



BOMBARDIER

Notice annuelle

1999

Le 19 mai 1999

Table des matières

	<u>Page</u>		<u>Page</u>		
RUBRIQUE 1	CONSTITUTION	1	Société ANF-Industrie S.A.	18	
1.1	Constitution de l'émetteur.....	1	Bombardier-Wien		
1.2	Filiales	1	Schienenfahrzeuge AG.....	18	
RUBRIQUE 2	DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DE		Prorail Limited	18	
	L'ACTIVITÉ.....	2	Talbot GmbH & Co. KG.....	18	
2.1	Généralités	2	DWA Deutsche Waggonbau GmbH.....	18	
2.2	Historique	2	Gunderson-Concarril, S.A. de C.V.	18	
RUBRIQUE 3	DESCRIPTION NARRATIVE DE		Vevey Technologies S.A. Villeneuve.....	18	
	L'ACTIVITÉ.....	4	Vagónka Ěeská Lipa a.s.	19	
3.1	Structure et gestion.....	4	Bombardier Capital.....	19	
	Bombardier Aéronautique.....	5	Services financiers	19	
	Avions d'affaires	7	Services immobiliers.....	21	
	Avions de transport régional.....	9	Bombardier International	22	
	Avions amphibies	10	3.2	Information sectorielle	22
	Fabrication de composants	10	3.3	Conventions relatives à l'utilisation de	
	Shorts Missile Systems Limited.....	11	certaines technologies	22	
	Services à la défense	11	3.4	Recherche.....	23
	Bombardier Produits récréatifs	12	3.5	Environnement	23
	Motoneiges et motomarines.....	14	3.6	Ressources humaines	24
	Véhicules tout terrain	14	RUBRIQUE 4	PRINCIPALES INFORMATIONS	
	Bateaux de sport.....	15		FINANCIÈRES CONSOLIDÉES	25
	Véhicules de proximité.....	15	RUBRIQUE 5	DISCUSSION ET ANALYSE DE LA	
	Moteurs	15		DIRECTION	26
	Véhicules utilitaires	15	RUBRIQUE 6	MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES	
	Bombardier Transport	15		TITRES DE L'ÉMETTEUR.....	27
	Transport en commun - Amérique du		RUBRIQUE 7	DIVIDENDES	27
	Nord	17	RUBRIQUE 8	ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS.....	28
	Systèmes de transport.....	17	RUBRIQUE 9	INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES	33
	Bombardier-Concarril, S.A. de C.V.	17			
	BN S.A.	18			

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 trois modifications en raison de fractionnements d'actions en janvier 1992, en juillet 1995 et en juillet 1998. 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. 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 12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2 (« actions privilégiées série 2 ») et (b) une série consistant en 12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3 (« actions privilégiées série 3 »); (ii) 896 000 000 d'actions classe A (droits de vote multiples) (« actions classe A ») et (iii) 896 000 000 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 \$ 0,003125 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

La Société exerce ses activités directement ou par l'intermédiaire de filiales. Une description de la structure de la Société est présentée ci-après, avec la description de chaque groupe commercial.

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 diverses filiales, la Société exerce des activités dans le domaine des services financiers, et une division de la Société s'occupe de la mise en valeur des intérêts immobiliers appartenant à Bombardier qui sont appelés à changer de vocation. 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. Bombardier cherche aussi à étendre ses activités à des marchés non traditionnels situés à l'extérieur de l'Amérique du Nord et de l'Europe de l'Ouest où sa présence est actuellement limitée. Plus de quatre-vingt-dix 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 (maintenant Bombardier-Rotax GmbH) 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 en se lançant dans le domaine du transport en commun. En décembre 1986, la Société commença à étendre ses activités au domaine de l'aéronautique par l'acquisition 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.

Au cours des cinq dernières années, la Société a poursuivi sa croissance et effectué les transactions décrites ci-après.

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 (maintenant 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 NorRail, Inc. (maintenant Bombardier Capital Rail Inc.), société spécialisée dans les activités de crédit-bail et la gestion d'actifs dans le domaine des véhicules ferroviaires qui a ses bureaux à Buffalo, au Minnesota, et dessert des clients au Canada, aux États-Unis et au Mexique.

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

Le 15 décembre 1997, AMR Combs BJS Inc. a convenu de se départir de sa participation dans JetSolutions, 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*, programme de multipropriété qui permet à des particuliers ou à des compagnies d'acheter une part d'un avion d'affaires à réaction de Bombardier et programme de courtage d'avions d'affaires à réaction nolisés. Le programme FlexJet est offert par l'intermédiaire de l'unité Business JetSolutions de Bombardier Aéronautique. Le 1^{er} avril 1998, JetSolutions, L.L.C. a transféré son programme de services de gestion FlexJet à Bombardier Aerospace Corporation. Le

14 août 1998, JetSolutions, L.L.C., Bombardier Aerospace Corporation, Botana & Company, L.L.C. et AMR Combs BJS Inc. ont conclu une entente aux termes de laquelle AMR Combs BJS Inc. a transféré à Botana & Company, L.L.C. sa participation dans JetSolutions, L.L.C.

En décembre 1997, la Société a conclu avec Prévost Car Inc., filiale de la société suédoise AB Volvo, un accord aux termes duquel la participation que la Société détenait dans Nova Bus Corporation, manufacturier d'autobus urbains, a été vendue à Prévost Car Inc.

À la fin de l'exercice 1997-1998, la Société a fait l'acquisition de la société Deutsche Waggonbau AG (maintenant DWA Deutsche Waggonbau GmbH) 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 offre à Bombardier Transport l'occasion d'améliorer son expertise en matière de technologie de propulsion.

Le 27 mars 1998, la Société a annoncé la création de Bombardier International, groupe commercial qui a pour mandat de rechercher des occasions de croissance dans les marchés à l'extérieur de l'Amérique du Nord et de l'Europe de l'Ouest et d'accélérer la croissance de la Société dans les pays asiatiques ainsi qu'en Europe de l'Est et en Amérique latine.

Le 4 mai 1998, Bombardier a annoncé son projet de créer une coentreprise avec The Greenbrier Companies, Inc., fournisseur de premier plan de wagons de fret, pour la construction de wagons de fret à l'usine actuellement exploitée par Bombardier-Concarril, S.A. de C.V. à Sahagún, au Mexique. La coentreprise, dans laquelle Bombardier et The Greenbrier Companies, Inc. détiennent chacune une participation de 50 %, sert le marché nord-américain et se spécialise dans la fabrication de wagons de fret conventionnels. Selon les modalités de la coentreprise finalisées en septembre 1998, The Greenbrier Companies, Inc. fournit l'expertise en marketing et en conception, tandis que Bombardier fournit l'expertise manufacturière et les installations de production.

Le 20 novembre 1998, Bombardier, Power Corporation du Canada et China National Railways Locomotive and Rolling Stock Industrial Corporation (LORIC), de la République populaire de Chine, ont annoncé la création d'une coentreprise pour la fabrication de véhicules de transport-passagers sur rail en Chine, à l'usine de Sifang Locomotive and Rolling Stock Works, filiale de LORIC, située à Jihongtan, dans la province de Shandong. La coentreprise utilisera la technologie de Bombardier pour fabriquer, entre autres, des voitures-passagers de luxe sur rail destinées au transport interurbain. Cette coentreprise, qui a été établie avec l'approbation des autorités gouvernementales de Chine, fait suite à un protocole d'entente signé en novembre 1997.

Le 27 janvier 1999, la Société a annoncé que les activités du groupe d'exploitation Bombardier Services seraient intégrées au sein des groupes d'exploitation Bombardier Aéronautique et Bombardier Produits récréatifs.

Rubrique 3 Description narrative de l'activité

3.1 Structure et gestion

Les activités de Bombardier sont réparties en trois groupes manufacturiers, un groupe de services financiers et un groupe commercial.

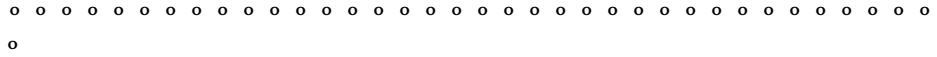
Bombardier Aéronautique est responsable de l'ensemble des activités dans le secteur aéronautique; ce groupe exerce aussi ses activités dans le secteur des services de soutien, de maintenance, de formation et de gestion des opérations dans les secteurs privé et public. Bombardier Produits récréatifs œuvre dans le secteur des produits récréatifs. Bombardier Transport couvre toutes les activités dans le secteur du matériel de transport, y compris les services de maintenance. Bombardier Capital chapeaute le secteur des services financiers et celui de l'immobilier. Bombardier International est chargé d'assurer l'expansion de Bombardier dans les marchés géographiques situés à l'extérieur de l'Amérique du Nord et de l'Europe de l'Ouest où sa présence est actuellement limitée.

Les trois groupes industriels et le groupe de services financiers sont composés comme suit :

<i>Bombardier Aéronautique</i>	<ul style="list-style-type: none">• Avions d'affaires• Avions de transport régional• Avions amphibies• Fabrication de composants• Canadair• de Havilland• Learjet Inc.• Short Brothers plc• Shorts Missile Systems Limited• Services à la défense
<i>Bombardier Produits récréatifs</i>	<ul style="list-style-type: none">• Motoneiges et motomarines• Véhicules tout terrain• Bateaux de sport• Véhicules de proximité• Moteurs• Véhicules utilitaires
<i>Bombardier Transport</i>	<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• Prorail Limited• Talbot GmbH & Co. KG• DWA Deutsche Waggonbau GmbH• Gunderson-Concarril, S.A. de C.V.• Vevey Technologies S.A. Villeneuve• Vagónka ěeská Ľipa a.s.
<i>Bombardier Capital</i>	<ul style="list-style-type: none">• Financement de stocks• Financement commercial et industriel• Financement à la consommation• Financement et gestion de technologies• Financement hypothécaire• Services immobiliers

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

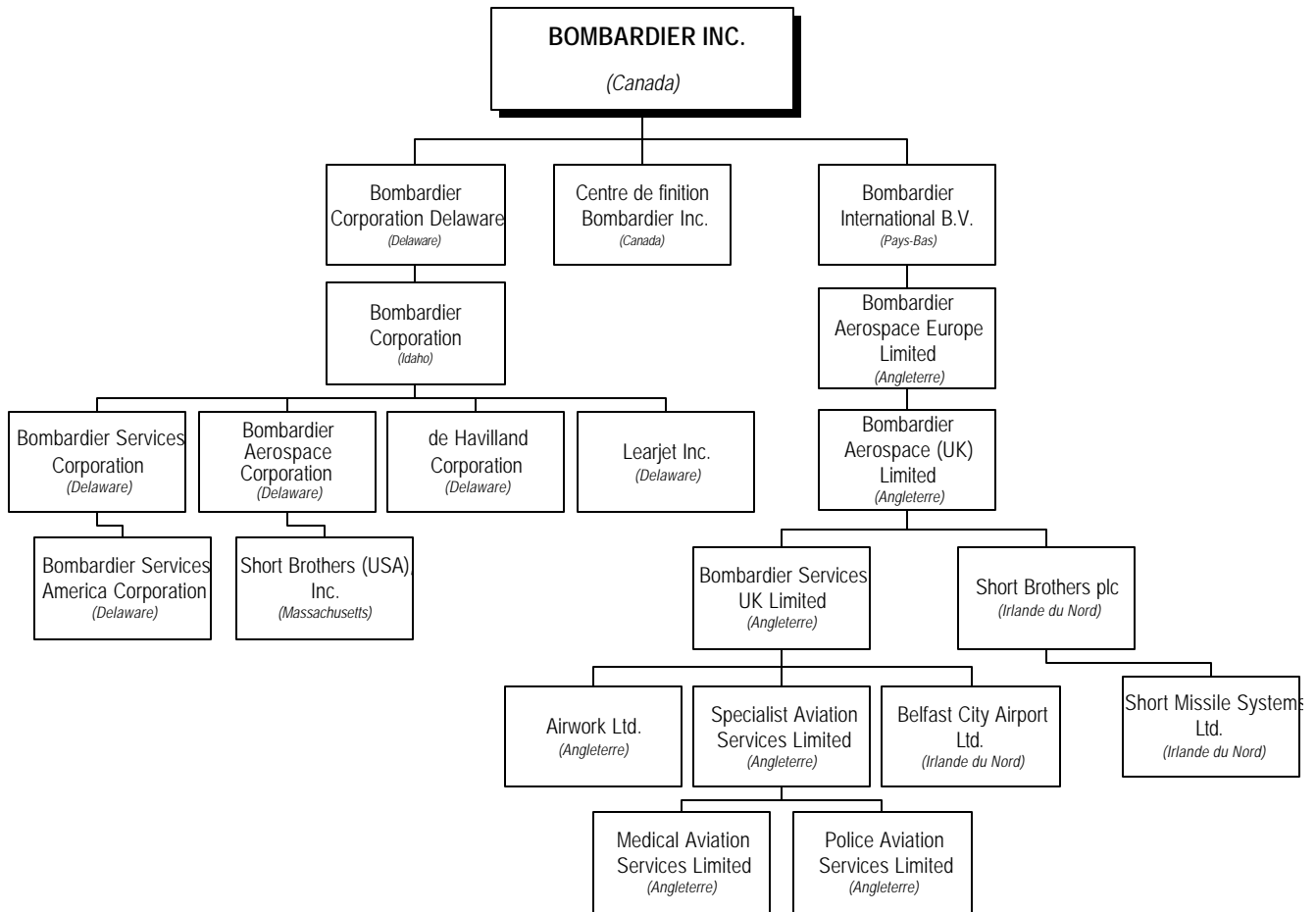
BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE



Bombardier Aéronautique comprend les activités des divisions Avions d'affaires, Avions de transport régional et Avions amphibies ainsi que la fabrication de composants et les services à la défense.

Le centre administratif de Bombardier Aéronautique est situé à Dorval, Québec, Canada.

L'organigramme ci-dessous indique la dénomination et le territoire de constitution des filiales actives directes ou indirectes de la Société au 31 janvier 1999 qui relèvent de Bombardier Aéronautique. Bombardier détient, sauf indication contraire, la totalité des actions à droit de vote de ces sociétés. Aucune autre catégorie de titres de ces sociétés n'est en circulation.



Le tableau ci-après présente 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 de Bombardier Aéronautique. Ce tableau énumère également le type d'activités exercées ou de produits fabriqués à ces installations.

Usines	Superficie	Produits
	(en mètres carrés)	
Dorval, Québec, Canada ⁽¹⁾	53 745	Montage des avions Challenger* et Regional Jet de Canadair
Dorval, Québec, Canada ⁽²⁾	10 839	Activités préparatoires au vol pour les avions Challenger et Regional Jet de Canadair
Mirabel, Québec, Canada ⁽³⁾	28 114	Activités de soutien technique pour les avions militaires CF-18 et pour d'autres avions, y compris une annexe pour la peinture et l'aménagement intérieur de l'appareil Regional Jet de Canadair
Saint-Laurent, Québec, Canada	204 031	Pièces, composants et pièces de rechange pour divers avions, y compris les avions Challenger, Regional Jet de Canadair, Global Express et Canadair 415*; composants de structure pour d'autres constructeurs d'avions comme Boeing et Aerospatiale; montage complet de l'aile et du fuselage des avions Canadair 415
Southport, Manitoba, Canada ⁽⁴⁾	19 044	Formation des pilotes des Forces canadiennes ainsi qu'entreposage et maintenance connexes des appareils et des pièces
Downsview, Ontario, Canada	156 388	Fabrication et montage final des avions Dash 8, y compris les pièces de rechange et les composants pour ces avions; fabrication de composants pour l'avion Global Express et montage final de l'avion; montage des ailes de l'avion Learjet 45; montage de la nacelle de l'avion CL 415
North Bay, Ontario, Canada	3 716	Montage final et essais finals des avions Canadair 415
Wichita, Kansas, États-Unis	112 922	Fabrication de la gamme d'avions Learjet et centre d'essais en vol pour les appareils fabriqués par Bombardier Aéronautique
Bridgeport, Virginie-Occidentale, États-Unis ⁽⁵⁾	12 774	Centre de révision générale pour les avions de transport régional et modification d'avions
Castlereagh et Crossgar, Irlande du Nord, Royaume-Uni ⁽⁶⁾	30 199	Composants de systèmes de missiles téléguidés
Dunmurry et Newtownabbey, Belfast, Irlande du Nord, Royaume-Uni ⁽⁶⁾	27 223	Composants en matériaux composites soit pour Bombardier Aéronautique, soit aux termes de contrats avec Boeing et Lockheed
Queen's Island, Belfast, Irlande du Nord, Royaume-Uni ⁽⁶⁾	178 493	Composants pour avions, nacelles de moteurs d'avion et composants et pièces de rechange pour les nacelles soit pour Bombardier Aéronautique, soit aux termes de contrats avec Boeing, BMW Rolls-Royce GmbH, British Aerospace plc, Rohr Inc., Rolls-Royce plc, AlliedSignal, International Aero Engines et Gamesa

(1) La Société est propriétaire des immeubles érigés sur un terrain qu'elle loue en vertu d'un bail passé avec 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 de 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) La Société est propriétaire des immeubles érigés sur un terrain que Bombardier loue aux termes d'un bail conclu avec Aéroports de Montréal pour une durée initiale de 40 ans avec une option lui permettant de renouveler ce bail pour une durée additionnelle de 20 ans; les immeubles érigés sur le terrain loué deviendront la propriété de Aéroports de Montréal à l'expiration du bail.
- (4) Installations occupées en vertu de contrats de location et d'utilisation conclus avec Southport Aerospace Center Inc. qui ont été renouvelés pour une période de dix ans allant du 1^{er} septembre 1997 au 31 août 2007.
- (5) Installation louée auprès de Harrison Aviation Services, Inc. Le bail expirera le 31 décembre 1999.
- (6) 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 et des installations d'entreposage situées à Newtownards. Les terrains situés à Queen's Island 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 et à Dunmurry appartiennent au Industrial Development Board of Northern Ireland et sont loués à Short Brothers plc pour une durée de 999 ans.

De plus, les centres de maintenance situés à Tucson, Arizona, à Denver, Colorado, à Windsor Locks, Connecticut, à Fort Lauderdale, Floride, à Indianapolis, Indiana, et à Wichita, Kansas (États-Unis) ainsi qu'à Berlin (Allemagne) font partie d'un réseau de services de maintenance appelé Bombardier Aviation Services. La Société est propriétaire d'un aéroport situé à Downsview, Ontario (Canada) qui sert au soutien des activités de fabrication de Bombardier. Il existe également un réseau mondial de centres de maintenance autorisés d'appareils Challenger et Learjet qui appartiennent à des intérêts indépendants.

La commercialisation des produits de Bombardier Aéronautique s'effectue par le truchement de bureaux de marketing et de vente. En Amérique du Nord, les bureaux de marketing et de vente sont situés au Canada (à Montréal, à Ottawa et à Toronto) et aux États-Unis (dans les États de l'Arizona, de la Californie, du Connecticut, de la Géorgie, du Kansas, 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, au Royaume-Uni et en Suisse. 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 marketing en Australie.

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, de l'avion d'affaires à réaction Continental de Bombardier, nouveau venu dans la catégorie des avions d'affaires à réaction moyens-grands, 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.

● 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 900C 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 3000 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.

● **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 6500 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'entreprises 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 ont eu lieu en novembre 1998. L'homologation de l'appareil Global Express a été obtenue en juillet 1998 et la première livraison à la clientèle a été effectuée en novembre 1998. Le carnet de commandes du Global Express était de 66 unités à la fin de l'exercice 1998-1999 après le début des livraisons à la clientèle. 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.

● **Biréacteur Continental de Bombardier**

En octobre 1998, les plans annonçant la création de l'avion d'affaires à réaction Continental de Bombardier, nouveau venu dans la catégorie en plein essor des avions d'affaires à réaction moyens-grands, ont été dévoilés. Cet avion pourra effectuer quotidiennement des missions transcontinentales sans escale avec 8 passagers, même à partir de pistes courtes de 5000 pieds. Le Continental est un avion à cabine large dans lequel on peut se tenir debout confortablement et comprenant huit sièges individuels, une toilette et un office spacieux et une grande soute à bagages de 120 pi³.

● **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 ont débuté 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. 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 la deuxième firme en importance dans ce créneau. Le troisième intervenant, 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

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.

Les services de maintenance dans le domaine de l'aviation comprennent un réseau de sept centres de maintenance situés à six emplacements aux États-Unis ainsi qu'à Berlin, en Allemagne.

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. La formation pour l'appareil Learjet sera assurée à une nouvelle installation située à Dallas à compter du printemps prochain. Des entrepôts de pièces de rechange sont situés à Montréal, à Londres et à Singapour ainsi qu'à Memphis, à Wichita et à Newark, aux États-Unis.

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 Global Express, dans lequel ce centre se spécialise. La finition en usine de l'appareil Learjet 45 se fait sur place, dans un autre nouvel établissement 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 de Havilland. Cette division offre aux compagnies aériennes une gamme complète d'avions de transport régional à réaction et à turbopropulsion et fournit des services de gestion et de maintenance d'équipements aux compagnies aériennes régionales.

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 à 50 places de séries 100 et 200 et de l'appareil à 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 à 37 places de séries 100 et 200, de l'appareil à 50 places de série 300 et à l'appareil à 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 le premier avion a effectué son vol le 31 janvier 1998. L'homologation est prévue pour le deuxième trimestre de l'exercice 1999-2000 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. 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 vend 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 : ATR (consortium comprenant Aerospatiale de France et Alenia d'Italie), 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 et de l'Embraer 120. L'appareil Dash 8 de série 300 fait face à la concurrence de l'ATR 42. L'appareil Dash 8 de série 400 fait face à la concurrence de l'ATR 72.

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, en Grèce 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.

Fabrication de composants

Bombardier Aéronautique se livre à la conception, à la mise au point, à la fabrication, à la fourniture et au soutien de composants de cellules d'avions, de nacelles et composants de nacelles de moteurs d'avions.

L'usine Canadair de Saint-Laurent fournit des composants de cellules pour les programmes des avions Airbus A330/A340 ainsi que pour les programmes des avions Boeing 737, 747 et 767.

Short Brothers plc fabrique divers composants de cellules pour les appareils des séries Regional Jet de Canadair, Learjet 45, Dash 8 de série 400 et Global Express. De plus, Short Brothers plc produit des composants de cellules pour la plupart des avions de ligne 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 possède 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, RB211 Trent de Rolls-Royce, 150A de Pratt & Whitney et LF507 d'AlliedSignal.

Shorts Missile Systems Limited

Shorts Missile Systems Limited est une coentreprise formée par Short Brothers plc et Thomson-CSF, de France, dans le domaine des systèmes de défense sol-air à très courte portée. Les produits actuels sont les systèmes de missiles Starburst* et Starstreak*, le poste de tir automatisé Aspic* monté sur véhicule et les systèmes de détection précoce, de commande et de contrôle Samantha* et Clara*.

Elle commercialise et produit aussi des cibles aériennes pour les exercices de lancement de missiles et de tir et de l'équipement de simulation de petites armes. Elle 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 la défense

Bombardier Aéronautique exerce ses activités sur le marché mondial des services de soutien, de maintenance, de formation et de gestion des opérations dans les secteurs public et privé. Ses activités dans le domaine des Services à la défense sont centrées sur les six secteurs commerciaux suivants : les services aux avions militaires, la formation au pilotage d'avions militaires, les services de modification et d'aménagement d'appareils, les services de police et d'ambulance aériennes, les services de soutien de base et les systèmes sans pilote.

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

● Services de soutien pour avions militaires

La division Services à la défense fournit un soutien technique intégré pour la flotte de chasseurs CF-18 des Forces canadiennes.

La division Services à la défense fournit aussi le soutien logistique ainsi que des services d'entretien ou de maintenance d'avions et d'équipements pour le ministère de la Défense du Royaume-Uni, particulièrement dans le domaine des services de soutien à l'aviation, y compris la fourniture de services de maintenance et de soutien logistique intégré pour la flotte d'avions à turbopropulsion Tucano de la RAF. La division Services à la défense fournit aussi du 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 niveau au troisième niveau ainsi que la formation technique du personnel des forces aériennes royales et de l'Armée royale d'Oman.

La filiale américaine Bombardier Services Corporation fournit également le soutien logistique de la flotte d'avions C-23 de la garde nationale de l'armée des États-Unis.

● Formation au pilotage d'avions militaires

La division Services à la défense 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 1998-1999, 234 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, 1 552 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 (« NFTC »), 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 est offert à Moose Jaw, en Saskatchewan, et de la formation complémentaire au pilotage tactique de chasseurs qui est offerte à Cold Lake, en Alberta.

La division Services à la défense est également chargée de la fourniture de services à l'aviation et de services connexes aux fins des besoins du programme pilotage élémentaire des Forces aériennes royales du Royaume-Uni. La division fournit aussi le programme de vol complémentaire pour la Marine Royale du Royaume-Uni.

● **Services de modification et d'aménagement d'appareils**

La division Services à la défense effectue des modifications relatives à la fatigue structurale d'appareils Tucano pour le ministère de la Défense du Royaume-Uni ainsi que la conversion d'appareils Challenger aux fins de certaines missions pour les Forces canadiennes et d'autres forces aériennes. La division Services à la défense est également chargée de la peinture et de l'aménagement intérieur de tous les avions Regional Jet de Canadair de séries 100 et 200.

● **Services de police et d'ambulance aériennes**

La division Services à la défense 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 (SAS), du Royaume-Uni, qui comprend les sociétés Police Aviation Services Limited (PAS) et Medical Aviation Services Limited (MAS). SAS demeure le chef de file en ce qui a trait à la fourniture de tous les aspects de l'appui aérien des services de police et d'ambulance du Royaume-Uni.

À l'heure actuelle, PAS détient des contrats auprès de 14 autorités policières, représentant 20 corps de police individuels, et MAS, auprès de trois compagnies de services ambulanciers. PAS a récemment mis en service le premier hélicoptère d'exploitation homologué au Royaume-Uni, le MD 902 Explorer de Boeing.

● **Services de soutien de base**

La division Services à la défense 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 Bahrein. Elle est également responsable de la fourniture de services de contrôle de la circulation aérienne et de services connexes un peu partout au Royaume-Uni.

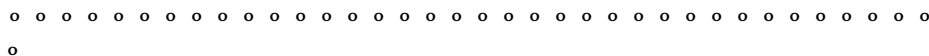
● **Systèmes sans pilote**

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

La division Services à la défense offre aussi un système de reconnaissance sans pilote en série, le système de reconnaissance sans pilote à décollage et atterrissage verticaux CL-327 Guardian*, version améliorée du CL-227 Sentinel*.

BOMBARDIER

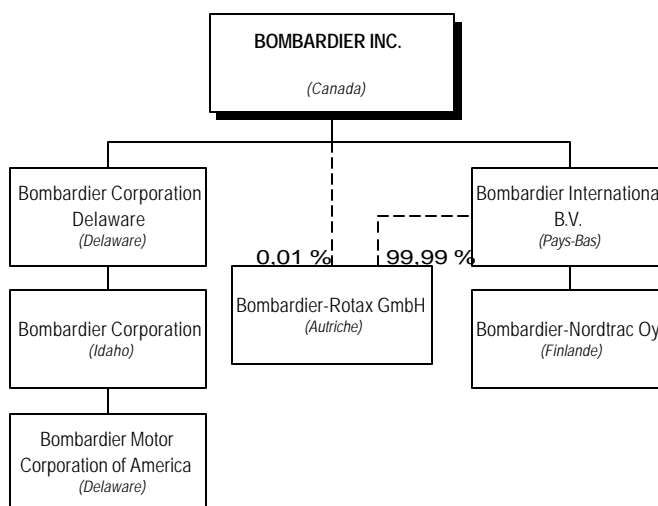
PRODUITS RÉCRÉATIFS



Les activités de Bombardier Produits récréatifs sont exercées par l'intermédiaire de six divisions : les Motoneiges et les motomarines, les Véhicules tout terrain, les Bateaux de sport, les Véhicules de proximité, les Moteurs et les Véhicules utilitaires.

Le centre administratif de Bombardier Produits récréatifs est situé à Montréal, Québec, Canada.

L'organigramme ci-dessous indique la dénomination et le territoire de constitution des filiales actives directes ou indirectes de la Société au 31 janvier 1999 qui relèvent de Bombardier Produits récréatifs. Bombardier détient, sauf indication contraire, la totalité des actions à droit de vote de ces sociétés. Aucune autre catégorie de titres de ces sociétés n'est en circulation.



Le tableau ci-après présente 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 de Bombardier Produits récréatifs. Ce tableau énumère également les produits fabriqués ou, le cas échéant, les activités exercées à ces installations.

Usines	Superficie (en mètres carrés)	Produits
Sherbrooke, Québec, Canada	35 302	Fabrication du véhicule de proximité de Bombardier (NV)
Valcourt, Québec, Canada	86 917	Fabrication de motoneiges Ski-Doo* et de motomarines Sea-Doo* ainsi que de composants connexes
Benton, Illinois, États-Unis	32 515	Fabrication de bateaux de sport Sea-Doo
Gunskirchen, Autriche	52 953	Fabrication de moteurs et de composants de moteurs pour les motoneiges Ski-Doo et Lynx*, les motomarines et les bateaux Sea-Doo, les petits avions et les avions ultra-légers, les motocyclettes et les scooters, de même que de moteurs à usages spécialisés

Usines	Superficie (en mètres carrés)	Produits
Rovaniemi, Finlande	5 574	Fabrication de motoneiges Lynx, Tundra* et Skandic* Wide Track ainsi que de composants de motoneiges
Granby, Québec, Canada	12 978	Fabrication et service après-vente de véhicules chenillés spécialisés destinés au damage des pentes de ski alpin et des sentiers de motoneige et de ski de fond

La distribution des produits fabriqués par Bombardier Produits récréatifs s'effectue à partir des centres de distribution situés dans les provinces d'Alberta et de Québec, au Canada, dans les États du Colorado, de l'Illinois, du Nevada, de l'Utah et du Wisconsin, aux États-Unis d'Amérique, et en Finlande. 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 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 motomarines

● 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. 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 1998-1999 comprend 35 modèles de la marque Ski-Doo présentés en sept catégories différentes et 16 modèles de marque Lynx offerts en six catégories différentes.

Les motoneiges Ski-Doo sont vendues en Amérique du Nord par l'entremise d'un réseau de quelque 815 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 indépendants, sauf en Suède et en Norvège, où Bombardier les vend à des concessionnaires autorisés par l'intermédiaire de filiales détenues à part entière.

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

● Motomarines

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

La gamme de motomarines de type « embarcation » offerte par Bombardier en 1999 comprend neuf modèles de la marque Sea-Doo.

Dotée d'un réseau de distribution qui s'étend maintenant à quelque 90 pays, Bombardier est bien placée pour tirer parti de son potentiel international, tout en consolidant et rehaussant sa position de chef de file au Canada et aux États-Unis, 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.

Véhicules tout terrain

En février 1998, Bombardier Produits récréatifs a pénétré le marché des VTT par suite du lancement du modèle Traxter*. 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 Traxter a été vendu à l'automne 1998. Le Traxter est promis à un brillant avenir dans un marché qui continue à prendre de l'expansion.

Six fabricants font concurrence à Bombardier dans le marché des VTT, soit Honda, Polaris, Yamaha, Suzuki, Arctic Cat et Kawasaki.

Bateaux de sport

Avec une gamme de produits comprenant quatre modèles de bateaux en 1999, Bombardier est le chef de file de ce secteur relativement nouveau qui offre un intéressant potentiel de croissance. Ses principaux concurrents sont Yamaha et Sugar Sand Marine.

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 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.

Moteurs

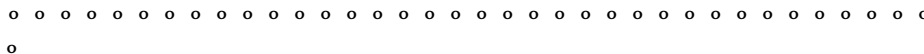
La filiale Bombardier-Rotax GmbH met au point, fabrique, commercialise et vend des moteurs à deux temps et à quatre temps sous la marque Rotax* dans son usine de Gunskirchen, en Autriche. Ces moteurs sont utilisés dans les motoneiges Ski-Doo et Lynx, les motomarines et les bateaux Sea-Doo et le nouveau 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 par l'intermédiaire de distributeurs indépendants.

Véhicules utilitaires

Les activités de Bombardier Produits récréatifs comprennent aussi 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.

Les principaux centres d'exploitation appartenant à la Société ou à une de ses filiales et qui se rapportent aux Véhicules utilitaires sont situés à Granby, Québec (Canada); les centres de distribution sont situés au Canada (dans les provinces de Québec et d'Alberta), aux États-Unis (dans les États du Colorado, du Nevada et de l'Utah) et en Europe (en Autriche, en France et en Suisse).

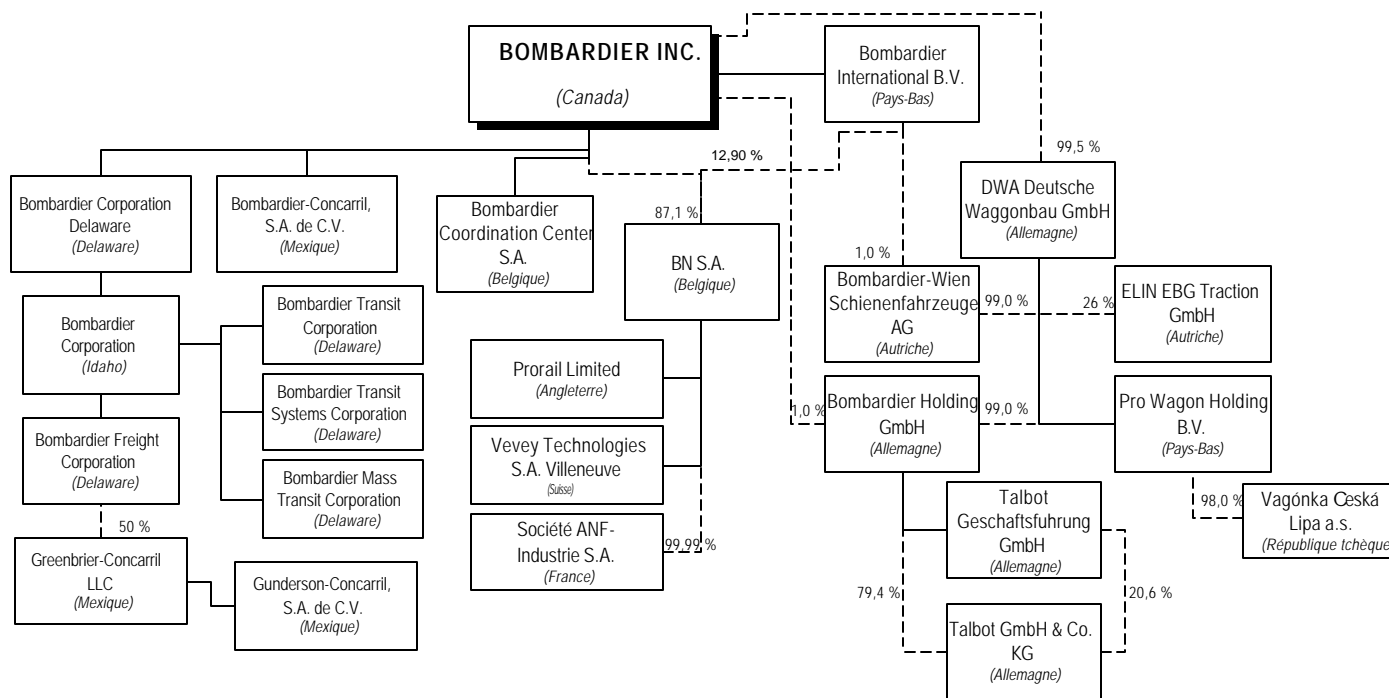
BOMBARDIER TRANSPORT



Bombardier Transport possède la technologie et les connaissances nécessaires pour produire une gamme de véhicules qui répondent à la plupart des besoins et des exigences 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. Les activités de Bombardier Transport comprennent, entre autres, la conception, la fabrication et la vente de véhicules de transport-passagers sur rail urbain, interurbain et de banlieue, ainsi que des systèmes intégrés de transport-passagers sur rail pour des projets clés en main. Bombardier Transport est également en mesure d'effectuer la remise à neuf de véhicules et de fournir une gamme complète de services de maintenance.

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

L'organigramme ci-dessous indique la dénomination et le territoire de constitution des filiales actives directes ou indirectes de la Société au 31 janvier 1999 qui relèvent de Bombardier Transport. Bombardier détient, sauf indication contraire, la totalité des actions à droit de vote de ces sociétés. Aucune autre catégorie de titres de ces sociétés n'est en circulation.



Le tableau ci-après présente 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. Ce tableau énumère également le type d'activités exercées ou de produits fabriqués à ces installations.

Usines	Superficie (en mètres carrés)	Produits
La Pocatière, Québec, Canada	52 403	Véhicules de transport en commun
Millhaven (Kingston), Ontario, Canada	15 387	Véhicules de transport en commun
Thunder Bay, Ontario, Canada	53 278	Véhicules de transport en commun
Plattsburgh, New York, États-Unis ⁽¹⁾	12 262	Véhicules de transport en commun
Barre, Vermont, États-Unis ⁽²⁾	9 996	Véhicules de transport en commun
Sahagún, Mexique	106 322	Véhicules de transport en commun et wagons de fret 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	79 262	Véhicules de transport en commun
Berlin, Allemagne	10 384	Composantes électriques
Görlitz, Allemagne	91 289	Véhicules de transport en commun
Halle, Allemagne	90 476	Véhicules de transport en commun
Niesky, Allemagne	47 349	Wagons de fret
Vetschau, Allemagne	11 478	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
Èeská Lipa, République tchèque	42 551	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.

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 ou 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 ainsi qu'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, en Russie et en Suisse. Enfin, en Asie, ces bureaux sont situés en Chine, 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, au Royaume-Uni et en Suisse, dont elle est propriétaire.

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.

Systèmes de transport

La division Systèmes de transport assume la responsabilité des activités reliées à la commercialisation, à l'ingénierie et à la gestion de projets de systèmes de transport clés en main. Dans le cadre de contrats internationaux relatifs à des projets de systèmes de transport, la division Systèmes de transport s'occupe de l'intégration des systèmes, 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 wagons de fret. L'usine effectue aussi la remise à neuf de véhicules.

BN S.A.

BN S.A., avec ses usines de Manage et de 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 transport-passagers sur rail, des automotrices, des voitures de métro lourdes et légères, des tramways à plancher surbaissé et du matériel de TGV (train à grande vitesse).

Société ANF-Industrie S.A.

Société ANF-Industrie S.A. 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 (train à grande vitesse), automotrices à deux niveaux et turbotrans. Elle offre également toute une gamme de bogies mécano-soudés.

Bombardier-Wien Schienenfahrzeuge AG

Bombardier-Wien Schienenfahrzeuge AG, dont l'usine est située à Vienne, en Autriche, fabrique des véhicules à usages spéciaux et des véhicules légers sur rail et a acquis une compétence dans le domaine de la fabrication de modules de train pour les autres divisions européennes de Bombardier Transport.

Prorail Limited

Prorail Limited, à partir de son usine de Wakefield, en Angleterre, s'occupe de la fabrication d'automotrices à un niveau et du reconditionnement de voitures de métro ainsi que de la conception et de la production de bogies. L'entreprise fabrique et rénove aussi des caisses de véhicules de transport-passagers sur rail et de locomotives destinées principalement au marché du Royaume-Uni.

Talbot GmbH & Co. KG

Talbot GmbH & Co. KG, 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.

DWA Deutsche Waggonbau GmbH

DWA Deutsche Waggonbau GmbH, 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.

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

Gunderson-Concarril, S.A. de C.V. est une filiale de Greenbrier-Concarril LLC, la coentreprise dans laquelle Bombardier et The Greenbrier Companies, Inc. détiennent chacune une participation de 50 %. Gunderson-Concarril, S.A. de C.V. fabrique, pour le compte de Greenbrier-Concarril LLC, des wagons de fret à l'usine de Bombardier-Concarril, S.A. de C.V. à Sahagún, au Mexique. Ces wagons de fret sont vendus par Greenbrier-Concarril LLC sur le marché nord-américain.

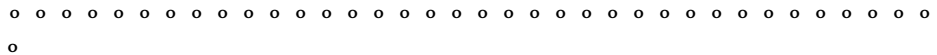
Vevey Technologies S.A. Villeneuve

Vevey Technologies S.A. Villeneuve, établie à Villeneuve, en Suisse, est une usine de fabrication de véhicules légers sur rail et elle s'occupe de la conception et de la fabrication de matériel roulant, notamment de tramways légers sur rail à plancher surbaissé, de métros urbains et d'automotrices, d'unités multiples et de bogies; elle fournit aussi des services de maintenance et de remise à neuf.

Vagónka Ěeská Lipa a.s.

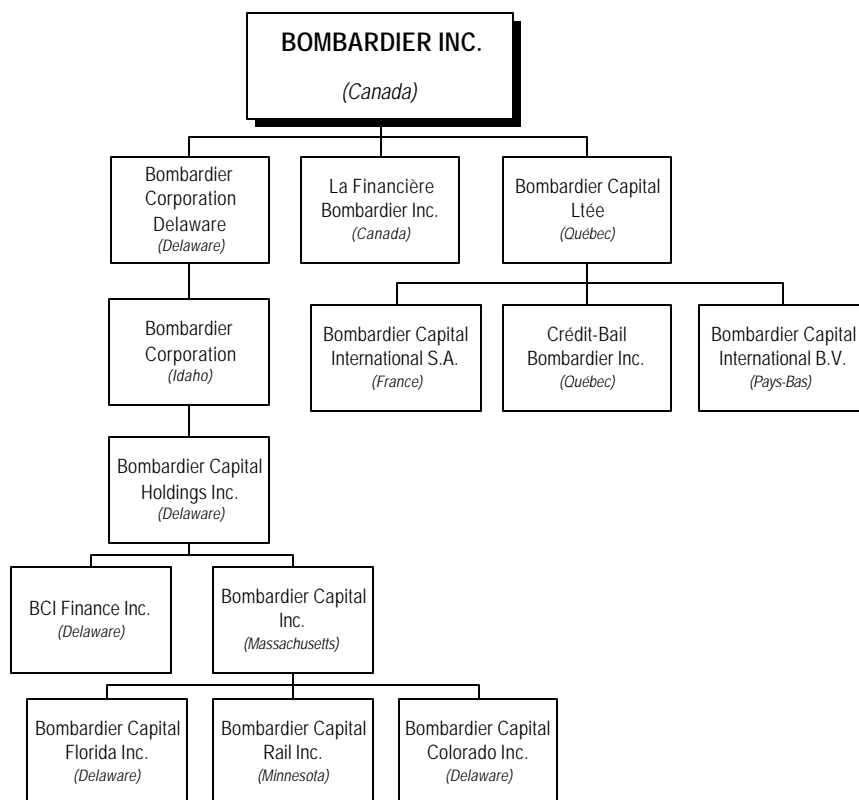
Vagónka Ěeská Lipa, établie à Ěeská Lipa, en République tchèque, est une usine de fabrication de sous-ensembles d'acier pour les wagons de fret et pour les voitures-passagers.

BOMBARDIER CAPITAL



Le centre administratif de Bombardier Capital est situé à Jacksonville, Floride (États-Unis).

L'organigramme ci-dessous indique la dénomination et le territoire de constitution des filiales actives directes ou indirectes de la Société au 31 janvier 1999 qui relèvent de Bombardier Capital. Bombardier détient, sauf indication contraire, la totalité des actions à droit de vote de ces sociétés. Aucune autre catégorie de titres de ces sociétés n'est en circulation.



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 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.

Les activités de financement à la consommation dans les marchés tant des produits récréatifs que des habitations usinées, les activités de location commerciale de produits comme le matériel et les logiciels dans les domaines de l'informatique et des télécommunications et la location de véhicules ferroviaires sont exercées par l'intermédiaire de trois divisions depuis 1997 : la division Financement à la consommation, la division Financement et gestion de technologies et la division Financement hypothécaire.

La mission principale de Bombardier Capital consiste à fournir à Bombardier un soutien en matière de financement de ventes 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 continue 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.

● Financement de stocks

Les divisions Financement de stocks (américaine, canadienne et internationale) fournissent du financement sur 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 segments de marché à l'égard desquels Bombardier Capital fournit actuellement du financement sur 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 motorisés 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 1999, Bombardier Capital fournissait du financement sur stocks à quelque 4600 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 sur stocks à des concessionnaires scandinaves. De plus, Bombardier Capital International S.A., filiale de Bombardier Capital Ltée qui exerce ses activités en France, fournit du financement sur stocks à des concessionnaires français. 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. Les activités internationales sont situées à Paris, en France, et à Rovaniemi, en Finlande.

● **Financement commercial et industriel**

La division Financement commercial et industriel fournit 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 fourni à des tiers clients de Bombardier pour les avions d'affaires neufs fabriqués par Bombardier et par des tiers, (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 location fourni sur une base provisoire aux clients qui achètent des avions commerciaux fabriqués par Bombardier, (v) le financement sur stocks accordé à Bombardier pour les avions d'affaires reçus à titre de reprise et détenus dans les stocks de Bombardier et (vi) le financement sur stocks accordé à certains concessionnaires américains qui vendent des avions d'affaires.

Le bureau 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, à Fort Lauderdale, en Floride, et à Toronto, en Ontario. Son entreprise de services de location et de gestion reliés aux véhicules ferroviaires, Bombardier Capital Rail Inc., exerce ses activités à Buffalo, au Minnesota, et compte des bureaux de vente à Tinley Park, dans l'Illinois, à Bala Cynwyd, en Pennsylvanie, et à Kansas City, au Missouri.

● **Financement à la consommation**

La division Financement à la consommation offre des produits financiers permettant aux consommateurs d'acquérir des produits et des services récréatifs. Elle continue d'axer 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 segments de marché 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, à Colorado Springs, au Colorado, et à Brossard, au Québec.

● **Financement et gestion de technologies**

La division Financement et gestion de technologies fournit surtout à des sociétés qui ont une bonne cote de crédit des services de location et de gestion des technologies pour l'équipement informatique et l'équipement 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 technologies 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 offre des services de prêts à la consommation dans le marché des habitations usinées. Elle offre une gamme variée de services de financement au détail aux acheteurs d'habitations 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 Financement hypothécaire génère des financements pour les habitations usinées par l'entremise d'un réseau de concessionnaires. Ces concessionnaires sont des détaillants qui vendent des habitations 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, et à Colorado Springs, au Colorado.

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 Services immobiliers 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.

BOMBARDIER

INTERNATIONAL



Bombardier International est chargé de repérer des occasions d'affaires pour les produits, les technologies et les compétences de la Société dans les marchés non traditionnels, d'élaborer des stratégies intégrées et adaptées à chaque pays en étroite collaboration avec les autres groupes commerciaux, d'étudier les occasions d'acquisitions et d'alliances stratégiques et d'y donner suite lorsqu'elles sont jugées appropriées et d'agir comme intervenant clé entre Bombardier et les autorités gouvernementales, les partenaires potentiels et les décideurs dans les pays ciblés.

Le bureau de représentation de la Société situé à Beijing est maintenant sous la responsabilité de Bombardier International.

3.2 Information sectorielle

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 23 des notes afférentes aux états financiers consolidés pour les exercices clos les 31 janvier 1999 et 1998, lesdits états financiers consolidés et notes, apparaissant aux pages 67 à 69 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1998-1999, 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 versera 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 la Corporation de développement des investissements du Canada, elle-même société à part entière du gouvernement fédéral 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 d'utiliser 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 la convention 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 contrepartie 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 dans ladite convention.

3.4 Recherche

Bombardier consacre annuellement une partie 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 1999 et 1998 apparaissant à la page 61 du Rapport annuel de la Société. Ces investissements viennent appuyer les compétences et le savoir-faire des ingénieurs et techniciens qui constituent actuellement les ressources de conception et d'ingénierie de Bombardier.

3.5 Environnement

Durant l'exercice 1998-1999, 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 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.

Un avis de non-conformité a été délivré à l'encontre d'une usine de fabrication allemande. Des mesures correctives seront mises en application au cours de l'exercice 1999-2000. Aucune autre poursuite judiciaire n'a été engagée à l'encontre de la Société ou de ses filiales quant aux conséquences courantes de leurs activités sur le plan environnemental au cours de l'exercice 1998-1999.

Bombardier avait déclaré, au cours d'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 1998-1999. 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 au cours de la période à venir.

Dans le cadre du processus d'intégration de DWA Deutsche Waggonbau GmbH, 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. Des documents officiels reconnaissant cette responsabilité ont été reçus des autorités du gouvernement fédéral d'Allemagne ou des autorités d'État allemandes au cours de l'exercice. La nécessité d'entreprendre de nouveaux travaux correctifs n'a pas été encore clairement établie. Les coûts de ces activités ne sont pas connus. Les coûts reliés à la poursuite des programmes correctifs en cours ne sont pas significatifs pour DWA ou pour Bombardier.

3.6 Ressources humaines

Le tableau suivant présente la répartition des employés de Bombardier au 31 janvier 1999 comparativement au 31 janvier 1998 :

	Nombre d'employés au 31 janvier	
	1999	1998
Bombardier Aéronautique ⁽¹⁾	31 194	28 746
Bombardier Produits récréatifs ⁽¹⁾	4 691	5 369
Bombardier Transport	15 496	12 799
Bombardier Capital.....	1 174	766
Siège social.....	145	98
Total	52 700	47 778

(1) Les nombres sont redressés afin d'inclure les anciens employés de Bombardier Services.

En Amérique du Nord, à la fin de l'exercice 1998-1999, 13 979 employés de Bombardier étaient représentés par des associations accréditées en vertu de 16 conventions collectives distinctes. Ces conventions expirent à différentes dates du 31 mai 1999 au 30 septembre 2003.

En Europe, plus de 15 conventions collectives sont en vigueur. Des syndicats nationaux représentent les employés au sein des filiales ou divisions et des négociations nationales ou 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 31 décembre 1998 au 30 juin 2003.

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)	1999	1998	1997	1996 redressé ⁽²⁾	1995 redressé ⁽²⁾
Revenus	11 500,1	8 508,9	7 975,7	7 123,4	5 943,0
Bénéfice net.....	554,0	420,2	406,2	158,0 ⁽⁵⁾	247,3
Total de l'actif	14 272,2	10 575,2	7 950,3	6 392,6	5 461,8
Dette à long terme	2 575,9	1 639,6	1 524,2	1 311,4	1 185,5
Billets convertibles – composante avoir.....	180,5	165,8	152,3	139,9	128,6
Actions privilégiées série 1 rachetables ⁽⁶⁾	---	---	30,9	30,9	31,5
Actions privilégiées série 2 rachetables ⁽⁷⁾	300,0	300,0	---	---	---
Bénéfice par action ⁽³⁾⁽⁴⁾					
Non dilué	0,77	0,59	0,59	0,22 ⁽⁵⁾	0,36
Dilué.....	0,76	0,58	0,58	0,22	0,35
Dividendes par action					
privilégiée série 1 rachetable	---	0,77955	1,87500	1,87500	1,87500
privilégiée série 2 rachetable	1,37500	0,95120	---	---	---
classe A ⁽³⁾⁽⁴⁾	0,17000	0,15000	0,10000	0,10000	0,07500
subalterne classe B ⁽³⁾⁽⁴⁾	0,17313	0,15313	0,10313	0,10313	0,07813

(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 pour l'exercice clos à la même date. Les résultats consolidés pour l'exercice clos le 31 janvier 1997 comprennent les résultats de la division 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 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.

(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'intérêts 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 10 juillet 1998.

(4) 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.

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

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

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

Informations financières consolidées trimestrielles (non vérifiées)

(en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)	1998-1999			
	<u>4^e trim.</u>	<u>3^e trim.</u>	<u>2^e trim.</u>	<u>1^{er} trim.</u>
Revenus	4 044,2	2 620,0	2 488,3	2 347,6
Bénéfice net	193,7	125,5	122,7	112,1
Bénéfice par action				
Non dilué ⁽³⁾	0,27	0,17	0,17	0,16
Dilué ⁽³⁾	0,27	0,17	0,16	0,16
Dividendes par action				
privilégiée série 2 rachetable ⁽²⁾	0,34375	0,34375	0,34375	0,34375
classe A ⁽³⁾	0,04250	0,04250	0,04250	0,04250
subalterne classe B ⁽³⁾	0,04250	0,04250	0,04250	0,04563

(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 ⁽³⁾	0,21	0,14	0,12	0,12
Dilué ⁽³⁾	0,20	0,14	0,12	0,12
Dividendes par action				
privilégiée série 1 rachetable ⁽¹⁾	---	---	0,31080	0,46875
privilégiée série 2 rachetable ⁽²⁾	0,34375	0,34375	0,26370	---
classe A ⁽³⁾	0,03750	0,03750	0,03750	0,03750
subalterne classe B ⁽³⁾	0,03750	0,03750	0,03750	0,04063

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

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

(3) Les données sont redressées pour tenir compte des fractionnements d'actions à raison de deux pour une qui ont eu lieu le 10 juillet 1998.

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 paiement 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 paiement 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 1999 et le 31 janvier 1998 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 1998-1999 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 1999 et le 31 janvier 1998, au sommaire des principales conventions comptables et aux notes afférentes aux états financiers consolidés aux pages 49 à 67 du Rapport annuel de la Société pour l'exercice 1998-1999, 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 des fins de négociation à la cote des bourses de Montréal et de Toronto. Les actions subalternes à droit de vote classe B sont également inscrites à des fins de négociation à la cote de la Bourse de Francfort, en Allemagne, et de la Bourse de Bruxelles, 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 1999 et le 31 janvier 1998.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	Exercices clos les 31 janvier			
	1999		1998	
	total	par action	total	par action
Actions privilégiées série 1 rachetables	---	---	1,0	0,77955 ⁽¹⁾
Actions privilégiées série 2 rachetables	15,4	1,37500	11,4	0,95120 ⁽²⁾
Actions classe A	30,0	0,17000	26,6	0,15000 ⁽³⁾
Actions subalternes à droit de vote classe B	87,3	0,17313	76,5	0,15313 ⁽³⁾

- (1) Les actions privilégiées série 1 ont été rachetées le 30 juin 1997. Le montant du dividende indiqué représente le dividende payé 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.
- (3) Les données sont redressées pour tenir compte des fractionnements d'actions à raison de deux pour une qui ont eu lieu le 10 juillet 1998.

Les statuts de la Société prévoient qu'aucun dividende ne peut être payé 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 pour 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 un dividende non cumulatif au taux de \$0,003125 par action par année; lorsqu'un dividende au taux de \$0,003125 par action par année est déclaré et payé 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 de ses 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 au 19 avril 1999, 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 au 19 avril 1999		
		Actions classe A	Actions subalternes à droit de vote classe B	Actions privilégiées série 2
YVAN ALLAIRE Westmount (Québec) Vice-président exécutif de la Société et président du conseil de Bombardier Capital	1998 à ce jour	4 864	115 145	0
LAURENT BEAUDOIN, CC, FCA ^{(1)(a)(c)} Westmount (Québec) Président du conseil et du comité exécutif de la Société	1975 à ce jour	241 280	1 760 192	0
J.R. ANDRE BOMBARDIER ^{(a)(c)} Île-des-Sœurs, Verdun (Québec) Vice-président du conseil de la Société	1975 à ce jour	(2)	34 597	0
JANINE BOMBARDIER Westmount (Québec) Présidente et gouverneur Fondation J. Armand Bombardier, organisme de charité	1984 à ce jour	(3)	0	0
ROBERT E. BROWN Westmount (Québec) Président et chef de la direction de la Société	1999 à ce jour	0	24 143	0
ANDRE 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	0	63 200	0
JEAN-LOUIS FONTAINE ^{(4)(a)(b)} Westmount (Québec) Vice-président du conseil de la Société	1975 à ce jour	2 048 736	36 313	0
L'HON. JEAN-PIERRE GOYER, C.P., c.r. ^(b) Île-des-Sœurs, Verdun (Québec) Avocat et administrateur de sociétés	1982 à ce jour	0	13 800	0
PIERRE LEGRAND, c.r. ^{(a)(b)(c)} Île-des-Sœurs, Verdun (Québec) Associé principal Ogilvy Renault, avocats	1975 à ce jour	3 584	0	0

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 au 19 avril 1999		
		Actions classe A	Actions subalternes à droit de vote classe B	Actions privilégiées série 2
L'HON. PETER LOUGHEED, C.P., CC, c.r. Calgary (Alberta) Avocat conseil Bennett Jones, avocats	1986 à ce jour	0	3 200	0
DONALD C. LOWE ^(b) Toronto (Ontario) Administrateur de sociétés et consultant	1987 à ce jour	0	266 000	0
JEAN C. MONTY Montréal (Québec) Président et chef de l'exploitation BCE Inc. Président du conseil et chef de la direction Bell Canada	1998 à ce jour	0	5 000	0
PAUL M. TELLIER Westmount (Québec) Président-directeur général Canadien National, société de transport	1997 à ce jour	0	4 000	0
WILLIAM I.M. TURNER, JR., CM ^{(a)(c)} Westmount (Québec) Président du conseil et chef de la direction Exsultate Inc., société de gestion	1976 à ce jour	188 000	30 500	0
HUGO UYTERHOEVEN Boston (Massachusetts), États-Unis Timken Professor of Business Administration Emeritus, Harvard Business School	1983 à ce jour	0	0	0

(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 35 111 744 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 36 543 744 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 35 111 744 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 34 311 744 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
Pierre Beaudoin Île-des-Sœurs, Verdun (Québec)	Président et chef de l'exploitation, Bombardier Produits récréatifs
Yvon Beauregard Brossard (Québec)	Vice-président, santé/sécurité et environnement
Richard Bradeen Westmount (Québec)	Vice-président, acquisitions et alliances stratégiques
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
Michael S. Graff Montréal (Québec)	Président et chef de l'exploitation, Bombardier Aéronautique
Robert Greenhill Montréal (Québec)	Vice-président, initiatives stratégiques
Paul H. Larose ⁽¹⁾ 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
Louis Morin ⁽²⁾ Kirkland (Québec)	Vice-président, finances
Michael O'Bree Beaconsfield (Québec)	Vice-président, vérification interne
Barry J. Olivella Franklin Centre (Québec)	Vice-président, projets spéciaux
Ingeborg Rittweiler Île-Bizard (Québec)	Vice-présidente, Six Sigma
Pierre-André Roy Jacksonville (Floride)	Président et chef de l'exploitation, Bombardier Capital
Jacques Savard Beaconsfield (Québec)	Vice-président et contrôleur
Marie-Claire Simoneau Montréal (Québec)	Adjoint exécutif au président du conseil
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

(1) Paul Larose, qui prendra sa retraite le 30 septembre 1999, a occupé le poste de vice-président, finances jusqu'au 1^{er} avril 1999, date à laquelle il est devenu conseiller de Louis Morin.

(2) Louis Morin est devenu vice-président, finances de la Société en date du 1^{er} avril 1999.

Le 19 avril 1999, 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 2 490 820 actions classe A et de 3 666 504 actions subalternes à droit de vote classe B, soit 1,41 % et 0,72 %, 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 de la Société et de président du conseil de Bombardier Capital depuis le 1^{er} février 1999. Avant cette date, il était 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, il est conseiller auprès du président du conseil et du comité exécutif de la Société;
- Laurent Beaudoin occupe le poste de président du conseil et du comité exécutif de la Société depuis le 1^{er} février 1999; avant cette date, il était 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 Produits de consommation motorisés, depuis le 15 mai 1996; avant cette date, il était président de ce groupe depuis le 1^{er} avril 1996; auparavant, il était président de la Division Sea-Doo/Ski-Doo depuis le 1^{er} février 1994;
- Yvon Beauregard occupe le poste de vice-président, santé/sécurité et environnement de la Société depuis le 1^{er} février 1999; avant cette date, il était vice-président, environnement de la Société depuis le 1^{er} novembre 1993;
- Richard Bradeen occupe le poste de vice-président, acquisitions et alliances stratégiques de la Société depuis le 1^{er} février 1999; avant cette date, il était vice-président, acquisitions de la Société 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 la direction de la Société depuis le 1^{er} février 1999; avant cette date, il était 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 du 1^{er} avril 1996 au 18 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;
- 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;
- 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 occupait le poste de président et chef de l'exploitation de cette entreprise depuis mai 1991;
- Michael S. Graff occupe le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique depuis le 1^{er} février 1999; avant cette date, il était président de la division Avions d'affaires de Bombardier Aéronautique depuis le 1^{er} juin 1996. Avant de se joindre à la Société, il était associé au sein de la société de consultation McKinsey & Compagnie;

- 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; avant mai 1995, il occupait un poste de direction au sein de la société de consultation McKinsey & Compagnie;
- 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 était directeur et directeur principal, services aux grandes entreprises, à la Banque Nationale du Canada, du 1^{er} mai 1993 au 30 septembre 1996;
- 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;
- Jean C. Monty occupe le poste de président et chef de l'exploitation de BCE Inc. depuis le 1^{er} octobre 1997 et celui de président du conseil et chef de la direction de Bell Canada depuis le 28 février 1998; auparavant, il était président et chef de la direction de Northern Telecom Limitée de mars 1993 à février 1997, alors qu'il était devenu vice-président du conseil et chef de la direction de cette société;
- Louis Morin occupe le poste de vice-président, finances de la Société depuis le 1^{er} avril 1999; du 1^{er} mars 1997 au 31 mars 1999, il était vice-président, finances de Bombardier Aéronautique; auparavant, il a été vice-président et contrôleur de la Société du 1^{er} octobre 1996 au 28 février 1997 et vice-président, gestion financière, secteur de l'aéronautique, du 1^{er} février 1993 au 30 septembre 1996;
- Michael O'Bree occupe le poste de vice-président, vérification interne de la Société depuis le 1^{er} octobre 1996; avant cette date, il a été contrôleur de la division Avions de transport régional de Bombardier du 1^{er} mars 1995 au 30 septembre 1996; antérieurement, il occupait le poste de vice-président, vérification interne de la Société depuis 1989;
- Barry J. Olivella occupe le poste de vice-président, projets spéciaux de la Société depuis le 1^{er} février 1999; avant cette date, il était vice-président, acquisitions et alliances stratégiques de la Société depuis avril 1990;
- Ingeborg Rittweiler occupe le poste de vice-présidente, Six Sigma de la Société depuis le 1^{er} avril 1999; avant cette date, elle était vice-présidente, Six Sigma de Bombardier Aéronautique depuis le 8 décembre 1997; auparavant, elle était directrice, Six Sigma de Bombardier Aéronautique depuis le 1^{er} février 1997; avant cette date, elle était directrice, contrôle de la qualité chez Bombardier Aéronautique depuis le 5 mars 1994;
- 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 était 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;
- Jacques Savard occupe le poste de vice-président et contrôleur de la Société depuis le 1^{er} avril 1999; avant cette date, il était vice-président, finances et technologies de l'information de Bombardier Produits récréatifs depuis le 1^{er} mars 1997; auparavant, il était vice-président, finances de Bombardier Aéronautique depuis juillet 1996, après avoir été vice-président, finances de Short Brothers plc depuis le 4 avril 1994;
- Marie-Claire Simoneau occupe le poste d'adjoint exécutif au président du conseil depuis le 1^{er} février 1999; avant cette date, elle était adjoint exécutif au chef de la direction depuis le 21 avril 1986;
- Richard T. Sloan occupe le poste de vice-président et directeur général, ingénierie financière de la Société depuis le 1^{er} juillet 1996; avant cette date, il était vice-président et directeur général, unité d'ingénierie financière de Bombardier Capital Inc. depuis le 1^{er} janvier 1994; 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 occupait aussi 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 d'actions 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 d'administrateurs. Des informations financières supplémentaires, y compris les états financiers vérifiés comparatifs consolidés, sont fournies dans le Rapport annuel de la Société aux actionnaires relatif à son exercice clos le 31 janvier 1999. 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 ou par consultation du site Web de Bombardier à l'adresse suivante : www.bombardier.com.