



BOMBARDIER

Notice annuelle

1998

Le 19 mai 1998

Table des matières

	<u>Page</u>		<u>Page</u>
RUBRIQUE 1 CONSTITUTION.....	1	Bombardier Prorail Limited	22
1.1 Constitution de l'émetteur	1	Waggonfabrik Talbot GmbH & Co. KG ..	22
1.2 Filiales	2	Deutsche Waggonbau AG	22
RUBRIQUE 2 DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DE L'ACTIVITÉ	4	Bombardier Services	23
2.1 Généralités	4	Services à la défense	24
2.2 Historique.....	4	Services à l'aviation commerciale	26
RUBRIQUE 3 DESCRIPTION NARRATIVE DE L'ACTIVITÉ	7	Véhicules utilitaires	26
3.1 Structure et gestion.....	7	Bombardier Capital.....	27
Bombardier Aéronautique.....	8	Services financiers	27
Avions d'affaires	11	Financement de stocks	28
Avions de transport régional	13	Financement commercial et industriel	28
Avions amphibies	14	Financement à la consommation	28
Canadair	14	Financement et gestion de la technologie.....	29
de Havilland	15	Financement hypothécaire.....	29
Learjet Inc.	15	Services immobiliers	29
Short Brothers plc.....	15	3.2 Informations sectorielles	29
Shorts Missile Systems Limited	16	3.3 Conventions relatives à l'utilisation de certaines technologies	30
Bombardier Produits récréatifs.....	16	3.4 Recherche	30
Motoneiges et VTT	17	3.5 Environnement	30
Produits marins.....	18	3.6 Ressources humaines	31
Bombardier-Rotax GmbH	19	RUBRIQUE 4 PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES CONSOLIDÉES	33
Véhicules de proximité	19	RUBRIQUE 5 DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION	34
Bombardier Transport	19	RUBRIQUE 6 MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES TITRES DE L'ÉMETTEUR.....	35
Transport en commun - Amérique du Nord	21	RUBRIQUE 7 DIVIDENDES	35
Systèmes de transport	22	RUBRIQUE 8 ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS....	36
Bombardier-Concarril, S.A. de C.V.	22	RUBRIQUE 9 INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES	40
BN S.A.	22		
Société ANF-Industrie S.A.	22		
Bombardier-Wien Schienenfahrzeuge AG22	22		

NOTES :

1. Dans la présente notice annuelle, toutes les sommes en dollars sont en dollars canadiens, à moins d'indication contraire.
2. Dans la présente notice annuelle, l'astérisque (*) désigne une marque de commerce de Bombardier Inc. ou de l'une de ses filiales.

Rubrique 1 Constitution

1.1 Constitution de l'émetteur

Bombardier Inc. (« Société ») a été constituée en 1902 par lettres patentes en vertu des lois du Canada; son existence a été prorogée en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions par un certificat de prorogation daté du 23 juin 1978, lequel a subi par la suite certaines modifications.

Le 5 août 1988, la Société fusionnait avec Bombardier Aero Inc. et Canadair Inc., deux filiales détenues à part entière. Cette fusion était constatée par un certificat de fusion daté du 5 août 1988 et par des statuts de fusion qui ont fait l'objet de deux modifications en raison de deux fractionnements d'actions en janvier 1992 et en juillet 1995. Le 1^{er} février 1997, la Société fusionnait avec Bombardier Immobilier Ltée, Bois-Franc Immobilier Ltée et Club Challenger-Aero Inc., trois filiales détenues à part entière par la Société. Le 2 février 1998, la Société fusionnait avec de Havilland Inc. et de Havilland Holdings Inc., deux filiales détenues à part entière.

Les actions que la Société est autorisée à émettre en vertu de ses statuts consistent en (i) un nombre illimité d'actions privilégiées sans valeur nominale ou au pair pouvant être émises en séries (« actions privilégiées »), dont les séries suivantes ont été autorisées : (a) une série consistant en 1 235 900 actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 1 (« actions privilégiées série 1 ») (qui ont toutes été rachetées par la Société le 30 juin 1997), (b) une série consistant en 12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2 (« actions privilégiées série 2 ») et (c) une série consistant en 12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3 (« actions privilégiées série 3 »); (ii) 448 000 000 d'actions classe A (droits de vote multiples) (« actions classe A ») et (iii) 448 000 000 d'actions subalternes à droit de vote classe B (droits de vote limités) (« actions subalternes à droit de vote classe B »).

Les actions classe A et les actions subalternes à droit de vote classe B sont des actions spéciales (au sens de la réglementation canadienne pertinente sur les valeurs mobilières) en ce qu'elles ne comportent pas des droits de vote égaux. Chaque action classe A confère à son porteur dix votes et chaque action subalterne à droit de vote classe B confère à son porteur un vote, lors d'un scrutin.

Chaque action subalterne à droit de vote classe B comporte le droit à un dividende prioritaire mais non cumulatif au taux de \$ 0,00625 par année.

Chaque action classe A est convertible, en tout temps, au gré du porteur, en une action subalterne à droit de vote classe B. Chaque action subalterne à droit de vote classe B deviendra convertible en une action classe A dans le cas où une offre d'acquisition d'actions classe A serait acceptée par l'actionnaire majoritaire, en l'occurrence la famille Bombardier, ou dans le cas où l'actionnaire majoritaire cesserait de détenir plus de 50 % des actions classe A en circulation de la Société.

Chaque action privilégiée série 2 sera convertible, au gré du porteur, sous réserve de certaines conditions, en une action privilégiée série 3 le 1^{er} août 2002 ainsi que le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite. En outre, le 1^{er} août 2007 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, chaque action privilégiée série 3 pourra être reconvertie, au gré du porteur, en une action privilégiée série 2, sous réserve de certaines conditions.

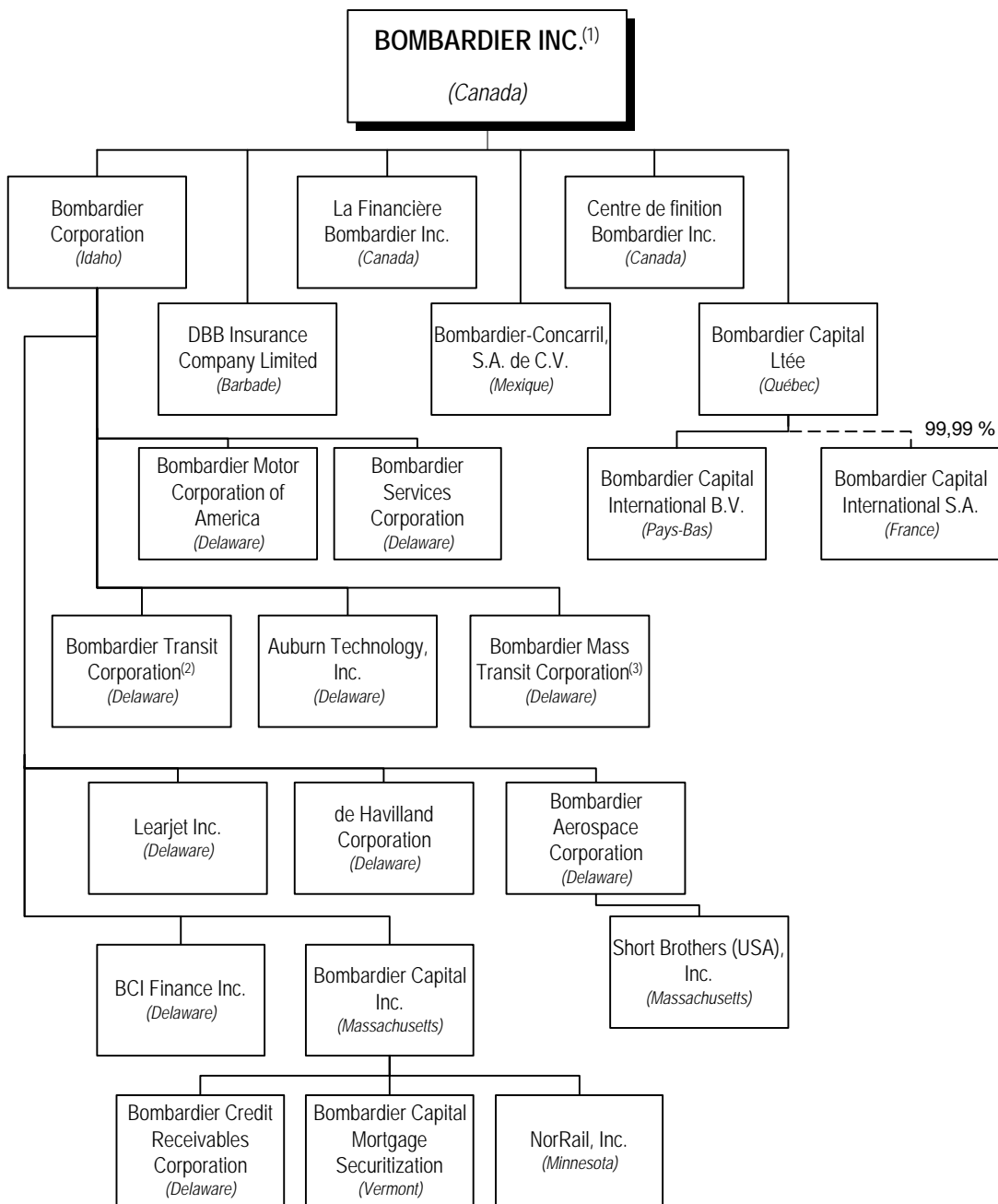
Le siège social de la Société se trouve au 800, boulevard René-Lévesque Ouest, Montréal, Québec H3B 1Y8.

Dans la présente notice annuelle, la mention « Bombardier » désigne, selon le contexte, la Société et ses filiales collectivement ou la Société ou encore une ou plusieurs de ses filiales.

1.2 Filiales

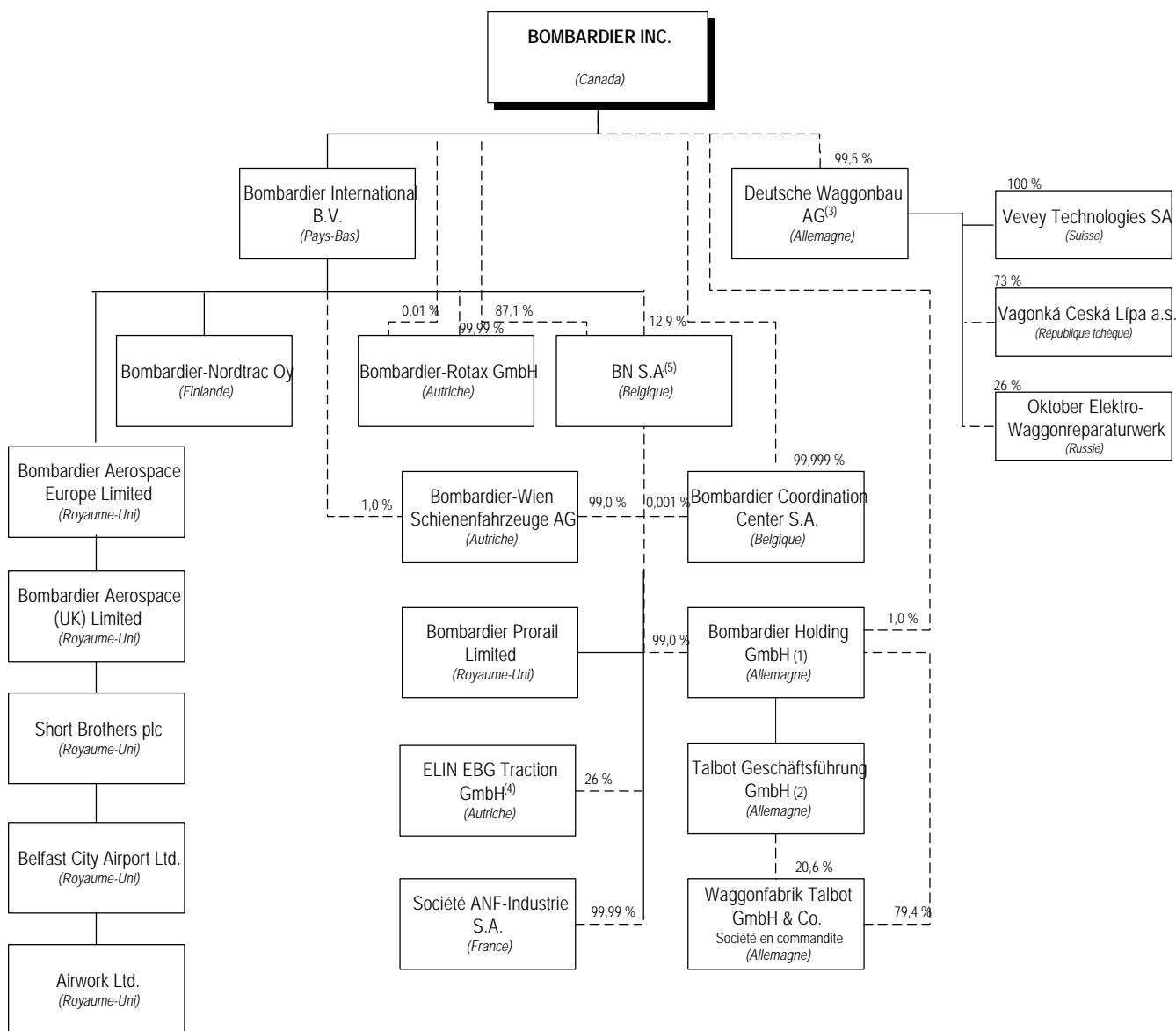
Les schémas suivants fournissent le nom et le territoire de constitution des filiales actives directes ou indirectes de la Société au 31 janvier 1998. Bombardier détient 100 % des actions comportant droit de vote de ces sociétés, à moins d'indication contraire. Aucune autre catégorie de titres de ces sociétés n'est en circulation.

Filiales actives – Amérique du Nord



- (1) Le 2 février 1998, la Société et ses deux filiales à part entière, de Havilland Inc. et de Havilland Holdings Inc., ont été fusionnées.
- (2) Bombardier Transit Corporation a été constituée le 24 février 1998.
- (3) Avant le 19 février 1998, Bombardier Mass Transit Corporation était appelée Bombardier Transit Corporation.

Filiales actives – Europe et ailleurs



(1) Associé commanditaire de Waggonfabrik Talbot GmbH & Co.

(2) Associé commandité de Waggonfabrik Talbot GmbH & Co.

(3) La transaction aux termes de laquelle la Société a acquis sa participation dans Deutsche Waggonbau AG a été réalisée à la fin de l'exercice 1997-1998.

(4) La transaction aux termes de laquelle la Société a acquis sa participation dans ELIN EBG Traction GmbH a été réalisée le 4 mars 1998.

(5) Avant le 6 mars 1998, BN S.A. était connue sous le nom de Bombardier Eurorail S.A.

Rubrique 2 Développement général de l'activité

2.1 Généralités

Les activités de Bombardier portent sur la conception, la mise au point, la fabrication et la commercialisation dans les domaines de l'aéronautique, des produits récréatifs et du matériel de transport. De plus, Bombardier offre des services de soutien, de maintenance, de formation et de gestion des opérations dans les secteurs privé et public. Par l'intermédiaire de ses diverses filiales, la Société exerce des activités dans le domaine des services financiers, et une division de la Société offre des services immobiliers. Bombardier exploite des usines au Canada, aux États-Unis, au Mexique, en Allemagne, en Autriche, en Belgique, en Finlande, en France, en République tchèque, au Royaume-Uni et en Suisse. Plus de quatre-vingt-huit pour cent de ses revenus sont réalisés sur des marchés à l'extérieur du Canada.

2.2 Historique

Jusqu'en 1973, les activités de Bombardier consistaient principalement en la fabrication et la distribution de motoneiges; ce véhicule a été conçu par le fondateur, Joseph-Armand Bombardier, en 1959. Dans le cadre d'un programme d'intégration verticale, Bombardier se portait acquéreur, au début des années 70, de la compagnie Rotax qui fabrique actuellement des moteurs à deux temps et à quatre temps à Gunskirchen, en Autriche.

Au cours des années 70 et 80, Bombardier amorça la diversification de ses activités. Premièrement, dans le domaine du transport en commun, elle conclut diverses conventions de licence avec des fabricants européens, japonais et américains, elle intégra ses activités à celles de MLW-Worthington Limitée et elle acquit certaines sociétés œuvrant dans ce domaine, dont Alco Power, Inc. (maintenant Auburn Technology, Inc.) et BN Constructions Ferroviaires et Métalliques (maintenant BN S.A.). Ensuite, dans le domaine de l'aéronautique, elle fit l'acquisition en décembre 1986 de Canadair Limitée, importante société aéronautique située au Québec, qui est devenue Canadair Inc. en 1987 et a été fusionnée avec la Société le 5 août 1988.

En octobre 1989, Bombardier a acquis du gouvernement britannique la société Short Brothers plc, de Belfast, en Irlande du Nord. Cette société est un important fabricant de composants aéronautiques et de systèmes de défense et la plus importante entreprise manufacturière de l'Irlande du Nord.

En décembre 1989, Bombardier a fait l'acquisition de la Société ANF-Industrie S.A., deuxième plus important constructeur français de matériel ferroviaire. Les usines de cette société sont situées à Crespin, près de Valenciennes, et à Quievrechain, dans le nord de la France, et son bureau de direction se trouve à Crespin. Cette filiale offre une gamme complète de produits ferroviaires destinés au transport-passagers, y compris le turbotrain.

En mars 1990, la Société a mis sur pied une filiale, Bombardier Immobilier Ltée, dont les activités portaient sur la mise en valeur des terrains de Bombardier appelés à changer de vocation ainsi que sur la satisfaction des besoins immobiliers des groupes et filiales de la Société. Bombardier Immobilier Ltée fusionnait avec la Société le 1^{er} février 1997.

En juin 1990, Bombardier a fait l'acquisition de Learjet Corporation, qui fabrique une gamme de petits avions d'affaires à réaction. De plus, cette société réalise des contrats en sous-traitance dans le cadre de programmes commerciaux et gouvernementaux. Son siège social et ses activités de fabrication d'avions se trouvent à Wichita, au Kansas.

Le 7 février 1992, la Société a acquis l'actif canadien de la société UTDC Inc. relié au matériel de transport en commun.

Le 9 mars 1992, la Société a conclu l'acquisition de l'actif de la division de Havilland de The Boeing Company, de Seattle, dans l'État de Washington. L'acquisition a été réalisée par l'entremise de la société de Havilland Inc., dotée d'un avoir de \$ 100 millions dont 51 % appartenaient initialement à Bombardier et 49 %, à la province d'Ontario. Le 28 janvier 1997, Bombardier a acquis la participation de 49 % que la province d'Ontario détenait dans cette société. Le 2 février 1998, de Havilland Inc. et de Havilland Holdings Inc. ont fusionné avec la Société. Les installations de de Havilland, qui sont situées à Downsview, en Ontario, fabriquent l'avion de transport régional à turbopropulsion Dash* 8 et font l'assemblage final de l'avion d'affaires à très long rayon d'action Global Express* de Bombardier ainsi que le montage des ailes de l'appareil Learjet 45.

Le 6 mai 1992, Bombardier, par l'intermédiaire de Bombardier S.A. de C.V. (maintenant Bombardier-Concarril, S.A. de C.V.), a conclu l'acquisition de l'actif net de la société mexicaine Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, S.A. Cette filiale est le plus important fabricant de matériel ferroviaire du Mexique. Ses installations sont équipées pour produire toute une gamme de véhicules de transport ferroviaire, dont des voitures de métro sur pneus et sur fer, des véhicules légers sur rail, des voitures de train-passagers et des voitures de train de marchandises.

Le 3 novembre 1993, Bombardier, par l'intermédiaire de sa filiale Short Brothers plc, faisait l'acquisition de Airwork Ltd., entreprise internationale dispensant des services de soutien dans le domaine de l'aviation au Royaume-Uni. Les activités de cette société, dont le siège social est situé à Christchurch (Dorset), en Angleterre, portent sur un large éventail de services de soutien technique d'aéronefs civils et militaires.

Le 7 novembre 1994, la Société, Power Corporation du Canada et China National Railway Locomotive and Rolling Stock Industry Corporation (« LORIC »), de la République populaire de Chine, ont annoncé leur intention de créer une coentreprise pour la fabrication de véhicules de transport-passagers sur rail en Chine, dont les activités seront regroupées à l'usine de Sifang, filiale de LORIC, située à Jihongtan, dans la province de Shandong. L'entreprise utilisera la technologie de Bombardier pour fabriquer des voitures-passagers de luxe sur rail destinées au transport interurbain.

Le 29 novembre 1994, la Société a acquis une participation de 25 % dans le capital social de Nova Bus Corporation, manufacturier nord-américain d'autobus urbains. La Société a également investi dans une débenture 8 % d'une durée de cinq ans de cette société, laquelle est convertible en une participation additionnelle de 14 %. En janvier 1997, la Société et les autres actionnaires ont annoncé leur intention de se départir de leur participation dans Nova Bus Corporation. En décembre 1997, Prévost Car Inc., filiale de AB Volvo de Suède, signait un accord en vue de l'acquisition de Nova Bus Corporation; la transaction a par la suite été réalisée.

Le 3 avril 1995, Bombardier a conclu l'acquisition de la totalité du capital social de l'entreprise manufacturière de matériel de transport Waggonfabrik Talbot GmbH & Co. KG d'Aix-la-Chapelle (Aachen), en Allemagne.

Le 6 décembre 1996, la Société, par l'entremise du Centre de finition Bombardier Inc., a procédé à l'acquisition de la division d'aménagement d'avions d'affaires d'Innotech Aviation Ltée.

Le 4 février 1997, Bombardier, par l'intermédiaire de Bombardier Capital Inc., a fait l'acquisition de la société NorRail, Inc. qui a ses bureaux à Buffalo, au Minnesota, et qui est spécialisée dans les activités de crédit-bail et la gestion d'actifs dans le domaine des véhicules ferroviaires pour le compte de clients au Canada, aux États-Unis et au Mexique.

Le 11 décembre 1997, Short Brothers plc a procédé à l'acquisition des actions de la société Specialist Aviation Services Limited, du Royaume-Uni, spécialisée dans la fourniture de services d'hélicoptères aux forces policières et de services médicaux d'urgence.

Le 15 décembre 1997, Bombardier, par l'intermédiaire de sa filiale Bombardier Aerospace Corporation, a convenu d'acquérir la participation détenue par AMR Combs BJS Inc. dans Jet Solutions L.L.C., société à responsabilité limitée appartenant à Bombardier et à AMR Combs BJS Inc. qui s'occupe de la gestion d'avions pour le programme FlexJet*, formule de multipropriété qui permet à des particuliers ou à des sociétés d'acheter une part dans un avion d'affaires à réaction de Bombardier. Le programme FlexJet est offert par l'entremise de l'unité Business JetSolutions de Bombardier Aéronautique. Le transfert de la participation d'AMR Combs BJS Inc. se fera à une date choisie par Bombardier Aerospace Corporation.

À la fin de l'exercice 1997-1998, la Société a fait l'acquisition de la société Deutsche Waggonbau AG de Berlin, en Allemagne. Cette entreprise fabrique une gamme étendue de matériel et de produits ferroviaires, dont des voitures de métro, de train de banlieue et de train interurbain, des automotrices diesel ou électriques et des wagons de fret spécialisés.

Le 4 mars 1998, Bombardier Transport a formé une alliance stratégique avec la société viennoise ELIN EBG Traction GmbH et a conclu une entente visant l'acquisition d'une participation de 26 % dans le capital social de cette société. Cette alliance avec ELIN EBG Traction offre à Bombardier Transport l'occasion d'améliorer son expertise en technologie de propulsion.

Le 27 mars 1998, la Société a annoncé la création de Bombardier International, nouveau groupe commercial qui aura pour mandat de rechercher des occasions de croissance dans les marchés en émergence et d'accélérer la croissance de la Société dans les régions du monde ciblées, soit dans des pays asiatiques comme la Chine, ainsi qu'en Europe de l'Est et en Amérique latine.

Rubrique 3 Description narrative de l'activité

3.1 Structure et gestion

Les activités de Bombardier sont réparties en trois groupes manufacturiers ainsi qu'en deux groupes de services. Le groupe commercial créé récemment, Bombardier International, n'est pas présenté dans la présente notice annuelle.

Bombardier Aéronautique est responsable de l'ensemble des activités dans le secteur aéronautique. Bombardier Produits récréatifs œuvre dans le secteur des produits récréatifs. Bombardier Transport couvre toutes les activités dans le secteur du matériel de transport. Bombardier Services exerce ses activités dans le secteur des services de soutien, de maintenance, de formation et de gestion des opérations dans les secteurs privé et public. Bombardier Capital chapeaute le secteur des services financiers et celui de l'immobilier.

Les trois groupes industriels et les deux groupes de services sont composés comme suit :

<i>Bombardier Aéronautique</i>	Secteur de l'aéronautique	<ul style="list-style-type: none">• Avions d'affaires• Avions de transport régional• Avions amphibies• Canadair• de Havilland• Learjet Inc.• Short Brothers plc• Shorts Missile Systems Limited (50 %)
<i>Bombardier Produits récréatifs</i>	Secteur des produits récréatifs	<ul style="list-style-type: none">• Motoneiges et VTT• Produits marins• Bombardier Rotax GmbH• Véhicules de proximité
<i>Bombardier Transport</i>	Secteur du matériel de transport	<ul style="list-style-type: none">• Transport en commun - Amérique du Nord• Systèmes de transport• Bombardier-Concarril, S.A. de C.V.• BN S.A.• Société ANF-Industrie S.A.• Bombardier-Wien Schienenfahrzeuge AG• Bombardier Prorail Limited• Waggonfabrik Talbot GmbH & Co. KG• Deutsche Waggonbau AG
<i>Bombardier Services</i>	Secteur des services à l'aviation Secteur des véhicules utilitaires	<ul style="list-style-type: none">• Services à la défense• Services à l'aviation commerciale• Véhicules utilitaires
<i>Bombardier Capital</i>	Secteur des services financiers Secteur immobilier	<ul style="list-style-type: none">• Financement de stocks• Financement commercial et industriel• Financement à la consommation• Financement et gestion de la technologie• Financement hypothécaire• Services immobiliers

Les activités de chacun de ces groupes sont décrites ci-après sous des rubriques distinctes.

- (1) La Société est propriétaire des bâtisses érigées sur un terrain qu'elle loue en vertu d'un bail passé avec les Aéroports de Montréal. Ce bail est d'une durée de 49 ans et court depuis le 1^{er} août 1992; les bâtisses érigées sur le terrain loué deviendront la propriété des Aéroports de Montréal à l'expiration du bail.
- (2) Installations occupées aux termes d'un bail conclu avec Air Canada et expirant le 31 octobre 2001.
- (3) Short Brothers plc ou ses filiales sont propriétaires de tous les immeubles qu'elles occupent, à l'exception de ceux qui sont situés à Crossgar, des installations d'entreposage situées à Newtownards et d'une section d'environ 4 650 mètres carrés des immeubles situés à Dunmurry qui sont visés par des baux renouvelables d'une durée de 21 ans. Les terrains situés à Queen's Island et à Sydenham appartiennent au Belfast Harbour Commissioner, avec qui un bail de 125 ans a été négocié avec prise d'effet le 4 octobre 1989. Les terrains situés à Castlereagh, Newtownards et Dunmurry appartiennent au Industrial Development Board of Northern Ireland et sont loués à Short Brothers plc pour une durée de 999 ans.

Les centres de maintenance suivants font partie d'un réseau de services de maintenance appelé Bombardier Aviation Services. Il existe également un réseau mondial de centres de maintenance d'appareils Challenger et Learjet autorisés qui appartiennent à des intérêts indépendants.

Centres de maintenance	Activités
Dorval, Québec, Canada ⁽¹⁾	Aménagement intérieur et peinture d'avions Global Express et Challenger ^{(1(a))} Activités de maintenance d'avions d'affaires ^{(1(b))}
Tucson, Arizona, États-Unis ⁽²⁾	Aménagement intérieur, maintenance et remise à neuf d'avions Global Express, Challenger, Learjet et autres
Denver, Colorado, États-Unis ⁽³⁾	Maintenance d'avions Challenger et Learjet
Windsor Locks, Connecticut, États-Unis ⁽³⁾⁽⁴⁾	Maintenance d'avions Challenger et Learjet
Fort Lauderdale, Floride, États-Unis ⁽³⁾	Maintenance d'avions Challenger et Learjet
Indianapolis, Indiana, États-Unis ⁽³⁾	Maintenance d'avions Challenger et Learjet
Wichita, Kansas, États-Unis ⁽⁵⁾	Maintenance d'avions Challenger et Learjet et remise à neuf d'avions Learjet
Berlin, Allemagne ⁽⁶⁾	Maintenance d'avions Challenger et Learjet

- (1) (a) Les activités d'aménagement intérieur sont exercées dans une installation de 38 591 mètres carrés qui a ouvert ses portes en janvier 1998 et est exploitée par le Centre de finition Bombardier Inc., filiale de la Société. Cette nouvelle installation sera louée auprès des Aéroports de Montréal. Des négociations sont en cours en vue d'obtenir un bail d'une durée initiale de 44 ans à compter de janvier 1998.
- (b) Les activités de maintenance de la division Avions d'affaires sont exercées par la Société dans une installation située sur le chemin Stuart-Graham, laquelle est louée auprès des Aéroports de Montréal aux termes d'un bail qui expire à la fin de mai 1998. Des discussions sont en cours en vue d'obtenir le renouvellement de ce bail.
- (2) Ces installations appartiennent à la Tucson Airport Authority et sont louées par Learjet Inc. aux termes d'un bail expirant le 1^{er} juillet 2006. Learjet Inc. dispose d'une option lui permettant de prolonger le bail à des taux favorables jusqu'au 1^{er} juillet 2048.
- (3) En novembre 1994, Learjet Inc. a acquis de AMR Combs, Inc. quatre centres de maintenance d'avions qui sont situés dans des locaux loués aux termes de baux qui expirent aux dates suivantes : (i) Denver, 28 février 2025; (ii) Windsor Locks, 31 décembre 2018; (iii) Fort Lauderdale, 30 novembre 2000; et (iv) Indianapolis, 31 octobre 2002.
- (4) Une partie des installations de Windsor Locks, au Connecticut, appartient à l'État du Connecticut; depuis le 1^{er} février 1994, Learjet Inc., à titre de cessionnaire de Canadair Challenger Inc. (maintenant appelée Bombardier Aerospace Corporation), en est le locataire aux termes d'un bail conclu pour une durée initiale de 35 ans se terminant le 30 septembre 2014; cependant, Learjet Inc. a le droit de réduire cette durée à 30 ou 25 ans au moyen d'un préavis de six mois. Voir également la note (3) ci-dessus.
- (5) Ces installations appartiennent à la Wichita Airport Authority et sont louées par Learjet Inc. aux termes d'un bail expirant le 1^{er} juillet 2000. Learjet Inc. dispose d'une option lui permettant de renouveler ce bail pour trois autres durées de dix ans.
- (6) Coentreprise avec Lufthansa Technik AG dont les installations sont louées auprès de Lufthansa Technik AG.

Aéroport	Superficie	Activités
	(en mètres carrés)	
Downsview, Ontario, Canada	802 409	Aéroport utilisé pour le soutien des activités de fabrication de Bombardier

<u>Autres installations</u>	<u>Superficie</u> (en mètres carrés)	<u>Activités</u>
Dorval, Québec, Canada ⁽¹⁾	38 455	Bureaux du centre administratif de Bombardier Aéronautique
Dorval, Québec, Canada ⁽²⁾	5 857	Centre de formation aéronautique Bombardier : formation au pilotage et à la maintenance des avions Regional Jet de Canadair et Challenger 604 et formation à la maintenance pour l'avion amphibie Canadair 415
Saint-Laurent, Québec, Canada ⁽³⁾	5 016	Réception, entreposage et distribution de pièces de rechange pour les avions Regional Jet de Canadair, Challenger et Canadair 415
Downsview, Ontario, Canada ⁽⁴⁾	450	Entreposage de véhicules de lutte contre l'incendie
Mississauga, Ontario, Canada ⁽⁵⁾	6 134	Entreposage d'outillage et d'équipement de production usagés
Mississauga, Ontario, Canada ⁽⁶⁾	8 204	Réception, entreposage et distribution de pièces de rechange pour la gamme d'appareils Dash 8 de de Havilland et pour les avions Regional Jet de Canadair
Taylor, Michigan, États-Unis ⁽⁷⁾	1 579	Réception, entreposage et distribution de pièces de rechange pour les avions Regional Jet de Canadair et pour la gamme d'avions Dash 8 de de Havilland ainsi que pour Short Brothers plc
Belfast City Airport, Sydenham, Belfast, Irlande du Nord, Royaume-Uni	11 017	Exploitation de services commerciaux pour le Northern Belfast Airport
Interpoint, Belfast, Irlande du Nord, Royaume-Uni ⁽⁸⁾	7 388	Formation et perfectionnement des cadres

- (1) Le centre administratif de Bombardier Aéronautique est érigé sur un terrain loué à la Société en vertu d'un bail passé avec les Aéroports de Montréal. Ce bail est d'une durée de 49 ans et court depuis le 1^{er} août 1992; le centre administratif érigé sur le terrain loué deviendra la propriété des Aéroports de Montréal à l'expiration du bail.
- (2) Installations occupées aux termes d'un contrat passé avec CAE Électronique Ltée d'une durée de 20 ans qui court depuis le 1^{er} octobre 1995. Cette durée peut être prolongée par entente mutuelle, à moins que CAE n'avise la Société de son intention de ne pas renouveler le contrat au moins 24 mois avant sa date d'expiration.
- (3) Installations occupées en vertu d'un bail auprès de 142229 Canada Inc. qui expire le 28 février 2002.
- (4) Installations diverses occupées en vertu de baux à court terme ou de licences d'une durée de moins d'un an.
- (5) Installations occupées en vertu d'un bail auprès de Slough Estates Canada Limited qui expire le 31 janvier 1999.
- (6) Installations occupées en vertu d'un bail auprès de 175694 Canada Inc. qui expire le 31 juillet 2011.
- (7) Installations occupées en vertu d'un bail d'une durée initiale de cinq ans qui court depuis le 1^{er} mars 1992. Ce bail a été prolongé jusqu'au 28 février 1999.
- (8) L'établissement d'Interpoint est la propriété de Short Brothers Flax Trust Limited, coentreprise dont le capital social appartient à parts égales à Short Brothers plc et à Flax Trust. Short Brothers plc loue auprès de Short Brothers Flax Trust Limited une superficie d'environ 5 580 mètres carrés aux termes d'un bail commercial d'une durée de 21 ans qui se termine le 1^{er} février 2015.

La commercialisation des produits de Bombardier Aéronautique s'effectue par le truchement de bureaux de marketing ou de vente situés au Canada (à Montréal et à Toronto) et aux États-Unis (dans les États de l'Arizona, de la Californie, du Connecticut, de la Géorgie, de l'Illinois, de la Pennsylvanie, du Texas et de la Virginie ainsi qu'à Washington, D.C.). En Europe, la commercialisation s'effectue par le truchement de bureaux situés en Allemagne et au Royaume-Uni. En Asie, ces bureaux sont exploités à Dubai, dans les Émirats Arabes Unis, à Hong Kong, en Malaisie, en République populaire de Chine et à Singapour. Enfin, Bombardier Aéronautique compte un bureau de vente en Australie.

Au 31 janvier 1998, le carnet de commandes de Bombardier Aéronautique totalisait \$ 10,1 milliards, comparativement à \$ 6,2 milliards au 31 janvier 1997.

Avions d'affaires

La division Avions d'affaires s'occupe de toutes les activités reliées à la commercialisation, à la vente et au service à la clientèle de l'avion d'affaires intercontinental de grande taille Challenger 604, des appareils Special Edition et Corporate Jetliner de Canadair (deux versions d'affaires de l'appareil Regional Jet de Canadair), de l'appareil à très long rayon d'action Global Express de Bombardier et de la gamme d'avions à réaction légers, légers-moyens et de taille moyenne Learjet (Learjet 31A, 45 et 60, respectivement).

Ce sont les usines de Bombardier Aéronautique qui, pour le compte de la division Avions d'affaires, fabriquent les avions commandés par les clients. Les matières premières et les divers composants et systèmes requis pour fabriquer les avions proviennent de différentes sources du monde entier et celles-ci varient d'un produit à l'autre; toutefois, la majorité de ces matières premières, composants et systèmes proviennent de fournisseurs canadiens et américains avec lesquels Bombardier a généralement conclu des contrats à long terme.

Voir les sous-titres « Livraisons », « Parts de marché », « Programmes de développement » et « Marché et perspectives » sous le titre « Avions d'affaires », lesquels sont présentés dans la « Discussion et analyse de la Direction » aux pages 11 et 12 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998 et sont intégrés par renvoi dans les présentes.

● Appareil Challenger 604

L'appareil Challenger 604 est un biréacteur d'affaires intercontinental de grande taille capable d'effectuer des vols sans escale de plus de 4 000 milles nautiques. L'appareil Challenger 604 est la cinquième génération de l'avion Challenger à large fuselage qui a fait ses preuves, les modèles précédents étant les Challenger 600, 601, 601-3A et 601-3R.

Les principaux concurrents de l'appareil Challenger 604 varient d'une transaction à l'autre selon les besoins particuliers des clients et leur fidélité envers une marque, mais ils comprennent souvent le Falcon 2000 et le Falcon 900B fabriqués par Dassault ainsi que le Gulfstream IV-SP.

● Appareils Special Edition et Corporate Jetliner de Canadair

Les appareils Special Edition et Corporate Jetliner de Canadair proviennent de la même plate-forme que l'appareil Regional Jet de Canadair. L'appareil Special Edition de Canadair offre une grande cabine d'affaires et a une distance franchissable transcontinentale d'environ 3 000 milles nautiques, suffisante pour effectuer sans escale des liaisons clés comme New York-Los Angeles. Aucun autre fabricant d'avions d'affaires à réaction n'offre un avion semblable à l'appareil Special Edition de Canadair des points de vue du prix, de la distance franchissable et de la taille de la cabine.

L'appareil Corporate Jetliner de Canadair a été lancé pour répondre aux besoins des grandes sociétés et des gouvernements désirant une navette d'affaires de haute densité. Bien qu'il ait les mêmes dimensions extérieures que le Special Edition de Canadair (et le Regional Jet de Canadair), l'appareil Corporate Jetliner de Canadair est habituellement livré en configuration de 20 à 40 places, contre 19 places ou moins pour l'appareil Special Edition de Canadair. Avec 30 passagers à bord, l'appareil Corporate Jetliner de Canadair offre une distance franchissable d'environ 2 500 milles nautiques. Aucun autre fabricant d'avions d'affaires à réaction n'offre un appareil semblable à l'appareil Corporate Jetliner de Canadair des points de vue du prix, du nombre de places et de la distance franchissable. Certains clients pourraient toutefois envisager comme autres possibilités des versions de type navette d'avions à turbopropulsion comme le Dash 8 de de Havilland ou le Saab 2000.

● **Appareil Global Express de Bombardier**

L'appareil Global Express de Bombardier est l'avion d'affaires à réaction à très long rayon d'action le plus rapide du monde et le seul à pouvoir franchir des distances allant jusqu'à 6 700 milles nautiques sans escale à une vitesse de Mach 0,80. D'une conception entièrement nouvelle visant à répondre aux besoins de déplacement croissants d'organismes d'envergure internationale, l'appareil Global Express établit de nouvelles normes pour l'industrie des avions d'affaires à réaction « haut de gamme ».

Des analystes ont estimé que la demande totale d'avions d'affaires à réaction à très long rayon d'action se situe entre 500 et 800 appareils. Dans ce nouveau créneau, l'appareil Global Express entre en concurrence avec le Gulfstream V et, dans une mesure beaucoup moindre, avec le Business Jet de Boeing et l'Airbus A319CJ. Les premières livraisons de l'avion Gulfstream V ont été effectuées en décembre 1996, tandis que celles du Business Jet de Boeing sont prévues pour la fin de 1998. Les essais en vol de l'appareil Global Express sont actuellement en cours et l'homologation est prévue pour juin 1998. On prévoit que les livraisons d'appareils devraient débiter au deuxième semestre de 1998. Les premiers appareils destinés à la clientèle sont déjà au centre de finition. Le carnet de commandes du Global Express est passé à 73 unités pour la fin de l'exercice 1997-1998. Les données réelles sur les parts de marché ne sont pas significatives à ce stade-ci étant donné les différences dans les calendriers de ces programmes. Toutefois, Bombardier a pour objectif de détenir une part dominante du marché lorsque les quatre modèles d'avion seront en production.

● **Produits Learjet**

La division Avions d'affaires est également responsable de toutes les activités reliées à la vente, à la commercialisation et au service à la clientèle de la gamme d'avions d'affaires à réaction Learjet légers, légers-moyens et de taille moyenne. Les principaux concurrents des appareils Learjet 31A, Learjet 45 et Learjet 60 sont les modèles fabriqués par Cessna et par Raytheon Aircraft.

L'appareil léger Learjet 31A est un dérivé du réputé modèle Learjet 35A. L'appareil de taille moyenne Learjet 60, premier nouveau produit Learjet lancé depuis que Learjet Inc. est une filiale de Bombardier, est un dérivé de l'appareil Learjet 55. Enfin, le nouvel appareil léger-moyen Learjet 45 se situe entre les modèles 31A et 60 des points de vue du prix et de la distance franchissable. Cet appareil a obtenu l'homologation de type de la FAA en septembre 1997. Les premières livraisons de l'appareil Learjet 45 doivent débiter au printemps 1998 après un programme d'améliorations qui a suivi l'homologation.

● **Bombardier Business JetSolutions**

Bombardier Business JetSolutions est une des trois entreprises qui ont lancé la formule de la multipropriété d'avions d'affaires neufs en Amérique du Nord grâce à son programme FlexJet. Cette formule réduit le coût initial de la propriété d'un avion d'affaires à réaction en permettant aux clients d'acheter une part dans un avion, habituellement en multiples de 1/8. Elle permet aussi d'éliminer les tracasseries associées au fonctionnement d'un avion hautement technique. La grande majorité des clients de Bombardier Business JetSolutions n'avaient jamais été propriétaires d'un avion d'affaires à réaction auparavant. Cette formule a donc eu pour effet de stimuler la demande d'avions d'affaires à réaction. En 1997, les avions livrés dans le cadre du programme de multipropriété représentaient un peu plus de 13 % des livraisons effectuées au sein de l'industrie, alors qu'elles ne comptaient que pour 1 % en 1993. Le plus important intervenant dans ce créneau est Executive Jet, fondée en 1986, qui exerce ses activités par l'intermédiaire de deux filiales distinctes respectivement appelées EJA (Executive Jet Aviation) et EJI (Executive Jet International). À titre d'entreprise indépendante, Executive Jet a habituellement acheté des appareils neufs cas par cas auprès de différents fabricants comme Gulfstream, Cessna et Raytheon. Business JetSolutions, qui a été lancée en mai 1995 en coentreprise avec AMR Corporation, est de loin la deuxième firme en importance dans ce créneau. Bombardier a récemment convenu d'acquiescer la participation d'AMR Combs dans le programme FlexJet, renforçant ainsi sa participation au programme de multipropriété. Le troisième intervenant en importance, Travel Air, a été lancé par Raytheon Aircraft en juin 1997. Une poignée de petites entreprises ont également été lancées l'an dernier en

vue d'appliquer le concept de la multipropriété à des avions usagés ou à des avions non à réaction. Le taux de croissance rapide enregistré dans ce créneau devrait se maintenir pendant un certain temps, au fur et à mesure qu'un nombre croissant d'entreprises se familiariseront avec la formule de la multipropriété et découvriront à quel point elle est abordable.

● **Services à l'aviation**

En plus de la pleine propriété et de la multipropriété, la division Avions d'affaires fournit, par l'entremise de plusieurs de ses entreprises, la gamme la plus complète de services à l'aviation de l'industrie, y compris le nolisement international et la maintenance d'avions, un excellent service à la clientèle, la formation au pilotage et l'aménagement intérieur d'avions.

Bombardier évolue rapidement vers un service mondial continu de nolisement d'avions d'affaires grâce à un réseau d'alliances stratégiques. En Amérique du Nord, Business JetSolutions offre une des flottes d'avions nolisés les plus importantes et les plus diversifiées du monde grâce à son programme Alliance Plus. En Asie, des services de nolisement ont commencé à être offerts au début de 1996 lorsque la Société a conclu une alliance stratégique avec Global Aviation Ltd., filiale du Winfair Group, qui exerce ses activités à Seletar, Singapour, et à Guangzhou, République populaire de Chine.

Les services de maintenance dans le domaine de l'aviation comprennent un réseau de sept centres de maintenance en usine situés à six emplacements aux États-Unis ainsi qu'à Berlin, en Allemagne. Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH, coentreprise formée de Lufthansa Technik et de Bombardier Aéronautique, est entrée en exploitation en novembre 1997.

Le service à la clientèle de la division Avions d'affaires fournit un soutien technique et un soutien après-vente complet aux exploitants de tous les avions d'affaires Bombardier, y compris les propriétaires d'avions en multipropriété. Une installation moderne de formation à Montréal a récemment ajouté un simulateur animé du Global Express en plus du simulateur du Challenger 604 pour le programme de formation complet au pilotage. C'est la première fois dans l'industrie qu'un simulateur est en place avant que les clients prennent livraison de leur avion. Ceci permettra au pilote de bien connaître l'avion au moment où il sera livré.

Bombardier a établi un réseau de centres d'aménagement intérieur afin de fournir aux exploitants un service de qualité supérieure à un bon rapport coûts-efficacité. Le centre de finition de Bombardier situé à Tucson se spécialise dans la livraison d'intérieurs particularisés et la remise à neuf de l'intérieur des appareils Learjet 31A, Learjet 60 et Challenger 604. Le nouveau centre de finition de Bombardier situé à Montréal fournit une capacité supplémentaire, des services accrus et une plus grande flexibilité pour répondre à la demande croissante du marché, particulièrement en ce qui a trait au nouvel avion à réaction Global Express, dans lequel ce centre se spécialise. La finition en usine de l'appareil Learjet 45 se fait sur place, dans un autre établissement neuf situé à l'emplacement des installations de Learjet à Wichita.

Avions de transport régional

La division Avions de transport régional assure la commercialisation et le soutien de la gamme d'appareils Regional Jet de Canadair et de la gamme d'avions à turbopropulsion Dash 8 de Havilland.

L'appareil Regional Jet de Canadair, la navette d'affaires Corporate Jetliner de Canadair et l'appareil Special Edition de Canadair, qui sont des versions modifiées de l'appareil Regional Jet de Canadair, sont fabriqués aux installations de Canadair. Les matières premières et les équipements sont obtenus auprès de fournisseurs canadiens, américains et européens avec lesquels la Société a généralement des contrats à long terme.

La gamme d'avions Regional Jet de Canadair est formée des appareils de 50 places de séries 100 et 200 et de l'appareil de 70 places de série 700. Les appareils Regional Jet de Canadair de séries 100 et 200 sont actuellement utilisés par quelque 26 exploitants dans 14 pays. Le programme de l'appareil Regional Jet de

Canadair de série 700 a été lancé en janvier 1997. L'homologation de ce nouvel appareil est prévue avant la fin de l'an 2000 et sera suivie peu après par les premières livraisons.

La gamme d'avions à turbopropulsion Dash 8 de de Havilland qui sont fabriqués aux installations de de Havilland est formée des appareils de 37 places de séries 100 et 200, de l'appareil de 50 places de série 300 et de l'appareil de 70 places de série 400. Les appareils Dash 8 de séries 100, 200 et 300 sont actuellement utilisés par quelque 75 exploitants dans 34 pays. Le programme de l'appareil Dash 8 de série 400 a été lancé en juin 1995 et l'avion a effectué son premier vol le 31 janvier 1998. L'homologation est prévue pour le premier trimestre de 1999 et sera suivie peu après par les premières livraisons aux clients.

La gamme d'appareils Regional Jet de Canadair fait face à deux concurrents. La société Embraer Empresa Brasileira De Aeronautica S.A. (« Embraer ») du Brésil produit l'appareil EMB-145, avion à réaction d'une capacité de 50 places, et a récemment lancé l'avion à réaction EMB-135 d'une capacité de 30 places. Aero International (Regional) (« AI(R) ») (consortium comprenant Aerospatiale de France, Alenia d'Italie et British Aerospace du Royaume-Uni) commercialise une gamme d'avions de transport régional de grande taille, soit le BAe RJ85 (85 places) et le BAe RJ100 (100 places). De plus, Fairchild-Dornier des États-Unis a récemment lancé sur le marché un avion à réaction d'une capacité de 30 places, le DO-328J.

Les principaux produits concurrents de la gamme d'appareils Dash 8 de de Havilland proviennent des sociétés suivantes : AI(R), Saab Aircraft de Suède, Embraer du Brésil et Fairchild-Dornier des États-Unis. Les appareils Dash 8 de séries 100 et 200 font face à la concurrence du 328 de Fairchild-Dornier, de l'Embraer 120 et du Saab 340. L'appareil Dash 8 de série 300 fait face à la concurrence de l'ATR 72 d'AI(R) et du Saab 2000. L'appareil Dash 8 de série 400 fait face à la concurrence de l'ATR 72 d'AI(R). Saab a annoncé qu'elle cesserait la production de ses produits d'avions commerciaux en 1998.

Voir les sous-titres « Livraisons », « Commandes et carnet de commandes », « Parts de marché », « Développement de produits » et « Marché et perspectives » sous le titre « Avions de transport régional », lesquels sont présentés dans la « Discussion et analyse de la Direction » aux pages 13 et 14 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998 et sont intégrés par renvoi dans les présentes.

Avions amphibies

La division Avions amphibies commercialise actuellement l'avion amphibie à turbopropulsion Canadair 415. Cet avion est en service au Canada, en Croatie, en France et en Italie. En plus de son rôle traditionnel de lutte aérienne contre l'incendie, le Canadair 415 peut être configuré pour d'autres missions spécialisées, dont la surveillance maritime, les opérations de recherche et de sauvetage et le transport utilitaire.

Voir les sous-titres « Livraisons » et « Marché et perspectives » sous le titre « Avions amphibies », lesquels sont présentés dans la « Discussion et analyse de la Direction » à la page 14 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998 et sont intégrés par renvoi dans les présentes.

Canadair

Aux installations de Canadair, Bombardier Aéronautique produit les appareils Challenger et Regional Jet de Canadair et les avions amphibies à turbopropulsion Canadair 415. De plus, ce groupe fabrique de grands composants de cellule pour des appareils conçus et construits par d'autres avionneurs nord-américains et européens.

Voir les sous-titres « Production et livraisons (Composants de cellule) » et « Marché et perspectives » sous le titre « Fabrication de composants », lesquels sont présentés dans la « Discussion et analyse de la Direction » à la page 15 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998 et sont intégrés par renvoi dans les présentes.

de Havilland

La principale activité des installations de de Havilland consiste à fabriquer la gamme d'appareils Dash 8, qui permet à la division Avions de transport régional d'offrir aux compagnies de transport aérien, en plus de la gamme d'avions Regional Jet de Canadair, une gamme complète d'avions à réaction et d'avions à turbo-propulsion. En outre, les installations de de Havilland font le montage final de l'appareil Global Express. De Havilland fournit aussi l'aile de l'appareil Learjet 45.

Voir les sous-titres « Livraisons », « Commandes et carnet de commandes », « Parts de marché », « Développement de produits » et « Marché et perspectives » sous le titre « Avions de transport régional », lesquels sont présentés dans la « Discussion et analyse de la Direction » aux pages 13 et 14 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998 et sont intégrés par renvoi dans les présentes.

Learjet Inc.

La principale activité de Learjet Inc. consiste à fabriquer l'appareil léger Learjet 31A, l'appareil léger-moyen Learjet 45 et l'appareil de taille moyenne Learjet 60. La division Avions d'affaires s'occupe du marketing, de la vente et du service à la clientèle pour ces trois modèles d'avions.

Voir les sous-titres « Livraisons », « Parts de marché », « Programmes de développement » et « Marché et perspectives » sous le titre « Avions d'affaires », lesquels sont présentés dans la « Discussion et analyse de la Direction » aux pages 11 et 12 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998 et sont intégrés par renvoi dans les présentes.

Centre d'essais en vol : Learjet Inc. exploite un centre d'essais en vol situé à Wichita, au Kansas, qui est utilisé pour les programmes d'essais en vol à des fins d'homologation des avions fabriqués par Bombardier Aéronautique. Les essais en vol des appareils Regional Jet de Canadair, Challenger 604, Dash 8 de série 400 et Canadair 415 ont eu lieu au centre. Les programmes d'essais en vol des appareils Learjet 45 et Global Express sont en cours au centre.

Short Brothers plc

Les activités de Short Brothers plc comprennent la conception, la mise au point, la fabrication, la fourniture et le soutien de composants de cellule ainsi que de nacelles et de composants de nacelles de moteurs d'avions.

Cette société fournit divers composants de cellule pour les appareils Regional Jet de Canadair, Learjet 45 et Global Express. Elle produit aussi des nacelles de moteurs pour les appareils Regional Jet de Canadair, Global Express, Challenger et Dash 8 de série 400. Elle participe à la conception du nouvel appareil Regional Jet de Canadair de série 700 et fabriquera des nacelles et des composants de nacelles de moteurs pour cet appareil.

Cette société produit aussi des composants de cellule pour certains des avions de ligne actuels de Boeing ainsi que pour l'appareil Lockheed C-130 et l'hélicoptère Apache qui a été choisi par le ministère de la Défense du Royaume-Uni. Elle a, d'autre part, acquis une expertise particulière dans l'usage innovateur de matériaux composites pour la production de composants légers pour les nacelles. Elle fabrique aussi des composants de nacelles ou des nacelles complètes pour les moteurs CF34 de General Electric, BR710 de BMW Rolls-Royce, V2500 d'International Aero Engines, Rolls-Royce RB211 Trent, 150A de Pratt & Whitney, LF507 d'AlliedSignal et 3007 d'Allison.

Voir les sous-titres « Production et livraisons (Composants de cellule) », « Production et livraisons (Nacelles) » et « Marché et perspectives » sous le titre « Fabrication de composants », lesquels sont présentés dans la « Discussion et analyse de la Direction » à la page 15 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998 et sont intégrés par renvoi dans les présentes.

Centres de distribution**Activités**

Rovaniemi, Finlande

Distribution de véhicules Ski-Doo et Lynx ainsi que de pièces, vêtements et accessoires pour les motoneiges Ski-Doo et Lynx

(1) Ce centre de distribution est loué.

La commercialisation des produits fabriqués par Bombardier Produits récréatifs s'effectue à partir des bureaux de marketing ou de vente de ses divisions et filiales qui sont situés au Canada, aux États-Unis, en Autriche, en Finlande, en France, en Russie et à Singapour et par l'entremise d'un réseau de distributeurs et de concessionnaires autorisés.

Motoneiges et VTT

● Motoneiges

Bombardier Produits récréatifs met au point, fabrique et commercialise une gamme complète de motoneiges qui sont distribuées mondialement sous les noms commerciaux Ski-Doo et Lynx. La filiale Bombardier-Nordtrac Oy, de Rovaniemi, en Finlande, fait partie de la division Motoneiges et VTT. Bombardier est l'un des plus importants fabricants de motoneiges du monde. Les moteurs installés dans les motoneiges de Bombardier sont fabriqués par sa filiale Bombardier-Rotax GmbH. Depuis leur mise au point et leur mise en marché par Bombardier en 1959, les motoneiges ont connu de grandes améliorations techniques. Leur utilisation fait l'objet d'une réglementation précise dans la plupart des provinces canadiennes et des États américains, de même qu'en Europe et en Scandinavie. Les ventes de motoneiges de remplacement représentent une proportion élevée des ventes totales.

La gamme de motoneiges offerte par Bombardier en 1997-1998 comprend 35 modèles de la marque Ski-Doo présentés en sept catégories différentes, et 16 modèles de marque Lynx offerts en six catégories différentes.

Le tableau ci-après présente le nombre total estimatif d'unités vendues sur les marchés du détail de l'Amérique du Nord au cours des six dernières périodes de 12 mois closes le 31 mars, suivant les chiffres publiés par l'International Snowmobile Industry Association jusqu'au 31 mars 1997 et par l'International Snowmobile Manufacturers Association en date du 31 mars 1998 :

<u>Périodes closes les 31 mars</u>	<u>Nombre d'unités vendues (Amérique du Nord)</u>
1993	141 000
1994	161 000
1995	193 000
1996	235 000
1997	239 000
1998	231 000

Les motoneiges Ski-Doo sont vendues en Amérique du Nord par l'entremise d'un réseau de quelque 820 concessionnaires autorisés avec lesquels Bombardier fait affaire directement ou par l'entremise de distributeurs autorisés. En Europe, les motoneiges Ski-Doo et Lynx sont vendues par l'entremise de distributeurs et d'agents autorisés, sauf en Suède et en Norvège, où Bombardier a commencé à les vendre à des concessionnaires autorisés, en 1994-1995 en Suède et en 1995-1996 en Norvège.

Dans les différents marchés des motoneiges, Bombardier est en concurrence avec des fabricants américains et japonais, soit Arctic Cat, Polaris et Yamaha.

Voir les sous-titres « Ventes et marché (Amérique du Nord) », « Ventes et marché (Europe) », « Développement de produits » et « Perspectives » sous le titre « Motoneiges », lesquels sont présentés dans la « Discussion et analyse de la Direction » aux pages 17 et 18 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998 et sont intégrés par renvoi dans les présentes.

● VTT

Bombardier Produits récréatifs a pris la décision de pénétrer le marché des VTT. Ainsi, en février 1998, le VTT Traxter* de Bombardier a été présenté aux concessionnaires et au public. Les innovations sans pareil dans l'industrie qui ont été incorporées au Traxter comprennent un nouveau moteur Rotax conçu spécialement pour les VTT et le premier design « Step-through » qui permet au conducteur d'enfourcher aisément le véhicule.

Le premier VTT de Bombardier, le modèle Traxter, sera mis en vente à l'automne 1998. Il est promis à un brillant avenir dans un marché qui continue à prendre de l'expansion. En Amérique du Nord, les ventes au détail de VTT ont atteint 400 000 unités en 1997, soit 13 % de plus qu'en 1996, année où 354 000 unités ont été vendues.

Six fabricants font concurrence à Bombardier dans l'industrie du VTT, soit Honda, Polaris, Yamaha, Suzuki, Arctic Cat et Kawasaki.

Voir le titre « Nouveau produit », lequel est présenté dans la « Discussion et analyse de la Direction » à la page 19 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998 et est intégré par renvoi dans les présentes.

Produits marins

Sous la marque Sea-Doo, Bombardier met au point, fabrique, commercialise et vend une gamme complète de motomarines de type « embarcation », ainsi que cinq modèles de bateaux.

La gamme de motomarines de type « embarcation » offerte par Bombardier en 1998 comprend huit modèles de la marque Sea-Doo.

Environ 16 % des ventes de motomarines Sea-Doo ont été réalisées à l'extérieur de l'Amérique du Nord au cours de la saison de vente terminée le 30 septembre 1997. Ce pourcentage représente une augmentation de 3 % par rapport à l'exercice précédent et reflète l'importance croissante que représentent les marchés internationaux pour la division Produits marins. Dotée d'un réseau de distribution qui s'étend maintenant à quelque 90 pays, Bombardier est bien placée pour tirer parti du potentiel international, tout en consolidant et rehaussant sa position de chef de file en Amérique du Nord, où elle compte près de 900 concessionnaires autorisés de motomarines Sea-Doo. Bombardier continue d'étudier les occasions d'étendre ce réseau à d'autres parties du monde où se trouvent des marchés en émergence.

Quatre fabricants font actuellement concurrence à Bombardier dans l'industrie de la motomarine, soit Arctic Cat, Kawasaki, Polaris et Yamaha.

Avec une gamme de produits comprenant cinq modèles de bateaux en 1998, Bombardier est le chef de file de ce secteur relativement nouveau qui offre un intéressant potentiel de croissance. Ses principaux concurrents sont les compagnies Brunswick et Yamaha.

Voir les sous-titres « Ventes de l'exercice », « Marché (Motomarines) », « Développement de produits (Motomarines) », « Perspectives (Motomarines) », « Marché (Bateaux) », « Développement de produits (Bateaux) » et « Perspectives (Bateaux) » sous le titre « Produits marins », lesquels sont présentés dans la « Discussion et analyse de la Direction » aux pages 18 et 19 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998 et sont intégrés par renvoi dans les présentes.

Bombardier-Rotax GmbH

La filiale Bombardier-Rotax GmbH met au point, fabrique, commercialise et vend des moteurs à deux temps et à quatre temps sous la marque Rotax* dans son usine de Günskirchen, en Autriche. Ces moteurs sont utilisés dans les motoneiges Ski-Doo et Lynx, dans les motomarines et les bateaux Sea-Doo et dans le nouveau VTT de Bombardier. Elle produit également des moteurs de motocyclettes et de scooters pour des fabricants européens de véhicules ainsi que des moteurs de petits avions et d'avions ultra-légers qui sont distribués partout dans le monde.

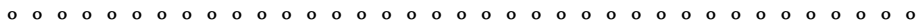
Voir les sous-titres « Ventes », « Développement de produits » et « Perspectives » sous le titre « Moteurs », lesquels sont présentés dans la « Discussion et analyse de la Direction » à la page 19 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998 et sont intégrés par renvoi dans les présentes.

Véhicules de proximité

La division Véhicules de proximité conçoit, fabrique, commercialise et vend le NV* de Bombardier, qui a été lancé en Arizona en 1996. Ce véhicule de proximité électrique à deux places est conçu et commercialisé pour être utilisé à vitesse peu élevée et sur de courtes distances dans des collectivités résidentielles fermées et dans d'autres endroits où la loi en autorise l'usage. Les premiers véhicules ont été livrés à la clientèle en janvier 1997. Le NV de Bombardier devrait être le premier véhicule de sa catégorie à être produit à grande échelle.

Voir le titre « Le NV, véhicule de proximité », lequel est présenté dans la « Discussion et analyse de la Direction » à la page 19 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998 et est intégré par renvoi dans les présentes.

BOMBARDIER *TRANSPORT*



Bombardier Transport possède la technologie et les connaissances nécessaires pour produire une gamme de véhicules qui répondent à la plupart des exigences et des besoins des marchés du transport en commun tout en continuant ses activités de recherche et développement en vue de créer de nouveaux produits pour les besoins futurs du marché. Par le passé, une des principales stratégies de Bombardier dans le domaine du matériel de transport a consisté à acquérir des technologies éprouvées afin de minimiser les risques et les investissements reliés à la recherche. Bombardier a développé et adapté ces technologies aux besoins spécifiques de ses clients.

Par l'acquisition de Pullman Technology Inc. en décembre 1986, Bombardier est devenue propriétaire des technologies reliées à tout le matériel roulant Pullman ainsi que du design de nombreux véhicules de transport en commun utilisés en Amérique du Nord, y compris le design et la technologie des voitures de train de banlieue Erie-Lackawanna (que Bombardier fabriquait jusqu'alors sous licence) et des voitures de train transcontinental Superliner[†] pour passagers. Également, par l'acquisition de la Société ANF-Industrie S.A. en décembre 1989, Bombardier s'est assuré le contrôle des technologies mises au point par cette dernière, dont celles relatives au turbotrain, un train à grande vitesse à propulsion à turbine. En outre, l'acquisition de l'actif canadien de UTDC Inc. par la Société, au début de février 1992, a permis à Bombardier Transport d'avoir accès à la technologie du SkyTrain*, qui est maintenant utilisée par sa division Systèmes de transport. Le SkyTrain est un système de métro léger entièrement automatique, fonctionnant sans conducteur. L'acquisition de Waggonfabrik Talbot

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

GmbH & Co. KG en avril 1995 a permis à Bombardier d'avoir accès à une multitude de technologies innovatrices, dont celle de la rame automotrice Talent*, tandis que l'acquisition à la fin de l'exercice 1997-1998 de Deutsche Waggonbau AG de Berlin, en Allemagne, qui compte parmi les principaux fournisseurs de véhicules de transport-passagers sur rail de Deutsche Bahn AG, a permis à Bombardier d'accéder aux marchés de l'Europe centrale et de l'Est. Le 4 mars 1998, Bombardier Transport a formé une alliance stratégique avec la société viennoise ELIN EBG Traction GmbH et a conclu une entente visant l'acquisition d'une participation de 26 % dans le capital social de cette société. Grâce à cette alliance stratégique, Bombardier Transport s'assure de la fourniture des équipements électriques pour ses principaux produits tels que la gamme des automotrices Talent. La Société est maintenant en mesure d'améliorer son expertise en matière de technologie de propulsion et de lancer des projets de développement conjoints avec ELIN EBG.

Les activités de Bombardier Transport comprennent, entre autres, la conception, la fabrication, la vente et la maintenance de véhicules de transport-passagers sur rail urbain, de banlieue et interurbain, ainsi que des systèmes intégrés de transport-passagers sur rail pour les projets clés en main.

Le centre administratif de Bombardier Transport est situé à Saint-Bruno-de-Montarville, Québec, Canada.

Les tableaux ci-après présentent les principaux centres d'exploitation appartenant, sauf indication contraire, à la Société ou à l'une de ses filiales, selon le cas, et qui relèvent de Bombardier Transport. Ces tableaux énumèrent également le type d'activités exercées ou de produits fabriqués à ces installations :

Usines	Superficie (en mètres carrés)	Produits
La Pocatière, Québec, Canada	48 800	Véhicules de transport en commun
Millhaven (Kingston), Ontario, Canada	12 500	Véhicules de transport en commun
Thunder Bay, Ontario, Canada	53 300	Véhicules de transport en commun
Auburn, New York, États-Unis	22 200	Usinage de blocs moteurs Composants pour l'aéronautique
Plattsburgh, New York, États-Unis ⁽¹⁾	5 853	Véhicules de transport en commun
Barre, Vermont, États-Unis ⁽²⁾	10 000	Véhicules de transport en commun
Sahagún, Mexique	106 322	Véhicules de transport en commun et voitures de train de marchandises Remise à neuf de voitures de transport-passagers sur rail
Aix-la-Chapelle (Aachen), Allemagne	79 730	Véhicules de transport en commun Bogies Matériel de transport de marchandises intermodal
Bautzen, Allemagne	84 406	Véhicules de transport en commun
Berlin, Allemagne	14 027	Composantes électriques
Görlitz, Allemagne	96 172	Véhicules de transport en commun
Halle, Allemagne	107 277	Véhicules de transport en commun
Niesky, Allemagne	51 410	Voitures de train de marchandises
Vetschau, Allemagne	12 037	Bogies
Vienne, Autriche	23 234	Véhicules de transport en commun
Bruges, Belgique	135 600	Véhicules de transport en commun Matériel ferroviaire
Manage, Belgique	40 800	Matériel ferroviaire
Crespin, France	178 000	Véhicules de transport en commun Matériel ferroviaire Bogies

Usines	Superficie (en mètres carrés)	Produits
Quievrechain, France	12 350	Sièges et pièces d'habillage pour le matériel ferroviaire
Ceská Lípa, République tchèque	72 537	Matériel ferroviaire
Wakefield, Yorkshire, Angleterre, Royaume-Uni	32 400	Véhicules de transport en commun Remise à neuf de voitures de transport-passagers sur rail Réservoirs de camions-citernes
Villeneuve, Suisse	17 981	Véhicules de transport en commun

(1) Louée en vertu d'un contrat de location-exploitation avec Plattsburgh City LDC Inc. pour une période de dix ans à partir de février 1995 avec une option de renouvellement de cinq ans.

(2) Louée en vertu d'un contrat de location-acquisition.

Autres installations	Superficie (en mètres carrés)	Produits
Saint-Bruno-de-Montarville, Québec, Canada	14 000	Bureaux du centre administratif de Bombardier Transport
Berlin, Allemagne	4 287	Bureaux administratifs de Deutsche Waggonbau AG

La commercialisation des produits fabriqués par Bombardier Transport s'effectue par l'intermédiaire de bureaux de marketing ou de vente. En Amérique du Nord, les bureaux de marketing et de vente sont situés au Canada (à Saint-Bruno-de-Montarville, au Québec, et à Millhaven (Kingston), en Ontario), aux États-Unis (dans les États de la Californie, de la Floride, de New York et de la Pennsylvanie et à Washington, D.C.) et au Mexique. En Europe, la commercialisation s'effectue par l'entremise de bureaux situés en Allemagne, en Autriche, en Belgique, en France, au Royaume-Uni et en Russie. Enfin, en Asie, ces bureaux sont situés en Chine, à Hong Kong, en Indonésie, en Malaisie, à Taiwan et en Thaïlande. Bombardier est locataire de ces bureaux de marketing ou de vente, sauf le bureau de Saint-Bruno-de-Montarville, au Québec, et les bureaux situés en Allemagne, en Autriche, en Belgique et au Royaume-Uni, dont elle est propriétaire.

Au 31 janvier 1998, le carnet de commandes de Bombardier Transport s'établissait à \$ 6,5 milliards, comparativement à \$ 3,8 milliards au 31 janvier 1997. L'augmentation provient d'une importante commande de voitures pour le métro de New York remportée en cours d'exercice, à laquelle s'ajoute l'inscription du carnet de commandes de DWA. Le carnet au 31 janvier 1998 se répartissait comme suit : \$ 2,5 milliards pour les entités nord-américaines et \$ 4,0 milliards pour les activités européennes.

Voir les sous-titres « Livraisons et travaux en cours (Amérique du Nord) », « Livraisons et travaux en cours (Europe) », « Commandes (Amérique du Nord) », « Commandes (Europe) », « Marché » et « Perspectives » sous le titre « Bombardier Transport », lesquels sont présentés dans la « Discussion et analyse de la Direction » aux pages 21 à 24 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998 et sont intégrés par renvoi dans les présentes.

Transport en commun - Amérique du Nord

La division Transport en commun - Amérique du Nord comprend les activités des usines de La Pocatière, au Québec, de Millhaven (Kingston) et de Thunder Bay, en Ontario, de Plattsburgh, dans l'État de New York, et de Barre, au Vermont, où elle fabrique une vaste gamme de véhicules pour le transport-passagers sur rail urbain, de banlieue et interurbain. Elle offre aussi des services de maintenance pour les parcs de véhicules. Bombardier Transit Corporation, Bombardier Mass Transit Corporation et Auburn Technology, Inc. relèvent aussi de la division Transport en commun - Amérique du Nord.

Systemes de transport

La division Systemes de transport a la responsabilité des activités reliées à la commercialisation, à l'ingénierie et à la gestion de projets de systemes de transport clés en main. Dans le cadre de contrats internationaux relatifs à des projets de systemes de transport, la division Systemes de transport s'occupe de l'intégration des systemes, de la fourniture des commandes automatiques des trains, de la mise en service, des essais et des services de démarrage.

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

Situées à Sahagún, dans l'État de Hidalgo, à 70 kilomètres au nord-est de Mexico, les installations de Bombardier-Concarril, S.A. de C.V. sont équipées pour produire toute une gamme de véhicules de transport sur rail, comprenant des voitures de métro sur pneus et sur fer, des véhicules légers sur rail, des voitures de train-passagers et des voitures de train de marchandises. L'usine effectue de plus des contrats de remise à neuf de véhicules.

BN S.A.

BN S.A., avec ses usines à Manage et à Bruges, en Belgique, est un manufacturier de matériel ferroviaire et de matériel de transport urbain et de banlieue. La gamme des produits offerts par BN S.A. comprend des voitures de train-passagers, des automotrices, des voitures de métro lourdes et légères, des tramways à plancher bas et du matériel de TGV.

Société ANF-Industrie S.A.

Cette filiale exerce ses activités à partir de son usine de Crespin, dans le nord de la France. Elle a développé la capacité de fournir toute une gamme de produits dans le domaine ferroviaire : tramways, voitures de métro, voitures de train de banlieue, voitures de grandes lignes et de TGV, automotrices à deux niveaux et turbotrains. Elle offre également toute une gamme de bogies mécano-soudés.

Bombardier-Wien Schienenfahrzeuge AG

Cette société, avec son usine de Vienne, en Autriche, fabrique des véhicules légers sur rail et des véhicules à usages spéciaux et a acquis une compétence dans le domaine de la fabrication de modules de train pour les autres divisions européennes de Bombardier Transport.

Bombardier Prorail Limited

Bombardier Prorail Limited s'occupe de reconditionnement de voitures de métro ainsi que de la conception et de la production de bogies. L'entreprise fabrique et rénove aussi les caisses de véhicules de transport-passagers sur rail et de locomotives destinées principalement au marché du Royaume-Uni.

Waggonfabrik Talbot GmbH & Co. KG

Cette filiale, établie à Aix-la-Chapelle (Aachen), en Allemagne, œuvre dans le domaine de la conception et de la fabrication de véhicules de transport-passagers sur rail à un niveau et à deux niveaux, de bogies destinés tant au transport de passagers qu'au transport de marchandises et de matériel de transport de marchandises intermodal. Ses principaux marchés sont ceux de l'Allemagne, des Pays-Bas, de la Scandinavie et de la Suisse.

Deutsche Waggonbau AG

Cette filiale établie à Berlin, en Allemagne, fabrique du matériel de transport sur rail, dont des voitures de métro, de train de banlieue et de train interurbain, des automotrices diesel ou électriques et des wagons de fret spécialisés. Elle compte parmi les plus importants fournisseurs de Deutsche Bahn AG et est bien établie dans les marchés de l'Europe centrale et de l'Est ainsi qu'en Russie.

Autres installations	Superficie (en mètres carrés)	Activités
Bridgeport, Virginie-Occidentale, États-Unis ⁽⁶⁾	12 774	Centre de révision générale pour les avions de transport régional et modification d'avions
Bridgeport, Virginie-Occidentale, États-Unis ⁽⁷⁾	1 394	Activités de soutien logistique et entrepôt
Bridgeport, Virginie-Occidentale, États-Unis ⁽⁸⁾	669	Entreposage de pièces
Cheltenham, Angleterre, Royaume-Uni ⁽⁹⁾	1 115	Hangars et locaux à bureau
Cheltenham, Angleterre, Royaume-Uni ⁽¹⁰⁾	836	Hangars et locaux à bureau
Christchurch, Dorset, Angleterre, Royaume-Uni ⁽¹¹⁾	2 000	Locaux à bureaux
Ferndown, Angleterre, Royaume-Uni	2 895	Soutien logistique et formation
Ferndown, Angleterre, Royaume-Uni	290	Entrepôt

- (1) La Société loue une installation d'entreposage auprès d'Aeroterm de Montréal Inc. pour une durée initiale de cinq ans qui court depuis le 15 décembre 1994, avec une option lui permettant de renouveler ce bail pour d'autres durées d'un an, de trois ans ou de cinq ans.
- (2) La Société loue des locaux à bureaux utilisés pour les publications techniques au 4^e étage de l'immeuble administratif appartenant à l'administration des Aéroports de Montréal.
- (3) Installations occupées en vertu de contrats de location et d'utilisation conclus avec Southport Aerospace Centre Inc. qui ont été renouvelés pour une période de dix ans allant du 1^{er} septembre 1997 au 31 août 2007.
- (4) Installation louée auprès de Hardman Group Ltd. du 1^{er} novembre 1997 au 31 octobre 2002.
- (5) Installation louée auprès de Morguard Investments du 3 octobre 1996 au 30 novembre 2001.
- (6) Installation louée auprès de Harrison Aviation Services, Inc. Le bail expirera le 31 décembre 1999.
- (7) Installation louée auprès de Mark Shumacher. Le bail expirera le 30 mars 2000.
- (8) Installation louée de mois en mois auprès de Vincent Concrete Inc.
- (9) Installations louées auprès de B. Walker & Co. Ltd. pour une période de 40 ans débutant en août 1990.
- (10) Installations faisant l'objet d'une licence accordée par B. Walker & Co. Ltd. pour une période de 24 mois débutant en octobre 1997.
- (11) Les locaux à bureaux de Christchurch sont loués auprès de Stanbridge North-West Limited pour une durée de 25 ans expirant le 8 août 2021.

Services à la défense

Les activités de la division Services à la défense sont exercées par l'intermédiaire des Services à la défense de Mirabel, au Canada, de Bournemouth, au Royaume-Uni, et de Bridgeport, aux États-Unis.

Voir le titre « Services à la défense », lequel est présenté dans la « Discussion et analyse de la Direction » à la page 26 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998 et est intégré par renvoi dans les présentes.

● Services de soutien pour avions militaires

Bombardier Services continue de fournir un soutien technique intégré pour la flotte de chasseurs CF-18 des Forces canadiennes.

Les travaux ont aussi continué de progresser à un rythme stable dans le cas des contrats de soutien logistique, d'entretien et de maintenance d'avions et d'équipements en cours de réalisation pour le ministère de la Défense du Royaume-Uni, particulièrement dans le domaine des services de soutien à l'aviation. Ces contrats comprennent la fourniture de services de maintenance pour les avions Tucano à la base des forces aériennes royales (RAF) située à Linton-on-Ouse ainsi que le soutien logistique et les services de maintenance des avions Tucano pour les programmes de formation au pilotage élémentaire des forces aériennes royales. Bombardier Services a également des contrats de fourniture de personnel technique et de soutien pour les forces aériennes

d'Abu Dhabi, du Koweït et d'Oman. Ces activités comprennent des services de maintenance d'avions du premier au troisième niveau ainsi que la formation technique du personnel des forces aériennes et de l'Armée royale d'Oman. Bombardier Services assure aussi la maintenance des équipements de communications pour l'Armée royale d'Oman et la maintenance d'autres équipements militaires à Oman et à Bahrain.

La filiale Bombardier Services Corporation a continué de fournir le soutien logistique de la flotte d'avions C-23 des forces aériennes des États-Unis et de la garde nationale de l'armée des États-Unis. Le contrat passé avec les forces aériennes des États-Unis a pris fin en décembre 1997.

Bombardier Services a étendu à d'autres secteurs ses activités de services à l'aviation à la suite de l'acquisition, en décembre 1997, de la société Specialist Aviation Services Limited, du Royaume-Uni, qui comprend Police Aviation Services (« PAS ») et Medical Aviation Services (« MAS »). PAS et MAS détiennent, à l'heure actuelle, 23 contrats de soutien aux opérations aériennes de la police régionale et des services ambulanciers au Royaume-Uni.

● **Formation au pilotage**

Bombardier Services dirige le Centre de formation de l'aviation canadienne (« CATC ») situé à Southport, au Manitoba. Le contrat de formation au pilotage et de soutien des Forces canadiennes a été accordé à la Société en 1991. En 1997-1998, au total, 231 élèves pilotes avaient reçu une formation du CATC en vol élémentaire, en vol sur hélicoptère et en vol multimoteurs pour les Forces canadiennes. Depuis les débuts du CATC, 1 318 élèves pilotes y ont été formés.

Le 4 novembre 1997, le gouvernement du Canada a accordé à Bombardier un contrat de vingt ans visant la fourniture d'aéronefs avec soutien complet, de matériel didactique, de simulateurs de vol et de services de soutien pour les pistes et les installations en vue d'assurer la formation de pilotes d'avions à réaction militaires des Forces armées canadiennes et des forces aériennes d'autres pays membres de l'OTAN. Ce contrat accordé dans le cadre du programme d'entraînement en vol de l'OTAN au Canada constitue une approche coopérative entre le gouvernement et l'industrie qui comprend la privatisation du soutien de la formation au pilotage des officiers prédiplômés qui sont offerts à Moose Jaw, en Saskatchewan, et pour la formation complémentaire au pilotage tactique de chasseurs qui est offerte à Cold Lake, en Alberta.

Bombardier Services, par l'intermédiaire des Services à la défense du Royaume-Uni, fournit des services de maintenance pour les programmes de formation en vol élémentaire et de formation en vol complémentaire pour la Marine royale.

● **Conversion et modifications d'appareils**

À titre de sous-traitant de Shorts Brothers plc, Bombardier Services Corporation a continué ses travaux de conversion d'avions de ligne Shorts SD-360 en avions de transport militaire C-23B+ pour la garde nationale de l'armée des États-Unis. Le groupe a également poursuivi ses travaux de modifications relatives à la fatigue structurale d'appareils d'entraînement pour le ministère de la Défense du Royaume-Uni ainsi que des travaux de conversion d'appareils Challenger pour les Forces canadiennes.

● **Systèmes de reconnaissance sans pilote**

Bombardier Services œuvre dans le domaine de la conception, de la mise au point, de la fabrication et de la commercialisation de systèmes de reconnaissance sans pilote. Bien que la livraison du dernier système CL-289 à l'Allemagne ait été complétée en 1994, Bombardier Services continue de fournir à l'Allemagne et à la France le soutien technique du système pendant sa phase d'utilisation.

En réponse à la demande croissante du marché pour un système de reconnaissance sans pilote en série, Bombardier Services a introduit le système de reconnaissance sans pilote à décollage et atterrissage verticaux CL-327 Guardian*. Version améliorée du CL-227 Sentinel*, ce système comprend un nouveau moteur de 125 HP, un nouvel ordinateur d'avionique intégrée doté d'un système de navigation GPS, une transmission

améliorée, des pales de rotor plus longues et une plus grande soute, ce qui permet au CL-327 de transporter une charge utile de plus de 100 kg, comparativement à 25 kg pour le CL-227. Les essais en vol du CL-327 ont débuté en septembre 1997 et le premier système de série a subi avec succès son premier vol le 30 novembre 1997. En décembre 1997, le CL-327 Guardian a été sélectionné pour participer au programme d'essais de systèmes de reconnaissance sans pilote à décollage et atterrissage verticaux de la marine américaine.

● **Entraînement à l'utilisation de petites armes**

Bombardier Services commercialise et produit, par l'intermédiaire des Services à la défense du Royaume-Uni, des cibles aériennes pour les exercices de lancement de missiles et de tir et de l'équipement de simulation de petites armes. Il commercialise plus particulièrement le système de cibles aériennes Stiletto, le système d'entraînement à l'utilisation de petites armes S1 et la gamme de cibles terrestres, maritimes et aériennes de Bristol Aerospace of Canada.

Services à l'aviation commerciale

Les activités de la division Services à l'aviation commerciale sont exercées par l'intermédiaire de Bombardier Services Corporation, filiale américaine détenue à part entière. Celle-ci fournit et commercialise un ensemble de services techniques et de services de maintenance d'appareils commerciaux. La division Services à l'aviation commerciale a été créée afin de stimuler la croissance dans ce secteur d'activité et de promouvoir, auprès des sociétés de transport aérien régional, ses services d'exploitation pour le cycle de vie complet des appareils.

Voir le titre « Services à l'aviation commerciale », lequel est présenté dans la « Discussion et analyse de la Direction » à la page 27 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998 et est intégré par renvoi dans les présentes.

Véhicules utilitaires

Les activités de Bombardier Services comprennent la conception, la fabrication, la vente et le service après-vente d'équipements de damage de neige et de véhicules utilitaires servant à des usages municipaux et à des travaux utilitaires spécialisés.

Voir le titre « Véhicules utilitaires », lequel est présenté dans la « Discussion et analyse de la Direction » à la page 27 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998 et est intégré par renvoi dans les présentes.

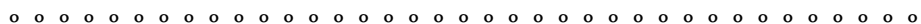
Les tableaux ci-après présentent les principaux centres d'exploitation qui appartiennent, sauf indication contraire, à la Société ou à l'une de ses filiales, selon le cas, et qui relèvent des Véhicules utilitaires. Ces tableaux énumèrent également les produits fabriqués ou, le cas échéant, les activités exercées à ces installations :

Usine	Superficie (en mètres carrés)	Produits
Granby, Québec, Canada	12 978	Fabrication de véhicules de damage de neige et de véhicules chenillés utilitaires et municipaux ainsi que de pièces de rechange connexes
Centres de distribution⁽¹⁾	Activités	
Granby, Québec, Canada	Distribution de pièces pour équipements industriels et militaires	
Calgary, Alberta, Canada	Distribution de véhicules de damage alpin, de véhicules de damage de pistes et de véhicules utilitaires ainsi que de leurs composants	

Grand Junction, Colorado, États-Unis	Distribution de véhicules de damage alpin, de véhicules de damage de pistes et de véhicules utilitaires ainsi que de leurs composants
Sparks, Nevada, États-Unis	Distribution de véhicules de damage alpin, de véhicules de damage de pistes ainsi que de leurs composants
Salt Lake City, Utah, États-Unis	Distribution de véhicules de damage alpin, de véhicules de damage de pistes ainsi que de leurs composants
Jenbach, Autriche	Distribution de véhicules de damage alpin, de véhicules de damage de pistes ainsi que de leurs composants
Crolles, France	Distribution de véhicules de damage alpin, de véhicules de damage de pistes ainsi que de leurs composants
Martigny, Suisse	Distribution de véhicules de damage alpin, de véhicules de damage de pistes ainsi que de leurs composants

(1) Ces centres de distribution sont loués.

BOMBARDIER CAPITAL



Services financiers

Les activités principales traditionnelles de Bombardier Capital consistent (i) à fournir et à gérer du financement garanti du prix d'achat de stocks pour des concessionnaires et des distributeurs de produits récréatifs et de biens de consommation, (ii) à fournir aux entreprises des services nationaux et internationaux de prêt, de location par crédit-bail et de gestion d'actifs se rapportant à une gamme d'avions d'affaires et d'autres produits commerciaux et industriels et (iii) à fournir des services d'affacturage de comptes clients et d'autres services financiers à Bombardier. Ces activités sont exercées par deux divisions de Bombardier Capital, la division Financement de stocks et la division Financement commercial et industriel.

Pour élargir sa gamme de produits, Bombardier Capital a abordé de nouveaux créneaux en 1997 en lançant ses propres activités de financement à la consommation dans les marchés des produits récréatifs et des maisons usinées. La même année, Bombardier Capital a étendu ses activités de location commerciale à de nouveaux produits, comme le matériel et les logiciels informatiques et de télécommunications, et à la location de véhicules ferroviaires par crédit-bail, suite à l'acquisition de NorRail, Inc. Ceci a entraîné la création de trois nouvelles divisions : la division Financement à la consommation, la division Financement et gestion de la technologie et la division Financement hypothécaire.

La mission principale de Bombardier Capital consiste à fournir à Bombardier un soutien en matière de vente, de financement et de services. Bien que Bombardier Capital ait progressivement diversifié ses activités de financement pour les étendre à d'autres entreprises que les sociétés du groupe Bombardier, le financement des produits captifs, soit ceux de Bombardier, continue de faire partie intégrante de sa stratégie et il continuera de représenter une partie importante de ses activités. En conséquence, Bombardier Capital continuera à fournir des solutions de financement innovatrices pour Bombardier, tout en tirant parti de ses compétences en matière de financement pour rechercher d'autres créneaux du marché que Bombardier et y prendre de l'expansion.

Voir le titre « Services financiers », lequel est présenté dans la « Discussion et analyse de la Direction » aux pages 29 et 30 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998 et est intégré par renvoi dans les présentes.

● **Financement de stocks**

La division Financement de stocks fournit du financement de stocks sur une base garantie, principalement à des concessionnaires américains et canadiens pour l'achat de produits récréatifs, de biens de consommation et de produits commerciaux auprès de fabricants et de distributeurs déterminés. Les principaux secteurs de marché à l'égard desquels Bombardier Capital fournit actuellement du financement de stocks comprennent (i) les produits récréatifs de Bombardier, (ii) les produits marins autres que les produits de Bombardier, (iii) les habitations usinées, (iv) les véhicules récréatifs et (v) les appareils électroniques de grande consommation et les appareils ménagers, les produits d'affaires, les produits d'entretien de pelouses et jardins et la location de voitures.

Au 31 janvier 1998, Bombardier Capital fournissait du financement de stocks à quelque 4 600 concessionnaires situés un peu partout aux États-Unis et au Canada. Elle avait également conclu des ententes de financement avec environ 600 fabricants et distributeurs.

En outre, Bombardier Capital International B.V., filiale en propriété exclusive de Bombardier Capital Ltée, qui exerce ses activités en Finlande, fournit du financement de stocks à des concessionnaires scandinaves des produits récréatifs de Bombardier. Pendant l'exercice en cours, Bombardier Capital a accru ses activités internationales pour les étendre à plusieurs autres pays européens.

La division Financement de stocks exerce ses activités à partir de bureaux situés à Colchester, au Vermont, et à Valcourt, au Québec.

● **Financement commercial et industriel**

La division Financement commercial et industriel offre du financement reposant sur l'actif à des clients commerciaux situés principalement aux États-Unis et au Canada. Ceci comprend : (i) le financement fourni à des tiers pour divers biens d'équipement commerciaux et industriels, (ii) le financement sous forme de contrats de prêt et de location par crédit-bail fourni à des tiers clients de Bombardier pour des avions d'affaires neufs fabriqués par Bombardier, (iii) le financement de comptes clients ouverts et de créances d'exploitation de Bombardier, lesquels sont principalement liés à la fourniture de pièces et de services pour les avions fabriqués par Bombardier, (iv) le financement sous forme de contrats de prêt et de crédit-bail fourni sur une base provisoire aux clients qui achètent des avions commerciaux fabriqués par Bombardier et (v) le financement de stocks accordé à Bombardier pour les avions d'affaires reçus à titre de reprise et détenus dans les stocks de Bombardier.

L'établissement principal de la division Financement commercial et industriel est situé à Colchester, au Vermont. La division exploite aussi des bureaux de vente à Brossard, au Québec, à Atlanta, en Géorgie, à Garden City, dans l'État de New York, et à Fort Lauderdale, en Floride.

En février 1997, Bombardier Capital a acquis NorRail, entreprise qui offre des services de location par crédit-bail et de gestion reliés aux véhicules ferroviaires et qui dessert des clients américains et canadiens. NorRail exerce ses activités à Buffalo, au Minnesota. Elle compte des bureaux de vente à Kimley Park, dans l'Illinois, et à Bala Cynwyd, en Pennsylvanie.

● **Financement à la consommation**

La division Financement à la consommation offre des produits financiers qui permettent aux consommateurs d'acquérir des produits récréatifs et des services connexes. Jusqu'à présent, la division a axé ses activités sur le financement de produits fabriqués par Bombardier, dont des motoneiges Ski-Doo, des motomarines et des bateaux Sea-Doo et des produits vendus par les concessionnaires actuels de la division

Financement de stocks. Pour répondre aux besoins des secteurs de marchés visés, la division Financement à la consommation offre une gamme diversifiée de produits financiers.

La division Financement à la consommation exerce ses activités à partir de bureaux situés à Jacksonville, en Floride, et à Brossard, au Québec.

● **Financement et gestion de la technologie**

La division Financement et gestion de la technologie fournit à des sociétés qui ont une bonne cote de crédit des services de location par crédit-bail et de gestion de la technologie pour équipements informatiques et de télécommunications. Elle fournit des contrats de location-exploitation, de location-acquisition et de cession-bail pour les ordinateurs personnels, les mini-ordinateurs, les ordinateurs centraux, les réseaux, les logiciels, l'équipement de télécommunications et l'équipement audiovisuel.

La division Financement et gestion de la technologie exerce ses activités à partir de bureaux situés à Jacksonville, en Floride, à Colchester, au Vermont, et à Brossard, au Québec.

● **Financement hypothécaire**

La division Financement hypothécaire consent des prêts à la consommation dans le marché des maisons usinées. Elle offre une gamme variée de services de financement au détail aux acheteurs de maisons usinées. Les prêts hypothécaires consentis ou achetés par cette division proviennent exclusivement des États-Unis, bien qu'on prévoie pénétrer le marché canadien.

La division génère des financements pour les maisons usinées par l'entremise d'un réseau de concessionnaires. Ces concessionnaires sont des détaillants qui vendent des maisons usinées à des consommateurs, la plupart du temps en vertu de contrats de vente au détail à tempérament.

La division Financement hypothécaire exerce ses activités à partir de bureaux situés à Jacksonville, en Floride.

Services immobiliers

Les activités de la division Services immobiliers consistent à mettre en valeur les actifs immobiliers appartenant à Bombardier qui sont appelés à changer de vocation ainsi qu'à répondre aux besoins immobiliers des groupes et filiales de la Société. L'autre activité de la division est le projet Bois-Franc, qui porte sur le développement d'un ensemble urbain résidentiel, assorti d'infrastructures commerciales et de services, sur les terrains adjacents aux installations de Canadair à Saint-Laurent, au Québec. Au cours de l'exercice, la division a poursuivi le développement de la phase 1 du projet Bois-Franc, qui a été lancé en 1993 et qui prévoit environ 1 200 unités d'habitation, par la vente de terrains à des promoteurs immobiliers.

Voir le titre « Services immobiliers », lequel est présenté dans la « Discussion et analyse de la Direction » à la page 30 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998 et est intégré par renvoi dans les présentes.

3.2 Informations sectorielles

Pour une indication du montant des ventes de Bombardier par secteur d'activité et par secteur géographique, il y a lieu de se reporter à l'information figurant sous la note 22 des notes afférentes aux états financiers consolidés pour les exercices clos les 31 janvier 1998 et 1997, lesdits états financiers consolidés et notes, apparaissant aux pages 44 à 69 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998, étant intégrés par renvoi dans les présentes.

3.3 Conventions relatives à l'utilisation de certaines technologies

Bombardier exerce certaines activités en vertu de conventions lui permettant d'utiliser certaines données et informations techniques relatives à des produits ou à des technologies développés par des tiers; les plus importantes de ces conventions sont celles résumées ci-dessous.

GEC-Alsthom / TGV

Aux termes d'un accord cadre renouvelé en août 1995 avec la société franco-anglaise GEC-Alsthom, Bombardier a le droit exclusif d'utiliser à des fins de commercialisation et de fabrication au Canada, aux États-Unis et au Mexique la technologie relative au train à grande vitesse connu sous le nom de TGV. L'entente est d'une durée de cinq ans à compter du 1^{er} juillet 1995, chacune des parties s'étant toutefois réservé le droit d'y mettre fin après quatre ans dans certaines circonstances. À moins que les parties n'y mettent fin, l'entente se renouvelle automatiquement pour une période additionnelle de cinq ans. L'entente prévoit que Bombardier devra verser à GEC-Alsthom une redevance égale à 4 % du prix de vente du matériel de transport fabriqué et livré par Bombardier dans le cadre de la réalisation de projets de TGV en Amérique du Nord.

Cartierville Financial Corporation Inc. / Avions Challenger

Aux termes d'une convention conclue le 22 décembre 1986 avec Cartierville Financial Corporation Inc. (« CFC ») (filiale à part entière de Corporation de Développement des Investissements du Canada, elle-même société à part entière du gouvernement du Canada), Canadair Limitée a obtenu une licence lui conférant le droit exclusif et absolu d'utiliser et d'exploiter toute la technologie relative à la conception de l'avion Challenger et de se servir et d'intégrer cette technologie pour la fabrication, le développement, la mise à l'essai, la vente, la distribution et la maintenance d'avions Challenger et de tout autre produit connexe dans le monde entier. La durée initiale de l'entente est de 21 ans, la Société (à titre de successeur aux droits de Canadair Limitée) ayant toutefois l'option de la renouveler pour trois autres durées successives de 21 ans chacune. En considération des droits ainsi conférés à la Société, cette dernière a versé à CFC une somme forfaitaire de \$ 20 millions en 1988, moins le montant de certaines redevances déjà payées, en lieu et place des redevances prévues audit contrat.

William P. Lear Sr. / Programme LearStar 600

En vertu d'une convention passée en 1976, laquelle a été subséquemment modifiée en 1977 et en 1978, avec M. William P. Lear Sr. (qui est décédé le 14 mai 1978), Canadair Limitée a acquis la propriété exclusive du programme LearStar 600 avec le droit exclusif de développer, de concevoir, de fabriquer, de vendre et de distribuer l'avion LearStar 600 ou tout dérivé de celui-ci moyennant certaines redevances. Après avoir soumis à l'arbitrage la question de déterminer les modèles d'avions qui étaient assujettis à des redevances, la Société a conclu en juillet 1996 une entente de règlement avec les représentants des successeurs et des ayants droit de William P. Lear Sr. Cette entente a réglé toute obligation passée, présente et future relativement aux redevances.

3.4 Recherche

Bombardier consacre annuellement une portion de ses revenus aux activités de recherche. Le total des sommes dépensées à cette fin apparaît à la note 14 des notes afférentes aux états financiers consolidés pour les exercices clos les 31 janvier 1998 et 1997 apparaissant à la page 62 du rapport annuel de la Société. Ces investissements viennent appuyer les compétences et le savoir-faire des ingénieurs et techniciens qui constituent aujourd'hui les ressources de conception et d'ingénierie de Bombardier.

3.5 Environnement

Durant l'exercice 1997-1998, les activités manufacturières de Bombardier sont demeurées conformes aux lois et règlements applicables. Certains cas de non-conformité identifiés lors de vérifications environnementales

effectuées durant l'exercice ont été corrigés ou sont en voie de l'être. Dans tous ces cas, des mesures correctives ont été définies, portées à la connaissance des autorités gouvernementales au besoin et insérées dans un plan d'action aux fins de leur mise en application. Les coûts des mesures correctives apportées, pris séparément ou dans leur ensemble, n'ont ou n'auront aucune incidence significative sur le rendement de Bombardier.

Aucune procédure ou mise en demeure pouvant influencer négativement le rendement de la Société ne fut intentée ou faite, selon le cas, à l'encontre de la Société ou de ses filiales quant aux conséquences de leurs activités sur le plan environnemental au cours de l'exercice 1997-1998.

Bombardier avait rapporté, au cours des exercices précédents, qu'elle avait été identifiée comme étant potentiellement responsable de la contamination de plusieurs sites aux États-Unis. Les activités de gestion et de décontamination résultant de cette identification se sont poursuivies durant l'exercice 1997-1998. Les coûts associés à ces activités ne furent pas importants durant la période. Bien que les coûts totaux probables de ces activités soient toujours inconnus, ils ne sont pas pour le moment jugés importants pour Bombardier. Les coûts prévus pour la décontamination de sites ne devraient pas non plus être importants.

Dans le cadre du processus d'acquisition de Deutsche Waggonbau AG (« DWA »), Bombardier a été informée ou a pris connaissance de certaines conditions environnementales des propriétés appartenant à DWA, lesquelles peuvent nécessiter la poursuite ou la prise de mesures correctives à certains emplacements de DWA faisant l'objet de l'acquisition. Divers paliers du gouvernement fédéral d'Allemagne ou des gouvernements des États allemands ont reconnu et accepté leur responsabilité en ce qui a trait à la contamination passée du sol et des nappes phréatiques. La nécessité d'entreprendre de nouveaux travaux correctifs n'a pas été encore clairement établie. Les frais relatifs à ces activités ne sont pas connus. Les frais associés à la poursuite des programmes correctifs en cours ne sont pas importants pour DWA.

3.6 Ressources humaines

Le tableau suivant présente la répartition des employés de Bombardier au 31 janvier 1998 comparativement au 31 janvier 1997 :

	Nombre d'employés au 31 janvier	
	1998	1997
Bombardier Aéronautique	24 716	23 345
Bombardier Produits récréatifs.....	5 105	5 520
Bombardier Transport ⁽¹⁾	12 799	7 605
Bombardier Services.....	4 294	4 203
Bombardier Capital	766	393
Siège social.....	98	84
Total	47 778	41 150

(1) L'augmentation du nombre d'employés du secteur Transport est attribuable à l'acquisition, à la fin de l'exercice 1997-1998, de la société Deutsche Waggonbau AG.

En Amérique du Nord, à la fin de l'exercice 1997-1998, au total, 12 313 employés de Bombardier étaient représentés par des associations accréditées en vertu de 17 conventions collectives distinctes. Ces conventions expirent à différentes dates du 30 juin 1998 au 20 septembre 2002.

En Europe, plus de 14 conventions collectives sont en vigueur. Des syndicats nationaux représentent les employés au sein des filiales ou divisions et des négociations sectorielles se font généralement au terme d'un an ou de deux ans selon les pays concernés (Allemagne, Autriche, Belgique, Finlande, France, République tchèque, Royaume-Uni et Suisse). Ces conventions collectives expirent à différentes dates du 20 juin 1998 au 31 décembre 2001.

Bombardier estime que les relations qu'elle entretient avec ses employés sont satisfaisantes.

Rubrique 4 Principales informations financières consolidées

Informations financières consolidées des cinq derniers exercices clos les 31 janvier ⁽¹⁾

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	1998	1997	1996 ⁽²⁾ redressé	1995 ⁽²⁾ redressé	1994 ⁽²⁾ redressé
Revenus	8 508,9	7 975,7	7 123,4	5 943,0	4 768,8
Bénéfice net	420,2	406,2	158,0 ⁽⁴⁾	247,3	177,3
Total de l'actif	10 575,2	7 950,3	6 392,6	5 461,8	4 454,7
Dette à long terme.....	1 548,7	1 354,9	1 282,7	1 043,2	1 119,1
Billets convertibles – composante avoir.....	165,8	152,3	139,9	128,6	118,1
Actions privilégiées série 1 rachetables ⁽⁵⁾	---	30,9	30,9	31,5	33,1
Actions privilégiées série 2 rachetables ⁽⁶⁾	300,0	---	---	---	---
Bénéfice par action					
Non dilué.....	1,18	1,18	0,45 ⁽⁴⁾	0,73 ⁽³⁾	0,56 ⁽³⁾
Dilué.....	1,17	1,16	0,45	0,69 ⁽³⁾	0,52 ⁽³⁾
Dividendes par action					
privilégiée série 1 rachetable	0,77955	1,8750	1,8750	1,8750	1,8750
privilégiée série 2 rachetable	0,95120	---	---	---	---
classe A	0,30000	0,20000	0,20000	0,15000 ⁽³⁾	0,10000 ⁽³⁾
subalterne classe B.....	0,30625	0,20625	0,20625	0,15625 ⁽³⁾	0,10625 ⁽³⁾

- (1) À la fin de l'exercice 1997-1998, Bombardier a fait l'acquisition de Deutsche Waggonbau AG et en a inscrit les comptes au bilan du 31 janvier 1998, sans toutefois en inclure les résultats à la même date. Les résultats consolidés pour l'exercice clos le 31 janvier 1997 comprennent les résultats des activités d'aménagement d'avions d'affaires à réaction d'Innotech Aviation Ltée pour une période de deux mois. Les résultats consolidés pour l'exercice clos le 31 janvier 1996 comprennent les résultats de Waggonfabrik Talbot GmbH & Co. KG pour une période de neuf mois. Les résultats consolidés pour l'exercice clos le 31 janvier 1995 comprennent les résultats de Nova Bus Corporation pour une période d'un mois. Les résultats consolidés pour l'exercice clos le 31 janvier 1994 comprennent les résultats de Airwork Ltd. pour une période de trois mois et les résultats de Shorts Missile Systems Limited et de Thomson Shorts Systèmes S.A., comptabilisés selon la méthode de consolidation proportionnelle, pour une période de onze mois.
- (2) Le 1^{er} février 1996, la Société a adopté les nouvelles recommandations de l'Institut Canadien des Comptables Agréés quant à la présentation des instruments financiers. Par conséquent, la Société a modifié de façon rétroactive sa convention comptable en ce qui a trait à la présentation des billets convertibles. En vertu de cette nouvelle convention comptable, la valeur actuelle des versements d'intérêt sur les billets convertibles est comptabilisée à titre de dette à long terme alors que la valeur actuelle du capital est comptabilisée à l'avoir des actionnaires. La composante avoir des billets convertibles augmentera jusqu'en octobre 1999 en raison d'imputations aux bénéfices non répartis afin d'atteindre un montant égal à la valeur nominale des billets convertibles. L'intérêt sur la composante dette des billets convertibles est inclus dans les stocks conformément aux conventions comptables de la Société.
- (3) Les données sont redressées pour tenir compte des fractionnements d'actions à raison de deux pour une qui ont eu lieu le 7 juillet 1995.
- (4) L'effet de la comptabilisation de la moins-value du placement en unités d'actions d'Eurotunnel sur le bénéfice net est de \$ 155,0 millions (\$ 0,47 par action ordinaire). Excluant cette moins-value, le bénéfice net serait de \$ 313,0 millions (\$ 0,92 par action ordinaire).
- (5) Les actions privilégiées série 1 ont été rachetées et annulées le 30 juin 1997.
- (6) Les actions privilégiées série 2 ont été émises le 22 mai 1997.

Informations financières consolidées trimestrielles (non vérifiées) ⁽¹⁾

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	1997-1998			
	<u>4^e trim.</u>	<u>3^e trim.</u>	<u>2^e trim.</u>	<u>1^{er} trim.</u>
Revenus.....	2 761,5	2 126,5	1 959,5	1 661,4
Bénéfice net.....	150,6	98,3	87,8	83,5
Bénéfice par action				
Non dilué.....	0,43	0,27	0,24	0,24
Dilué	0,42	0,27	0,24	0,24
Dividendes par action				
privilégiée série 1 rachetable ⁽²⁾	---	---	0,31080	0,46875
privilégiée série 2 rachetable ⁽³⁾	0,34375	0,34375	0,26370	---
classe A.....	0,07500	0,07500	0,07500	0,07500
subalterne classe B.....	0,07500	0,07500	0,07500	0,08125

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	1996-1997			
	<u>4^e trim.</u>	<u>3^e trim.</u>	<u>2^e trim.</u>	<u>1^{er} trim.</u>
Revenus.....	2 510,4	1 946,3	1 915,2	1 603,8
Bénéfice net.....	147,3	91,8	90,3	76,8
Bénéfice par action				
Non dilué.....	0,43	0,27	0,26	0,22
Dilué	0,42	0,27	0,25	0,22
Dividendes par action				
privilégiée série 1 rachetable.....	0,46875	0,46875	0,46875	0,46875
classe A.....	0,05000	0,05000	0,05000	0,05000
subalterne classe B.....	0,05000	0,05000	0,05000	0,05625

(1) Les résultats consolidés pour l'exercice clos le 31 janvier 1997 comprennent les résultats des activités d'aménagement d'avions d'affaires à réaction d'Innotech Aviation Ltée pour une période de deux mois.

(2) Les actions privilégiées série 1 ont été rachetées et annulées le 30 juin 1997.

(3) Les actions privilégiées série 2 ont été émises le 22 mai 1997.

En vertu de diverses conventions de financement auxquelles elles sont parties, Bombardier Capital Ltée, Bombardier Capital Inc. et Learjet Inc. font l'objet de certaines restrictions quant au versement de dividendes. La Société, à titre d'intervenante, est également soumise à certaines restrictions quant à la réception de dividendes de la part de ces filiales. Ces filiales se sont engagées à maintenir certains ratios financiers ou une valeur nette minimale, ce qui peut limiter indirectement le versement de dividendes par ces filiales.

Rubrique 5 Discussion et analyse de la Direction

Une analyse par la direction de la situation financière et des résultats d'exploitation pour les exercices clos le 31 janvier 1998 et le 31 janvier 1997 est présentée sous le titre « Discussion et analyse de la Direction » aux pages 9 à 36 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998 et est intégrée par renvoi dans les présentes. Pour compléter l'analyse financière, il y a lieu de se reporter aux états financiers consolidés pour les exercices clos le 31 janvier 1998 et le 31 janvier 1997, au sommaire des principales conventions comptables et aux notes afférentes aux états financiers consolidés aux pages 44 à 69 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1997-1998, lesdits états financiers consolidés, sommaire et notes étant intégrés par renvoi dans les présentes.

Rubrique 6 Marché pour la négociation des titres de l'émetteur

Les actions classe A, les actions subalternes à droit de vote classe B et les actions privilégiées série 2 de la Société sont inscrites à la cote des bourses de Montréal et de Toronto à des fins de négociation. Depuis 1987, les actions subalternes à droit de vote classe B sont également inscrites à des fins de négociation à la cote des bourses de Bruxelles et d'Anvers, en Belgique.

Rubrique 7 Dividendes

La Société a déclaré les dividendes indiqués ci-dessous sur ses actions en circulation au cours des exercices clos le 31 janvier 1998 et le 31 janvier 1997.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	Exercices clos les 31 janvier			
	1998		1997	
	total	par action	total	par action
Actions privilégiées série 1 rachetables	1,0	0,77955 ⁽¹⁾	2,3	1,875
Actions privilégiées série 2 rachetables	11,4	0,9512 ⁽²⁾	–	–
Actions classe A	26,6	0,30	17,7	0,20
Actions subalternes à droit de vote classe B	76,5	0,30625	51,1	0,20625

- (1) Les actions privilégiées série 1 ont été rachetées le 30 juin 1997. Le montant du dividende indiqué représente le dividende versé sur ces actions pour la période comprise entre le 1^{er} février 1997 et le 30 juin 1997.
- (2) Les actions privilégiées série 2 ont été émises par la Société le 22 mai 1997. Le montant du dividende indiqué ci-dessus représente les dividendes déclarés par le conseil d'administration à l'égard de ces actions pour la période comprise entre le 22 mai 1997 et 31 janvier 1998, avant la majoration aux fins de l'impôt.

Les statuts de la Société prévoient qu'aucun dividende ne peut être versé sur les actions classe A ou les actions subalternes à droit de vote classe B à moins que tous les dividendes accumulés et impayés sur les actions privilégiées série 2 n'aient été déclarés et payés ou mis de côté à des fins de paiement ou que toutes les actions privilégiées série 2 en circulation n'aient été appelées à des fins de rachat et que le prix de rachat de ces actions n'ait été déposé de la façon prévue dans les statuts de la Société.

Pour leur part, les détenteurs d'actions subalternes à droit de vote classe B ont droit, en priorité sur les détenteurs d'actions classe A, à des dividendes non cumulatifs au taux de \$ 0,00625 par action par année; lorsque des dividendes au taux de \$ 0,00625 par action par année sont déclarés et payés ou mis de côté pour paiement dans tout exercice relativement aux actions subalternes à droit de vote classe B, les actions classe A et les actions subalternes à droit de vote classe B participent également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui peut être déclaré, payé ou mis de côté pour paiement durant cet exercice.

En général, la Société a comme politique d'établir le montant total des dividendes pour un exercice à environ 30 % du bénéfice net consolidé de l'exercice précédent. Le conseil d'administration de la Société se réserve le droit de modifier cette politique en tout temps.

Rubrique 8 Administrateurs et dirigeants

Le nom des administrateurs et des dirigeants de la Société, leur municipalité de résidence, les postes qu'occupent les administrateurs et les dirigeants au sein de la Société, l'occupation principale des administrateurs et la période durant laquelle chaque administrateur a exercé son mandat ainsi que le nombre d'actions classe A, d'actions subalternes à droit de vote classe B ou d'actions privilégiées série 2, le cas échéant, de la Société que les administrateurs détenaient à titre de véritables propriétaires ou sur lesquelles ils exerçaient un contrôle ou avaient la haute main en date du 15 avril 1998, sont indiqués ci-dessous :

<i>Administrateurs</i>	Durée du mandat à titre d'administrateur	Nombre approximatif d'actions de la Société détenues par l'administrateur à titre de véritable propriétaire ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou a la haute main en date du 15 avril 1998		
		Actions classe A	Actions subalternes à droit de vote classe B	Actions privilégiées série 2
PHILIPPE DE GASPÉ BEAUBIEN, o.c. Westmount (Québec) Président du conseil Société GASBEAU, société de portefeuille et de gestion	1975 à ce jour	17 056	–	–
LAURENT BEAUDOIN, c.c., FCA ^{(1)(a)(c)} Westmount (Québec) Président, président du conseil et chef de la direction de la Société	1975 à ce jour	120 640	880 096	–
J.R. ANDRÉ BOMBARDIER ^{(a)(c)} Île-des-Sœurs, Verdun (Québec) Vice-président du conseil de la Société	1975 à ce jour	(2)	15 326	–
JANINE BOMBARDIER Westmount (Québec) Présidente et gouverneur Fondation J. Armand Bombardier, organisme de charité	1984 à ce jour	(3)	–	–
ANDRÉ DESMARAIS ^(c) Westmount (Québec) Président et co-chef de la direction Power Corporation du Canada, société de portefeuille et de gestion	1985 à ce jour	–	31 600	–
JEAN-LOUIS FONTAINE ^{(4)(a)(b)} Westmount (Québec) Vice-président du conseil de la Société	1975 à ce jour	1 024 368	16 184	–
L'HON. JEAN-PIERRE GOYER, c.p., c.r. ^(b) Île-des-Sœurs, Verdun (Québec) Avocat et administrateur de sociétés	1982 à ce jour	–	6 900	–
PIERRE LEGRAND, c.r. ^{(a)(b)(c)} Île-des-Sœurs, Verdun (Québec) Associé principal Ogilvy Renault, avocats	1975 à ce jour	1 792	–	–
L'HON. PETER LOUGHEED, c.p., c.c., c.r. Calgary (Alberta) Associé principal Bennett Jones Verchere, avocats	1986 à ce jour	–	1 600	–

Administrateurs

	Durée du mandat à titre d'administrateur	Nombre approximatif d'actions de la Société détenues par l'administrateur à titre de véritable propriétaire ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou a la haute main en date du 15 avril 1998		
		Actions classe A	Actions subalternes à droit de vote classe B	Actions privilégiées série 2
DONALD C. LOWE Toronto (Ontario) Président du conseil Sedgwick Limitée, courtier d'assurances	1987 à ce jour	–	133 000	–
J. MICHAEL G. SCOTT ^(b) Toronto (Ontario) Président, JM Scott Investments Inc., cabinet de conseillers financiers	1976 à ce jour	–	115 000	–
PAUL M. TELLIER Westmount (Québec) Président-directeur général Canadien National, société de transport	1997 à ce jour	–	2 000	–
WILLIAM I.M. TURNER, JR., c.m. ^{(a)(c)} Westmount (Québec) Président du conseil et chef de la direction Exsultate Inc., société de gestion	1976 à ce jour	97 800	8 000	–
HUGO UYTERHOEVEN Boston (Massachusetts), États-Unis Timken Professor of Business Administration, Graduate School of Business Administration, Harvard University	1983 à ce jour	–	–	–

- (1) M^{me} Claire Bombardier Beaudoin, épouse de M. Laurent Beaudoin, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle (directement ou de concert avec J.R. André Bombardier, Janine Bombardier et Huguette Bombardier Fontaine), exerce un contrôle ou a la haute main sur 17 555 872 actions classe A de la Société.
- (2) M. J.R. André Bombardier, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'il contrôle (directement ou de concert avec Claire Bombardier Beaudoin, Janine Bombardier et Huguette Bombardier Fontaine), exerce un contrôle ou a la haute main sur 18 271 872 actions classe A de la Société.
- (3) M^{me} Janine Bombardier, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle (directement ou de concert avec Claire Bombardier Beaudoin, J.R. André Bombardier et Huguette Bombardier Fontaine), exerce un contrôle ou a la haute main sur 17 555 872 actions classe A de la Société.
- (4) M^{me} Huguette Bombardier Fontaine, épouse de M. Jean-Louis Fontaine, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle (directement ou de concert avec Claire Bombardier Beaudoin, J.R. André Bombardier et Janine Bombardier), exerce un contrôle ou a la haute main sur 17 155 872 actions classe A de la Société.
- (a) Membre du comité exécutif.
 (b) Membre du comité de vérification.
 (c) Membre du comité de rémunération.

Chaque administrateur demeure en poste jusqu'à la prochaine assemblée annuelle des actionnaires ou jusqu'à l'élection de son successeur, à moins qu'il ne démissionne ou que son poste ne devienne vacant par suite de son décès, de sa destitution ou de toute autre cause.

Dirigeants qui ne sont pas administrateurs

Nom et municipalité de résidence	Poste au sein de la Société
Yvan Allaire Westmount (Québec)	Vice-président exécutif, stratégie et affaires corporatives

Nom et municipalité de résidence	Poste au sein de la Société
Pierre Beaudoin Île-des-Sœurs, Verdun (Québec)	Président et chef de l'exploitation, Bombardier Produits récréatifs
Yvon Beauregard Brossard (Québec)	Vice-président, environnement
Richard Bradeen Westmount (Québec)	Vice-président, acquisitions
Robert E. Brown Beaconsfield (Québec)	Président et chef de l'exploitation, Bombardier Aéronautique
Roger Carle Ville Mont-Royal (Québec)	Directeur, services juridiques et secrétaire
Daniel Desjardins Île-des-Sœurs, Verdun (Québec)	Vice-président, services juridiques et secrétaire adjoint
Robert Greenhill Montréal (Québec)	Vice-président, initiatives stratégiques
Anthony I. Kalhok Westmount (Québec)	Président et chef de l'exploitation, Bombardier Services
Paul H. Larose Outremont (Québec)	Vice-président, finances
Jean-Yves Leblanc Outremont (Québec)	Président et chef de l'exploitation, Bombardier Transport
François Lemarchand Montréal (Québec)	Vice-président et trésorier
Michel Lord Île-des-Sœurs, Verdun (Québec)	Vice-président, communications et relations publiques
Pierre Lortie Saint-Lambert (Québec)	Président et chef de l'exploitation, Bombardier International
Michael O'Bree Beaconsfield (Québec)	Vice-président, vérification interne
Barry J. Olivella Franklin Centre (Québec)	Vice-président, acquisitions et alliances stratégiques
Pierre-André Roy Jacksonville (Floride)	Président et chef de l'exploitation, Bombardier Capital
Marie-Claire Simoneau Montréal (Québec)	Adjoint exécutif au chef de la direction
Richard T. Sloan Williston, Vermont	Vice-président et directeur général, ingénierie financière
Michael P. Tinker Île-des-Sœurs, Verdun (Québec)	Vice-président, ressources humaines et développement organisationnel

Le 15 avril 1998, les administrateurs de la Société (autres que M^{me} Janine Bombardier et M. J.R. André Bombardier) et les dirigeants de la Société, comme groupe, étaient propriétaires véritables, directement ou indirectement, de 1 292 566 actions classe A et de 1 843 556 actions subalternes à droit de vote classe B, soit 1,46 % et 0,73 % respectivement, des actions de chacune de ces catégories en circulation.

Les administrateurs et les dirigeants de la Société qui n'exercent pas leur occupation principale actuelle depuis plus de cinq ans ont eu les occupations principales suivantes au cours des cinq dernières années, sauf

que si un administrateur ou un dirigeant a occupé plus d'un poste au sein de la même entreprise ou d'une entreprise du même groupe, seule la date de sa nomination à son poste actuel est indiquée :

- Yvan Allaire occupe le poste de vice-président exécutif, stratégie et affaires corporatives de la Société depuis le 1^{er} mai 1996. Cofondateur d'une société canadienne en conseil stratégique, il a agi comme conseiller auprès de la haute direction de plusieurs grandes entreprises canadiennes et, depuis 1985, auprès du président du conseil et chef de la direction de la Société;
- Laurent Beaudoin occupe le poste de président, président du conseil et chef de la direction de la Société depuis le 18 juin 1996; auparavant, il était président du conseil et chef de la direction depuis avril 1978;
- Pierre Beaudoin occupe le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier Produits récréatifs, autrefois connu sous le nom de Groupe de Produits de consommation motorisés, depuis le 15 mai 1996; avant cette date, il a été président de ce groupe à compter du 1^{er} avril 1996; préalablement, il était président de la Division Sea-Doo/Ski-Doo depuis le 1^{er} février 1994; auparavant, soit de juin 1992 à janvier 1994, il a occupé le poste de vice-président exécutif de la Division Sea-Doo/Ski-Doo et, d'octobre 1990 à juin 1992, celui de vice-président, développement de produits de cette même division;
- Yvon Beauregard occupe le poste de vice-président, environnement de la Société depuis le 1^{er} novembre 1993; avant cette date, d'octobre 1989 à octobre 1993, il a occupé le poste de vice-président, environnement chez Domtar Inc.;
- Richard Bradeen occupe le poste de vice-président, acquisitions depuis le 1^{er} août 1997; avant cette date, il était associé chez Ernst & Young depuis 1988.
- Robert Brown occupe le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique depuis le 15 mai 1996; auparavant, il était président de Bombardier Aéronautique – Amérique du Nord depuis 1992;
- Roger Carle occupe le poste de directeur, services juridiques et secrétaire de la Société depuis le 17 septembre 1996; de juin 1996 à septembre 1996, il était directeur, services juridiques et secrétaire adjoint de la Société et d'avril 1996 à juin 1996, directeur, services juridiques de la Société. De juillet 1993 au 1^{er} avril 1996, il occupait le poste de directeur, services juridiques de Bombardier Aéronautique – Amérique du Nord; et avant cette date, il était conseiller juridique principal de Bombardier Canadair;
- Daniel Desjardins occupe le poste de vice-président, services juridiques et secrétaire adjoint de la Société depuis le 6 avril 1998; avant cette date, il était, depuis février 1986, associé au sein du cabinet Hudon, Gendron, Harris, Thomas, où il pratiquait dans les domaines du droit corporatif, bancaire et immobilier;
- André Desmarais occupe le poste de président et co-chef de la direction de Power Corporation du Canada depuis le 10 mai 1996; avant cette date, il a occupé le poste de président et chef de l'exploitation de cette entreprise depuis mai 1991;
- Robert Greenhill occupe le poste de vice-président, initiatives stratégiques de la Société depuis le 1^{er} octobre 1996; avant cette date, il était directeur, planification stratégique depuis mai 1995; auparavant, il occupait un poste de direction au sein de la société de consultation McKinsey & Compagnie;
- Anthony I. Kalkok occupe le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier Services depuis le 15 mai 1996; avant cette date, il était président de ce groupe depuis le 1^{er} avril 1996; auparavant, soit d'avril 1989 à mars 1996, il a occupé le poste de président du Groupe Produits de consommation motorisés, maintenant connu sous le nom de Bombardier Produits récréatifs;
- Jean-Yves Leblanc occupe le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier Transport depuis le 15 mai 1996; avant cette date, il était président, Groupe matériel de transport – Amérique du Nord depuis mars 1992;

- François Lemarchand occupe le poste de vice-président et trésorier de la Société depuis le 1^{er} octobre 1996; avant cette date, il a occupé successivement les postes de directeur et directeur principal, services aux grandes entreprises, à la Banque Nationale du Canada, du 1^{er} mai 1993 au 30 septembre 1996; auparavant, il occupait, depuis mars 1992, le poste de directeur senior, financement commercial, à cette même institution;
- Michel Lord occupe le poste de vice-président, communications et relations publiques de la Société depuis le 27 septembre 1993; avant cette date, il était président de la division des publications économiques de Publications Transcontinental Inc. depuis 1989;
- Pierre Lortie occupe le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier International depuis le 6 avril 1998; avant cette date, il était président de la division Avions de transport régional depuis août 1993; auparavant, soit d'octobre 1990 à août 1993, il occupait le poste de président de Bombardier Capital;
- Michael O'Bree occupe le poste de vice-président, vérification interne de la Société depuis le 1^{er} octobre 1996; du 1^{er} mars 1995 au 30 septembre 1996, il a été contrôleur de la division Avions de transport régional de Bombardier; antérieurement, il occupait le poste de vice-président, vérification interne depuis 1989;
- Pierre-André Roy occupe le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier Capital depuis le 15 mai 1996; du 1^{er} février 1995 à mai 1996, il a été vice-président et trésorier de la Société en plus d'occuper la fonction de président de Bombardier Capital, poste qu'il détenait depuis le 15 novembre 1993; avant cette date, soit de mai 1992 à novembre 1993, il était président de la division Avions amphibies;
- J. Michael G. Scott occupe le poste de président de JM Scott Investments Inc. depuis le 1^{er} avril 1994; auparavant, il occupait le poste de vice-président du conseil chez ScotiaMcLeod Inc.;
- Richard T. Sloan occupe le poste de vice-président et directeur général, ingénierie financière de la Société depuis le 1^{er} juillet 1996; du 1^{er} janvier 1994 au 30 juin 1996, il a été vice-président et directeur général, unité d'ingénierie financière de Bombardier Capital Inc. et, de mai 1993 à décembre 1993, vice-président, Bombardier Capital. D'avril 1986 à mai 1993, il a occupé le poste de vice-président chez Chrysler Capital Corporation de Stamford, au Connecticut;
- Paul M. Tellier occupe le poste de président-directeur général de Canadien National depuis le 1^{er} octobre 1992; auparavant, il avait occupé les fonctions de greffier du Conseil privé et secrétaire du Cabinet du gouvernement du Canada depuis août 1985; et
- Michael P. Tinker occupe le poste de vice-président, ressources humaines et développement organisationnel de la Société depuis le 1^{er} avril 1997; avant cette date, il était, depuis septembre 1980, associé chez Deloitte & Touche Groupe Conseil ainsi que ses cabinets prédécesseurs où il a dirigé l'unité européenne de la conduite du changement, poste qu'il a aussi occupé au Canada depuis septembre 1992.

Rubrique 9 Informations supplémentaires

Des informations supplémentaires, notamment sur la rémunération des administrateurs et des dirigeants, les prêts aux administrateurs et aux dirigeants, les principaux porteurs des titres de la Société de même que les options d'achat de titres et la participation des initiés dans des opérations importantes sont présentées, le cas échéant, dans la circulaire de procuration de la direction de la Société relative à sa plus récente assemblée annuelle d'actionnaires au cours de laquelle avait lieu l'élection des administrateurs. Des informations financières supplémentaires sont fournies dans les états financiers vérifiés comparatifs consolidés compris dans le Rapport annuel de la Société aux actionnaires relatif à son exercice clos le 31 janvier 1998. Un exemplaire de

ces documents peut être obtenu, sans frais, sur demande auprès du Service des relations publiques de la Société au 800, boulevard René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) H3B 1Y8.

En outre, lorsque les titres de la Société font l'objet d'un placement en vertu d'un prospectus simplifié ou lorsqu'un prospectus simplifié provisoire a été déposé, les documents suivants peuvent être obtenus, sans frais, auprès du Service des relations publiques de la Société :

- i) un exemplaire de la notice annuelle, ainsi qu'un exemplaire de tout document ou de toute partie d'un document intégré par renvoi dans ladite notice annuelle;
- ii) un exemplaire des états financiers comparatifs de la Société portant sur son dernier exercice terminé et du rapport des vérificateurs y afférent, ainsi qu'un exemplaire des états financiers intermédiaires de la Société postérieurs aux états financiers portant sur son dernier exercice terminé;
- iii) un exemplaire de la circulaire de procuration de la direction de la Société relative à la dernière assemblée annuelle de ses actionnaires qui a comporté l'élection d'administrateurs; et
- iv) un exemplaire de tout autre document qui est intégré par renvoi dans le prospectus simplifié provisoire ou dans le prospectus simplifié.

À tout autre moment, un exemplaire des documents mentionnés en i), ii) et iii) ci-dessus sera fourni sans frais sur demande auprès du Service des relations publiques de la Société.