graduellement à 5,50 % pour l'exercice 2006 et rester à ce niveau par la suite. Pour les autres pays, l'évolution du coût des soins de santé demeure constante.

Les tableaux ci-après reflètent l'acquisition d'Adtranz décrite à la note 2 et présentent un rapprochement des variations des obligations au titre des prestations constituées des régimes et de la juste valeur des actifs ainsi qu'un état de la situation de capitalisation à la date d'évaluation, soit le 31 décembre précédant la fin de l'année fiscale :

| | 2002 | | 2001 | |
|---|-------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------|
| | Prestations de retraite | Autres prestations | Prestations de retraite | Autres prestations |
| Obligations au titre des prestations constituées | | | | |
| Obligations au début de l'exercice | 2 886,8 \$ | 242,5 \$ | 2 600,8 \$ | 214,0 \$ |
| Coût des services rendus au cours de l'exercice | 158,3 | 14,7 | 108,8 | 12,3 |
| Cotisations des salariés | 50,4 | – | 35,6 | – |
| Intérêts débiteurs | 264,6 | 18,0 | 177,6 | 16,1 |
| Modifications des régimes | 21,6 | – | 63,6 | – |
| Perte actuarielle (gain actuariel) | 172,1 | (0,7) | 59,7 | 9,2 |
| Prestations versées | (182,7) | (12,2) | (106,4) | (9,8) |
| Acquisition d'entreprise | 1 559,8 | 14,8 | – | – |
| Compression | (15,9) | (8,1) | – | – |
| Incidence des fluctuations des taux de change | 72,6 | 3,4 | (52,9) | 0,7 |
| Obligations à la fin de l'exercice | 4 987,6 \$ | 272,4 \$ | 2 886,8 \$ | 242,5 \$ |

| | 2002 | | 2001 | |
|---|-------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------|
| | Prestations de retraite | Autres prestations | Prestations de retraite | Autres prestations |
| Actifs des régimes | | | | |
| Juste valeur au début de l'exercice | 2 488,7 \$ | – \$ | 2 531,9 \$ | – \$ |
| Rendement réel des actifs des régimes | (335,9) | – | 12,2 | – |
| Cotisations de la Société | 88,5 | – | 63,8 | – |
| Cotisations des salariés | 50,4 | – | 35,6 | – |
| Prestations versées | (182,7) | – | (106,4) | – |
| Acquisition d'entreprise | 1 206,7 | – | – | – |
| Incidence des fluctuations des taux de change | 62,7 | – | (48,4) | – |
| Juste valeur à la fin de l'exercice | 3 378,4 \$ | – \$ | 2 488,7 \$ | – \$ |
| Situation de capitalisation | | | | |
| Déficit des régimes | (1 609,2)\$ | (272,4)\$ | (398,1)\$ | (242,5)\$ |
| Montants non constatés | 1 081,8 ⁽¹⁾ | 6,7 | 282,8 | 10,0 |
| Montant net constaté | (527,4)\$ | (265,7)\$ | (115,3)\$ | (232,5)\$ |

⁽¹⁾ Inclut un montant de 990,0 millions \$ pour pertes actuarielles et 76,7 millions \$ pour les coûts de services passés.

24. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

Le tableau suivant présente les montants constatés aux bilans aux 31 janvier :

| | 2002 | | 2001 | |
|---|-------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------|
| | Prestations de retraite | Autres prestations | Prestations de retraite | Autres prestations |
| Actif au titre des prestations constituées | 246,4 \$ | – \$ | 146,6 \$ | – \$ |
| Passif au titre des prestations constituées | (773,8) | (265,7) | (261,9) | (232,5) |
| Montant net constaté | (527,4)\$ | (265,7)\$ | (115,3)\$ | (232,5)\$ |

Les obligations au titre des prestations constituées et la juste valeur des actifs des régimes, qui se rapportent aux régimes de retraite dont les obligations au titre des prestations constituées excèdent les actifs des régimes, s'établissaient respectivement à 4 777,3 millions \$ et à 3 140,4 millions \$ au 31 janvier 2002 (respectivement 2 247,4 millions \$ et 1 807,3 millions \$ au 31 janvier 2001). Tous les régimes d'avantages complémentaires autres que de retraite sont sans capitalisation.

Les actifs des régimes comprennent 16,7 millions \$ d'actions ordinaires de la Société.

Le tableau suivant présente les composantes de la charge nette au titre des régimes pour les exercices terminés les 31 janvier :

| | 2002 | | 2001 | |
|---|-------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------|
| | Prestations de retraite | Autres prestations | Prestations de retraite | Autres prestations |
| Coût des services rendus au cours de l'exercice | 158,3 \$ | 14,7 \$ | 108,8 \$ | 12,3 \$ |
| Intérêts débiteurs | 264,6 | 18,0 | 177,6 | 16,1 |
| Rendement prévu des actifs des régimes | (281,8) | – | (198,8) | – |
| Amortissement du coût des services passés | 7,0 | – | – | – |
| Amortissement de la perte actuarielle nette | 0,1 | 0,3 | – | – |
| Gain de compression | (1,3) | (5,2) | – | – |
| Prestations spéciales de cessation d'emploi | 3,6 | – | – | – |
| Autres | 1,4 | – | 1,9 | – |
| Charge nette au titre des régimes | 151,9 \$ | 27,8 \$ | 89,5 \$ | 28,4 \$ |

25. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

[A] GARANTIES

Dans le cadre de la vente d'avions, Bombardier fournit un soutien financier sous forme de garanties de financement à des tiers, de paiements de loyers et d'avances ainsi que de services liés à la revente d'avions. Le risque de crédit hors bilan en vertu de ces garanties échéant au cours de diverses périodes jusqu'en 2019, était comme suit aux 31 janvier :

| | 2002 | 2001 |
|--|----------|----------|
| Risque de crédit maximum | 917,4 \$ | 722,3 \$ |
| Moins : provisions | 405,8 | 283,5 |
| Risque hors bilan | 511,6 | 438,8 |
| Moins : avantage net relatif à la valeur de revente estimative | 422,3 | 350,2 |
| Risque de crédit net | 89,3 \$ | 88,6 \$ |

25. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (suite)

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

Au 31 janvier 2002, Bombardier avait aussi des engagements au titre des garanties sur les ventes futures d'avions pour un montant de 215,0 millions \$, déduction faite de l'avantage net relatif à la valeur de revente estimative de 521,0 millions \$ (260,8 millions \$, déduction faite de l'avantage net relatif à la valeur de revente estimative de 332,7 millions \$ au 31 janvier 2001). La provision pour ces garanties, le cas échéant, sera comptabilisée au moment de la livraison des avions correspondants.

La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit potentiel a trait à des clients exploitant des lignes aériennes commerciales. Au 31 janvier 2002, le risque de crédit maximal relatif à deux clients de l'aviation commerciale comptait pour 15 % chacun du total du risque de crédit maximal. Cette concentration découle de la consolidation du secteur de l'aviation commerciale aux États-Unis.

À la date d'échéance de certains contrats de financement et de crédit-bail, Bombardier a offert des garanties portant sur la valeur résiduelle des avions et du matériel de transport. Certaines de ces garanties ne peuvent être mises à exécution que si les garanties de risque de crédit susmentionnées n'ont pas été exercées. La Société évalue son risque en vertu de ces garanties portant sur la valeur résiduelle en se fondant sur des évaluations de tiers indépendants de la valeur future de l'équipement sous-jacent au moment où les garanties pourront être mises à exécution. Les pertes anticipées en vertu de ces garanties ne sont pas importantes au 31 janvier 2002.

[B] OPÉRATIONS DE CESSION-BAIL

BC et Bombardier ont conclu des opérations de cession-bail avec des tiers respectivement sur des wagons de marchandises et des avions, qui, en grande partie, ont été loués simultanément à des exploitants. Le détail des paiements de loyers minimums au 31 janvier 2002 est comme suit :

| | |
|--------------|-------------------|
| 2003 | 309,1 \$ |
| 2004 | 109,4 |
| 2005 | 101,0 |
| 2006 | 101,2 |
| 2007 | 101,0 |
| Par la suite | 1 469,7 |
| | 2 191,4 \$ |

Les paiements de loyers minimums comprenaient 1 974,3 millions \$ pour les wagons de marchandises et 217,1 millions \$ pour les avions.

Les paiements de sous-location minimums prévus des exploitants et l'avantage net relatif à la valeur de revente estimative de l'équipement correspondent approximativement au montant des paiements de loyers minimums. Les paiements de sous-location minimums prévus des exploitants comprennent les montants des contrats de sous-location conclus et anticipés. Le montant des contrats de sous-location anticipés de 1 584,1 millions \$ a été calculé compte tenu des conditions courantes et prévues du marché pour chaque type d'équipement. Le montant total de l'avantage net relatif à la valeur de revente estimative de l'équipement inclus dans les encaissements prévus s'est élevé à 193,0 millions \$.

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

[C] CONTRATS DE LOCATION-EXPLOITATION

La Société loue des bâtiments et de l'équipement et a pris en charge des contrats de location d'avions vendus avec reprise, pour lesquels les loyers minimums ont totalisé 1 591,7 millions \$ et s'établissent annuellement comme suit pour les cinq prochains exercices : 2003 – 252,8 millions \$; 2004 – 215,7 millions \$; 2005 – 180,2 millions \$; 2006 – 149,7 millions \$; et 2007 – 122,4 millions \$.

25. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (suite)

[D] RÉCLAMATIONS

La Société a avisé DaimlerChrysler qu'elle déposerait une réclamation de l'ordre de 1,0 milliard € (1,4 milliard \$) relativement à l'acquisition d'Adtranz comme décrit à la note 2.

Le 8 novembre 2001, la Société a déposé une réclamation contre Amtrak auprès de la Cour de district des États-Unis pour le District de Columbia. La réclamation porte sur des dommages-intérêts compensatoires totalisant plus de 200,0 millions \$ US (317,5 millions \$) au titre des coûts additionnels engagés dans le cadre de l'exécution des contrats visant les trains et locomotives à haute vitesse Acela, y compris les coûts engagés par suite du manquement de la part d'Amtrak d'améliorer son infrastructure pour accueillir le nouvel équipement. Le 3 décembre 2001, Amtrak a déposé une requête en rejet alléguant que la Société n'avait pas suivi les processus de règlement de différends contractuels. La Société a vigoureusement contesté la requête en rejet, qui est actuellement en instance devant les tribunaux.

[E] LITIGES

La Société est défenderesse dans certaines poursuites judiciaires en suspens devant divers tribunaux en matière de responsabilité de produits et de désaccords contractuels avec des clients et d'autres tiers.

La Société a l'intention de se défendre avec vigueur dans ces causes. La direction est d'avis que la Société a établi des provisions adéquates pour couvrir les pertes éventuelles et les montants non recouvrables des sociétés d'assurances, le cas échéant, relativement à ces poursuites.

26. RECLASSEMENT

Certains chiffres de 2001 ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour 2002. Les changements les plus importants consistent en la présentation des intérêts créditeurs de Bombardier à titre d'autres revenus et le reclassement du gain à la vente de débiteurs financiers, des frais de gestion et autres frais et des autres revenus de BC dans le poste autres revenus au lieu du poste revenus. De plus, l'amortissement de BC lié aux actifs détenus en vertu de contrats de location-exploitation, qui avait été présenté à l'encontre des revenus, est maintenant inclus dans l'amortissement.

27. INFORMATION SECTORIELLE

La Société exerce ses activités dans les quatre secteurs isolables décrits ci-après. Chaque secteur isolable offre différents produits et services, nécessite des technologies et des stratégies de marketing distinctes et est dirigé par un président et chef de l'exploitation.

Le secteur aéronautique conçoit, fabrique et vend des avions de transport régional et des avions d'affaires à des particuliers et à des entreprises, ainsi qu'à des sociétés d'aviation commerciale. Il fabrique également des composantes importantes d'avions conçus et construits par d'autres avionneurs américains et européens. Il offre aussi des services à l'aviation commerciale et militaire, y compris les services techniques et la formation de pilotes.

Le secteur transport est le chef de file mondial dans l'industrie de la fabrication de matériel de transport sur rail et des services connexes. Sa vaste gamme de produits inclut les véhicules de transport-passagers ainsi que des systèmes complets de transport sur rail. Le groupe fabrique également des locomotives, des wagons de marchandises ainsi que des systèmes de propulsion et de contrôle de mouvement des trains et fournit des systèmes et de l'équipement de signalisation.

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

Le secteur capital (BC) comprend les services financiers et immobiliers. Les services financiers visent la prestation de solutions de financement et de location garanties à des fabricants, à des détaillants et à d'autres entreprises, surtout sur les marchés nord-américains. BC offre également des services de maintenance complets et des services de gestion aux propriétaires et utilisateurs de wagons de marchandises sur les marchés nord-américains. BC gère également les portefeuilles d'activités abandonnées décrits à la note 4. Les activités immobilières de ce secteur se rapportent à la vente de terrains à des promoteurs immobiliers et à la location d'édifices de bureaux à Bombardier.

27. INFORMATION SECTORIELLE (suite)

Les conventions comptables des secteurs sont les mêmes que celles décrites dans le Sommaire des principales conventions comptables. La direction évalue le rendement en fonction du bénéfice ou de la perte avant éléments spéciaux, impôts sur les bénéfices et amortissement de l'écart d'acquisition. Les services intersectoriels sont comptabilisés aux prix courants du marché comme s'ils étaient fournis à des tiers.

Les intérêts débiteurs du siège social sont attribués aux secteurs de la fabrication selon leurs actifs nets. La plupart des dépenses du siège social sont attribuées en fonction des revenus de chaque secteur. L'actif net exclut les espèces et quasi-espèces, l'investissement dans et les avances à BC et les impôts sur les bénéfices reportés, et est réduit des créiteurs et frais courus, des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes ainsi que du passif au titre des prestations constituées et autres.

En date du 1^{er} février 2001, la Société a cessé d'attribuer des intérêts débiteurs du siège social à BC. Ce nouveau mode d'attribution est maintenant utilisé par la direction dans l'évaluation du rendement et la prise de décisions opérationnelles pour chacun des secteurs. Cette modification a eu pour effet de réduire de 36,2 millions \$ les intérêts débiteurs attribués à BC pour l'exercice. La hausse correspondante dans le cadre de l'attribution des intérêts débiteurs a été principalement prise en charge par le secteur aéronautique.

Le tableau contenant le détail des informations sectorielles se trouve à la page suivante.

28. FAIT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN

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

INFORMATION SECTORIELLE

SECTEURS D'ACTIVITÉ

| (en millions de dollars canadiens) | Bombardier Inc. consolidé | |
|---|---------------------------|--------------------|
| | 2002 | 2001 |
| Revenus de tiers | 21 633,8 \$ | 15 943,7 \$ |
| Éliminations intersectorielles | — | — |
| Revenus | 21 633,8 \$ | 15 943,7 \$ |
| Coût des ventes et frais d'exploitation | 19 480,6 \$ | 14 323,9 \$ |
| Amortissement | 467,1 | 302,3 |
| Intérêts débiteurs et autres revenus | 11,4 | (110,4) |
| | 19 959,1 \$ | 14 515,8 \$ |
| Bénéfice (perte) avant éléments spéciaux, impôts sur les bénéfices et amortissement de l'écart d'acquisition | 1 674,7 \$ | 1 427,9 \$ |
| Actifs nets sectoriels | 7 343,5 \$ | 4 053,5 \$ |
| Créditeurs et frais courus | 7 360,9 | 3 840,0 |
| Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes | 3 019,0 | 2 362,8 |
| Passif au titre des prestations constituées et autres | 1 061,6 | 492,1 |
| Avances à BC | 20,0 | 205,5 |
| Impôts sur les bénéfices reportés | 583,2 | 109,5 |
| Espèces et quasi-espèces | 462,8 | 1 358,8 |
| Total de l'actif – Bombardier | 19 851,0 \$ | 12 422,2 \$ |
| Investissement dans et avances à BC | (1 363,0) | (1 581,5) |
| Total de l'actif – BC | 9 264,6 | 9 563,6 |
| Total de l'actif – Bombardier Inc. consolidé | 27 752,6 \$ | 20 404,3 \$ |
| Acquisitions d'immobilisations corporelles et écart d'acquisition | | |
| – excluant les acquisitions d'entreprises | 838,8 \$ | 415,1 \$ |
| – acquisitions d'entreprises | 3 567,1 | — |
| | 4 405,9 \$ | 415,1 \$ |

INFORMATION GÉOGRAPHIQUE

| (en millions de dollars canadiens) | Revenus | | Immobilisations corporelles et écart d'acquisition | |
|---|--------------------|--------------------|---|-------------------|
| | 2002 | 2001 | 2002 | 2001 |
| États-Unis | 11 096,4 \$ | 8 439,5 \$ | 712,3 \$ | 388,9 \$ |
| Allemagne | 2 162,9 | 1 163,4 | 580,3 | 281,7 |
| Royaume-Uni | 1 745,4 | 914,6 | 438,5 | 197,4 |
| Canada | 1 413,5 | 1 236,8 | 3 964,0 | 1 014,8 |
| France | 491,8 | 495,9 | 35,2 | 37,5 |
| Espagne | 469,7 | 199,0 | 9,9 | — |
| Italie | 464,3 | 223,8 | 27,7 | — |
| Suisse | 446,9 | 359,0 | 28,9 | 21,4 |
| Chine | 405,3 | 178,2 | 22,9 | 6,4 |
| Suède | 351,1 | 95,5 | 62,0 | — |
| Danemark | 304,6 | 486,9 | 10,5 | 2,1 |
| Autriche | 254,8 | 192,4 | 83,4 | 65,1 |
| Australie | 249,8 | 243,5 | 9,0 | — |
| Norvège | 158,5 | 70,8 | 1,0 | — |
| Autres – Europe | 644,5 | 555,7 | 104,9 | 44,0 |
| Autres – Asie | 520,1 | 292,6 | 6,4 | — |
| Autres – Amérique du Sud et Amérique centrale | 262,2 | 281,4 | 24,4 | 31,6 |
| Autres | 192,0 | 514,7 | — | — |
| | 21 633,8 \$ | 15 943,7 \$ | 6 121,3 \$ | 2 090,9 \$ |

| Aéronautique | | Transport | | Produits récréatifs | | BC | |
|--------------|-------------|------------|------------|---------------------|------------|------------|------------|
| 2002 | 2001 | 2002 | 2001 | 2002 | 2001 | 2002 | 2001 |
| 12 042,5 \$ | 10 561,6 \$ | 6 996,4 \$ | 3 025,5 \$ | 2 017,5 \$ | 1 687,1 \$ | 577,4 \$ | 669,5 \$ |
| — | — | 23,1 | 17,8 | — | — | 389,4 | 266,4 |
| 12 042,5 \$ | 10 561,6 \$ | 7 019,5 \$ | 3 043,3 \$ | 2 017,5 \$ | 1 687,1 \$ | 966,8 \$ | 935,9 \$ |
| 10 444,4 \$ | 9 037,8 \$ | 6 733,1 \$ | 3 027,3 \$ | 1 799,7 \$ | 1 547,4 \$ | 915,9 \$ | 995,6 \$ |
| 140,5 | 112,0 | 138,8 | 60,4 | 42,8 | 37,6 | 145,0 | 92,3 |
| 251,6 | 175,0 | (129,4) | (164,9) | 24,7 | 16,1 | (135,5) | (136,6) |
| 10 836,5 \$ | 9 324,8 \$ | 6 742,5 \$ | 2 922,8 \$ | 1 867,2 \$ | 1 601,1 \$ | 925,4 \$ | 951,3 \$ |
| 1 206,0 \$ | 1 236,8 \$ | 277,0 \$ | 120,5 \$ | 150,3 \$ | 86,0 \$ | 41,4 \$ | (15,4) \$ |
| 5 289,6 \$ | 3 231,0 \$ | 322,7 \$ | (615,9) \$ | 388,2 \$ | 62,4 \$ | 1 343,0 \$ | 1 376,0 \$ |
| 311,6 \$ | 307,2 \$ | 305,5 \$ | 56,2 \$ | 172,7 \$ | 32,0 \$ | 49,0 \$ | 19,7 \$ |
| — | — | 3 493,3 | — | 73,8 | — | — | — |
| 311,6 \$ | 307,2 \$ | 3 798,8 \$ | 56,2 \$ | 246,5 \$ | 32,0 \$ | 49,0 \$ | 19,7 \$ |

PRINCIPALES PLACES D'AFFAIRES

BOMBARDIER INC.

Bombardier Inc.

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

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE

Bombardier Aéronautique

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

Bombardier Aéronautique

Short Brothers plc
Airport Road, Belfast
Irlande du Nord BT3 9DZ
Téléphone : (44 2890) 458 444
Télécopieur : (44 2890) 733 396

Bombardier Aéronautique de Havilland

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

Bombardier Inc.

Services à la défense
10000, rue Cargo A-4
Aéroport de Montréal, Mirabel
Mirabel (Québec)
Canada J7N 1H3
Téléphone : (450) 476-4000
Télécopieur : (450) 476-4460

Bombardier Aéronautique

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

BOMBARDIER TRANSPORT

Bombardier Transport

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

Bombardier Transport

Trains régionaux et suburbains
Kablower Weg 89
12526 Berlin
Allemagne
Téléphone : (49 30) 6793 0
Télécopieur : (49 30) 6744 560

Bombardier Transport

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

Bombardier Transport

Propulsion et contrôles
Brown-Boveri Strasse
8050 Zurich
Suisse
Téléphone : (41 1) 318 3333
Télécopieur : (41 1) 318 1543

Bombardier Transport

Centre administratif, Europe
Saatwinkler Damm 43
13627 Berlin
Allemagne
Téléphone : (49 30) 3832 0
Télécopieur : (49 30) 3832 2000

Bombardier Transport

Trains interurbains
Place des Ateliers, B.P. 1
59154 Crespin
France
Téléphone : (33) 327 23 53 00
Télécopieur : (33) 327 35 16 24

Bombardier Transport

Locomotives et wagons de marchandises
Brown-Boveri Strasse
8050 Zurich
Suisse
Téléphone : (41 1) 318 3333
Télécopieur : (41 1) 318 3100

Bombardier Transport

Services
West Street, Crewe
Cheshire CW1 3JB
Royaume-Uni
Téléphone : (44 1270) 500 333
Télécopieur : (44 1270) 255 439

Bombardier Transport

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

Bombardier Transport

Métros
Litchurch Lane
Derby DE24 8AD
Royaume-Uni
Téléphone : (44 1332) 344 666
Télécopieur : (44 1332) 266 271

Bombardier Transport

Systèmes de transport
B.P. 220, Station A
Kingston (Ontario)
Canada K7M 6R2
Téléphone : (613) 384-3100
Télécopieur : (613) 384-5244

Bombardier Transport

Systèmes de contrôle ferroviaire
Letcombe Street
Reading RG1 2HW
Royaume-Uni
Téléphone : (44 118) 953 8394
Télécopieur : (44 118) 953 8483

BOMBARDIER PRODUITS RÉCRÉATIFS

Bombardier Produits récréatifs

Centre administratif
1061, rue Parent
Saint-Bruno (Québec)
Canada J3V 6P1
Téléphone : (450) 461-7700
Télécopieur : (450) 461-7743

Bombardier Inc.

Motoneiges, Motomarines et VTT
565, rue de la Montagne
Valcourt (Québec)
Canada J0E 2L0
Téléphone : (450) 532-2211
Télécopieur : (450) 532-5133

Bombardier Inc.

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

Bombardier Inc.

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

Bombardier

Motor Corporation of America

Bateaux et Moteurs hors-bord
10101 Science Drive
Sturtevant, Wisconsin 53177
États-Unis
Téléphone : (262) 884-5001
Télécopieur : (262) 884-5194

Bombardier

Motor Corporation of America

6545 US 1
Grant, Florida 32949
États-Unis
Téléphone : (321) 722-4000
Télécopieur : (321) 722-4039

Bombardier

Motor Corporation of America

Latin America
480 Sawgrass Corporate Parkway
Suite 100
Sunrise, Florida 33325
États-Unis
Téléphone : (954) 846-1442
Télécopieur : (954) 846-1476

Bombardier Mexico, S.A. de C.V.

Parque Industrial A.J.
Bermudez P.O. Box 1763-D
Juarez, Chih. 32470
Mexique
Téléphone : (915) 593-5000
Télécopieur : (915) 593-1059

Bombardier-Rotax

GmbH & Co. KG
Welser Strasse 32
A-4623 Gunskirchen
Autriche
Téléphone : (43) 7246 6010
Télécopieur : (43) 7246 6370

Bombardier-Nordtrac Oy

Teollisuustie 13
PL 8040
FIN-96101 Rovaniemi
Finlande
Téléphone : (358) 16 320 8111
Télécopieur : (358) 16 320 8240

Bombardier Recreational Products Australia Pty Limited

56 Canterbury Road
Bankstown
New South Wales, 2200
Australie
Téléphone : (612) 9794-6600
Télécopieur : (612) 9794-6697

Bombardier Recreational Products Japan Co., Limited

15/F Parale Mitsui Building, 8
Higashida-Cho, Kawasaki-Ku
Kawasaki 210-0005
Japon
Téléphone : (81) 44-200-1431
Télécopieur : (81) 44-200-1432

Bombardier Recreational Products Europe N.V.

Brouwerijstraat 1
Boîte postale 16, 9031 Drogen
Gant
Belgique
Téléphone : (32) 9 280-20-12
Télécopieur : (32) 9 280-20-90

OMC Do Brasil Ltda.

Rua Rui Idelfonso Martins Lisboa, 178
Campinas, São Paulo
CEP 13082-450
Brésil
Téléphone : (55) 19 3246 2100
Télécopieur : (55) 19 3246 3800

BOMBARDIER CAPITAL

Bombardier Capital

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

Bombardier Capital Inc.

261 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446-0991
États-Unis
Téléphone : (802) 654-8100
Télécopieur : (802) 654-8453

BCI Finance Inc.

261 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446-0991
États-Unis
Téléphone : (802) 654-8100
Télécopieur : (802) 654-8432

Bombardier Capital Rail Inc.

12850 Gran Bay Parkway West
Building 100
Jacksonville, Florida 32258
États-Unis
Téléphone : (904) 288-1000
Télécopieur : (904) 288-2155

Bombardier Capital Ltée

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

Bombardier Capital

Leasing Ltée
6400, rue Auteuil, 2^e étage
Brossard (Québec)
Canada J4Z 3P5
Téléphone : (450) 443-4400
Télécopieur : (450) 443-8943

La Financière Bombardier Inc.

300 840, 6th Avenue S.W.
Calgary (Alberta)
Canada T2P 3E5
Téléphone : (403) 238-5045
Télécopieur : (403) 251-5038

Bombardier Capital Insurance Agency Inc.

261 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446-0991
États-Unis
Téléphone : (802) 654-8100
Télécopieur : (802) 654-8433

RJ Finance Corp. Two

261 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446
États-Unis
Téléphone : (802) 654-8100
Télécopieur : (802) 654-8433

Bombardier Inc.

Services immobiliers
2505, rue des Nations
Bureau 200
Saint-Laurent (Québec)
Canada H4R 3C8
Téléphone : (514) 335-9511
Télécopieur : (514) 335-7007

BOMBARDIER INTERNATIONAL

Bombardier International

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

Bombardier Inc.

Suite 2003 A, Central Plaza
18 Harbour Road, Wanchai
Hong Kong
Téléphone : (852) 2877-2850
Télécopieur : (852) 2877-2858

Bombardier Inc.

Bureau de représentation
de Beijing
Unit 2828
Beijing Kerry Centre
Kerry Tower (South Tower)
No. 1 Guanghua Road,
Chaoyang District
Beijing 100020
République populaire de Chine
Téléphone : (86 10) 8529 9100
Télécopieur : (86 10) 8529 9109

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Yvan Allaire

Professeur émérite de stratégie
(UQÀM)
et président du conseil
Governance Value Added Inc.

Laurent Beaudoin, c.c., FCA

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

J.R. André Bombardier

Vice-président du conseil
Bombardier Inc.

Janine Bombardier

Présidente et gouverneure
Fondation J. Armand Bombardier

Robert E. Brown

Président et chef de la direction
Bombardier Inc.

André Desmarais

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

Jean-Louis Fontaine

Vice-président du conseil
Bombardier Inc.

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

Avocat et administrateur
de sociétés

Daniel Johnson

Avocat-conseil
McCarthy Tétraut

Pierre Legrand, c.r.

Associé principal
Ogilvy Renault

Donald C. Lowe

Administrateur de sociétés
et consultant

Jean C. Monty

Président du conseil
et chef de l'exploitation
BCE Inc.

James E. Perrella

Président du conseil
et chef de la direction à la retraite
Ingersoll-Rand Company

Paul M. Tellier

Président-directeur général
Canadien National

Hugo Uytterhoeven

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

DIRECTION

SIÈGE SOCIAL

Laurent Beaudoin

Président du conseil d'administration
et du comité exécutif

Robert E. Brown

Président et chef de la direction

J.R. André Bombardier

Vice-président du conseil

Jean-Louis Fontaine

Vice-président du conseil

Richard C. Bradeen

Vice-président

Roger Carle

Secrétaire de la Société

Michael Denham

Vice-président principal,
stratégie

Daniel Desjardins

Vice-président, services juridiques
et secrétaire adjoint

Carole Lamarche

Vice-présidente, vérification
corporative et évaluation des risques

Carroll L'Italien

Vice-président principal

Michel Lord

Vice-président,
relations avec les investisseurs

Louis Morin

Vice-président principal
et chef de la direction financière

Marie-Claire Simoneau

Adjoint exécutif au président
du conseil

Yvon Turcot

Vice-président principal,
affaires publiques

GROUPES

Michel Baril

Président et chef de l'exploitation
Bombardier Produits récréatifs

Pierre Beaudoin

Président et chef de l'exploitation
Bombardier Aéronautique

Robert Gillespie

Président et chef de l'exploitation
Bombardier Capital

Robert Greenhill

Président et chef de l'exploitation
Bombardier International

Jean-Yves Leblanc

Président du conseil
Bombardier Transport

Pierre Lortie

Président et chef de l'exploitation
Bombardier Transport

COMITÉS DU CONSEIL

Comité exécutif

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

Comité de rémunération

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

Comité de vérification

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

Comités de retraite

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