BOMBARDIER

BOMBARDIER
AÉRONAUTIQUE

BOMBARDIER
PRODUITS RÉCRÉATIFS

BOMBARDIER
TRANSPORT

BOMBARDIER
SERVICES

BOMBARDIER
CAPITAL

RAPPORT ANNUEL

Exercice clos

le 31 janvier 1998

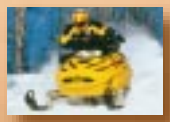


Table des matières

Faits saillants 1

Activités 2

Rapport aux actionnaires 4

Responsabilité sociale 7

La protection de l'environnement 8

Discussion et analyse de la direction 9

- Bombardier Aéronautique 10
- Bombardier Produits récréatifs 16
- Bombardier Transport 20
- Bombardier Services 25
- Bombardier Capital 28
- Six Sigma 31
- Résultats consolidés 32

Section financière 37

Divisions et filiales 70

Conseil d'administration et direction 72

Renseignements aux actionnaires 73

BOMBARDIER

Depuis janvier 1998, Bombardier a une nouvelle identité visuelle. Conçue dans un esprit de continuité et d'évolution, la nouvelle identité visuelle de Bombardier évoque son histoire de plus de 50 ans tout en mettant en valeur les domaines d'activité dans lesquels la Société exerce ses compétences : aéronautique, produits récréatifs, transport, services et services financiers et immobiliers.

Les nouveaux logos de ces domaines d'activité se retrouvent sur la page couverture de ce rapport.

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

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

Tous droits réservés
Bombardier Inc. 1998

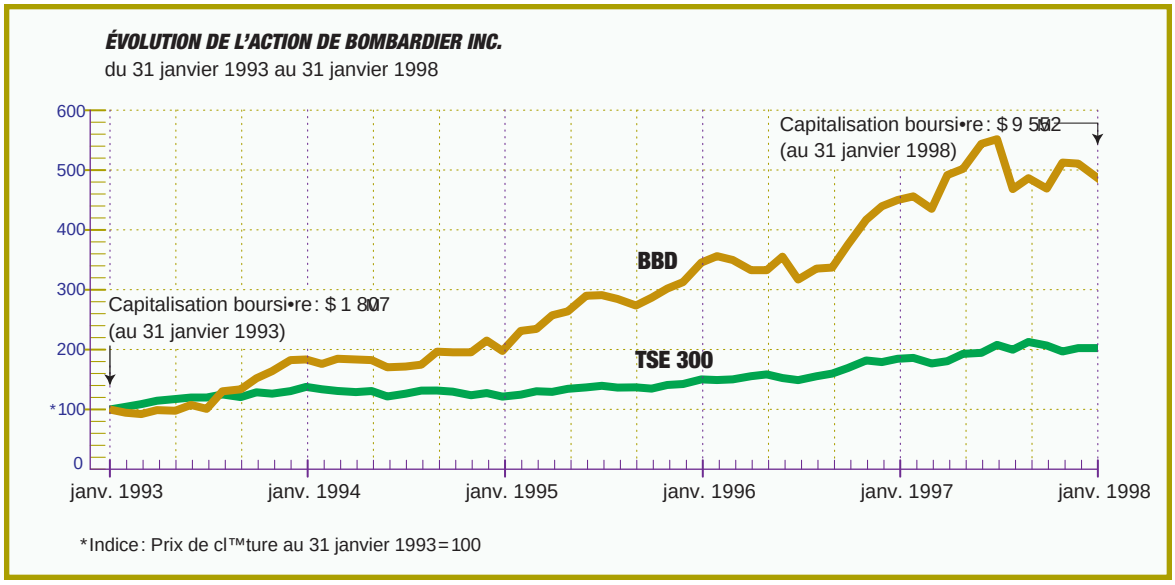
Faits saillants

Bombardier Inc.

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

Pour les exercices clos le 31 janvier	1998	1997
Revenus	$ 8 508,9	$ 7 975,7
Bénéfice avant impôts sur le revenu	$ 627,2	$ 606,3
Impôts sur le revenu	$ 207,0	$ 200,1
Bénéfice net	$ 420,2	$ 406,2
Bénéfice par action	$ 1,18	$ 1,18
Dividende par action ordinaire :		
Classe A	$ 0,30000	$ 0,20000
Classe B	$ 0,30625	$ 0,20625

Aux 31 janvier	1998	1997
Total de l'actif	$ 10 575,2	$ 7 950,3
Avoir des actionnaires	$ 2 889,3	$ 2 212,6
Acquisitions d'immobilisations	$ 262,6	$ 232,4
Carnet de commandes	$ 18 104,1	$ 10 411,4
Valeur comptable de l'action ordinaire	$ 7,14	$ 6,01
Nombre d'actions ordinaires	339 459 224	337 638 037
Actionnaires inscrits	10 781	11 541



Activités

Bombardier Aéronautique

Bureau de direction :
Dorval (Québec)

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

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

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

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

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

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

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

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

Bombardier Produits récréatifs

Bureau de direction :
Montréal (Québec)

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

Produits marins (États-Unis, Canada)
•Bureau de direction : Melbourne (Floride) •Installations de production : Valcourt (Québec); Benton (Illinois) •Principaux produits : les motomarines Sea-Doo* et les bateaux Sea-Doo •Distribution : Sherbrooke (Québec); Wausau (Wisconsin)

Rotax (Autriche)
•Bureau de direction : Gunskirchen •Installations de production : Gunskirchen •Principaux produits : moteurs Rotax* pour les motoneiges, les véhicules tout-terrain, les motomarines et les bateaux de Bombardier, et pour motocyclettes, scooters, petits avions et avions ultra-légers

Véhicules de proximité (Canada)
•Bureau de direction : Sherbrooke (Québec) •Installations de production : Sherbrooke (Québec) •Principal produit : véhicules de proximité (NV*)

Bombardier Services

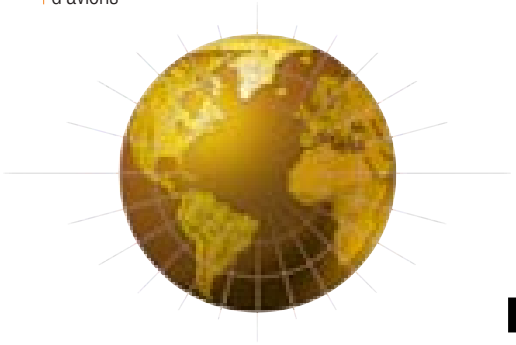
Bureau de direction :
Montréal (Québec)

Services à la défense (Canada)
•Bureau de direction : Mirabel (Québec) •Principaux services et produits : soutien technique pour les avions militaires; modification d'aéronefs en vue de missions spéciales; formation au pilotage; système de reconnaissance sans pilote Guardian* (CL-327*); indicateur d'atterrissage CL-352*; peinture et aménagement de l'appareil Regional Jet de Canadair

Services à la défense (Royaume-Uni)
•Bureau de direction : Christchurch (Dorset) •Principaux services et produits : services techniques et de soutien pour avions à l'intention de clients du secteur militaire, incluant gestion d'installations, entretien d'avions, formation au pilotage et soutien logistique y compris des opérations clés en main; équipement de simulation et d'entraînement; cibles aériennes

Services à l'aviation commerciale (États-Unis)
•Bureau de direction : Chicago (Illinois) •Installations de service : Bridgeport (Virginie Occidentale) •Principaux services : services techniques et de soutien pour avions à l'intention des compagnies aériennes, incluant maintenance d'avions, soutien logistique pour pièces de rechange, réparation et remise à neuf de pièces de rechange

Véhicules utilitaires (Canada)
•Bureau de direction : Granby (Québec) •Installations de production : Granby (Québec) •Principaux produits et services : service de damage de neige; véhicules chenillés pour l'entretien des pentes de ski alpin et des sentiers de motoneiges et de ski de fond; véhicules chenillés pour l'entretien municipal; véhicules chenillés pour les travaux spéciaux des services d'utilité publique et le transport en terrains difficiles



BOMBARDIER

BOMBARDIER

Domaines d'activité
Aéronautique
Produits récréatifs
Transport
Services
Services financiers et immobiliers

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

Nombre d'employés
47 000

Marchés
Sur les cinq continents, avec forte concentration en Amérique du Nord et en Europe. Plus de 88 % des revenus réalisés sur des marchés à l'extérieur du Canada.

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

Les adresses des divisions et filiales figurent en pages 70 et 71.

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

Bombardier Transport

Bureau de direction :
Saint-Bruno (Québec)
Autres bureaux : Bruxelles (Belgique), Hong Kong

Activités nord-américaines

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

Auburn (États-Unis)
•Bureau de direction : Auburn (New York) •Installations de production : Auburn (New York) •Principales activités : usinage de blocs moteurs; fabrication de composants pour Bombardier Transport et Bombardier Aéronautique

Bombardier Transit Corporation (États-Unis)
•Bureau de direction : New York (New York) •Autres bureaux : Bensalem (Pennsylvanie); Washington (D.C.); Sacramento (Californie); Orlando (Floride) •Activités : commercialisation de véhicules de transport en commun

Bombardier Mass Transit Corporation (États-Unis)
•Bureau de direction : Plattsburgh (New York) •Installations de production : Barre (Vermont); Plattsburgh (New York) •Activités : fabrication de composants, assemblage et essai de véhicules de transport en commun

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

Concarril (Mexique)
•Bureau de direction : México (D.F.) •Installations de production : Sahagún (Hidalgo) •Principaux produits : voitures de métro; voitures de métro léger

Activités européennes

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

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

BWS (Autriche)
•Bureau de direction : Vienne •Installations de production : Vienne •Principaux produits : véhicules légers sur rail (tramways, métro léger, Tram-Train)

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

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

DWA (Allemagne, Suisse, République tchèque)
•Bureau de direction : Berlin •Installations de production : Bautzen, Berlin, Görlitz, Halle, Niesky, Vetschau (Allemagne); Villeneuve (Suisse); Ceská Lípa (République tchèque) •Principaux produits : véhicules légers sur rail; voitures de train-passagers à simple et double niveau; rames automotrices diesel et électriques; wagons de train de marchandises; bogies

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

Bombardier Capital

Bureau de direction :
Colchester (Vermont)

Bombardier Capital Inc. (États-Unis)
•Bureau de direction : Colchester (Vermont) •Services : financement de stocks dans une variété de secteurs; financement et location d'avions et d'équipements commerciaux et industriels; gestion, location et financement de technologies et services de communications de manufacturiers à concessionnaires pour les usagers d'ordinateurs et d'équipements de télécommunications; financement aux détaillants de produits récréatifs et prêts hypothécaires sur des maisons usinées •Bureau de ventes : Atlanta (Georgie); Garden City (New York); Londonderry (New Hampshire); Jacksonville et Fort Lauderdale (Floride)

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

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

Bombardier Capital Ltée (Canada)
•Bureau de direction : Valcourt (Québec) •Services : financement de stocks pour les marchés canadien et international; financement et location d'équipements industriels; financement aux détaillants de produits récréatifs •Bureau de ventes : Brossard (Québec)

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

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

Bombardier Capital International S.A. (France)
•Bureau de direction : Paris •Services : financement de stocks et autres services de financement en Europe

NorRail Inc. (États-Unis)
•Bureau de direction : Buffalo (Minnesota) •Services : financement et services pour les marchés de wagons ferroviaires •Bureaux de ventes : Chicago (Illinois); Philadelphie (Pennsylvanie); Kansas City (Missouri)

Bombardier Capital Mortgage Securitization Corporation (États-Unis)
•Bureau de direction : Colchester (Vermont) •Services : prêts hypothécaires sur des maisons usinées

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

Rapport aux actionnaires

Bombardier a, au cours de l'exercice 1997-1998, augmenté ses revenus à $8,5 milliards, en hausse de 7 %, tandis que le bénéfice net s'est légèrement amélioré par rapport à l'exercice précédent en dépit des difficultés éprouvées par Bombardier Produits récréatifs.

Tous les autres secteurs, en particulier l'aéronautique, ont affiché une meilleure performance qui a compensé la chute du bénéfice avant impôts sur le revenu qu'a connue celui des produits récréatifs. Bombardier Produits récréatifs avait contribué d'une façon exceptionnelle à la rentabilité de la Société au cours des dernières années; durant l'exercice clos le 31 janvier 1997, par exemple, il avait dégagé un bénéfice avant impôts de $212,3 millions, soit 35 % de l'ensemble du bénéfice avant impôts de la Société.

Laurent Beaudoin, président du conseil et chef de la direction

Durant le dernier exercice, c'est Bombardier Aéronautique qui a fait la plus importante contribution au bénéfice avant impôts accroissant sa part du bénéfice avant impôts à 74 % comparativement à 45 % l'année précédente, grâce à des ventes accrues et à une marge bénéficiaire nettement améliorée.

Encore une fois, les avantages de notre diversification dans des secteurs soumis à des cycles de marché et d'investissement différents ont été mis en évidence. Cette orientation nous permet de maintenir le cap sur la croissance tout en dégageant pour nos actionnaires un rendement nettement supérieur à la moyenne.

Les perspectives qui s'offrent à nous pour les années à venir demeurent excellentes.

Carnet de commandes

À la fin de l'exercice, notre carnet de commandes avait atteint le montant record de $ 18,1 milliards, en hausse de 74 % sur un carnet de $ 10,4 milliards un an plus tôt.

Grâce aux 317 commandes fermes obtenues pour ses divers appareils au cours de l'exercice, Bombardier Aéronautique affichait 406 avions en commande au 31 janvier 1998 en comparaison de 267 à la fin de l'exercice 1996-1997. En valeur, le carnet de commandes atteignait un montant de $ 10,1 milliards.

En plus de s'enrichir des commandes de la Deutsche Waggonbau AG, Bombardier Transport ajoutait à son carnet l'imposante commande de 680 voitures pour le métro de New York, d'une valeur de $ 1,25 milliard. Pour une seconde fois de son histoire, Bombardier Transport remportait la plus grande partie d'une commande majeure octroyée par les autorités du transport de la ville de New York. Le carnet de commandes s'établissait ainsi au niveau record de $ 6,5 milliards à la fin de l'exercice, sans compter la commande de $ 2 milliards reçue de Virgin Rail au Royaume-Uni au début du nouvel exercice.

Bombardier Services a de son côté remporté le plus important contrat de sa jeune histoire, obtenant du gouvernement canadien le feu vert pour la mise en oeuvre du programme d'entraînement en vol des pilotes de l'OTAN au Canada. En conséquence, un montant de $ 1,3 milliard a été inscrit à son carnet de commandes qui atteignait $ 1,5 milliard à la fin de l'année.

Des objectifs élevés

Avec une base aussi solide, nous sommes confiants d'atteindre les objectifs de croissance élevés que nous nous sommes fixés, soit de doubler nos revenus sur une période de cinq ans et de porter notre marge bénéficiaire avant impôts à 9 %.

Bien qu'ils soient ambitieux, nos objectifs de croissance des revenus et de la marge bénéficiaire sont réalistes car ils sont fondés sur nos diverses compétences.

L'augmentation de nos parts de marché constitue une voie naturelle de croissance, mais celle-ci proviendra, dans une mesure de plus en plus grande, des nombreux nouveaux produits et services déjà mis au point ou en voie de l'être et qui se succéderont sur le marché au cours des prochains exercices.

Bombardier Aéronautique bénéficiera, au cours du nouvel exercice, des premières livraisons des avions d'affaires Learjet 45 et Global Express, deux des quatre appareils que nous avons lancés ces dernières années. Deux nouveaux avions régionaux à 70 places seront ensuite mis en service, l'appareil à turbopropulsion Dash 8, de série 400, en 1999, et le Regional Jet de Canadair, de série 700, en l'an 2000.

Quelques membres de la haute direction, de gauche à droite: Marie-Claire Simoneau, Jean Rivard, Jean-Louis Fontaine, Paul Larose, Yvan Allaire et Laurent Beaudoin

Ces dernières années, Bombardier Transport a mis au point des technologies et des produits novateurs grâce auxquels il réalise déjà des percées importantes. Conçue d'abord pour le marché allemand, la nouvelle automotrice TALENT* a décroché en Norvège un premier contrat à l'exportation. En outre, la technologie du train à inclinaison, développée pour le Corridor Nord-Est des États-Unis, a été retenue pour les automotrices qui seront livrées à Virgin Rail au Royaume-Uni.

Bombardier Produits récréatifs vient tout juste de lancer un premier modèle de véhicule tout-terrain, le Traxter* de Bombardier, qui s'ajoutera à la famille des produits vendus dans nos réseaux de distribution. Avec le véhicule électrique de proximité NV, nous attaquons un marché dont le potentiel reste à déterminer. Les moteurs Rotax connaissent une croissance intéressante avec la mise au point de nouveaux moteurs de scooters, de motocyclettes et d'avions ultra-légers pour divers fabricants.

Le développement de services liés à nos produits et à nos compétences constitue un autre pôle de croissance prometteur pour la Société. Certains sont offerts par nos groupes manufacturiers comme Bombardier Aéronautique, pour les services à l'aviation d'affaires, et Bombardier Transport, pour la maintenance des voitures de transport-passagers ferroviaires. D'autres, tels l'entretien d'avions commerciaux exploités par les transporteurs régionaux, les services à la défense ou la gestion de programmes de formation au pilotage d'avions militaires, ont été regroupés dans Bombardier Services.

Nous entendons également assurer la croissance en élargissant la gamme des services financiers offerts par Bombardier Capital : financement hypothécaire de maisons usinées, financement au détail de produits de consommation vendus par les concessionnaires dont nous finançons les inventaires, financement par crédit-bail de wagons de marchandises, ainsi que financement d'équipement informatique et de télécommunications.

Expansion géographique

Notre expansion dans des marchés géographiques où nous ne sommes pas encore très présents constitue une autre source potentielle de croissance. En effet, bien que plus de 88 % de nos revenus proviennent de l'extérieur du Canada, moins de 15 % sont réalisés ailleurs qu'en Amérique du Nord et en Europe.

Conscients qu'une bonne part de la croissance de Bombardier pourrait provenir de l'expansion vers ces autres régions du monde, nous avons décidé d'en faire une priorité et d'y consacrer des efforts additionnels. C'est pourquoi nous venons de créer Bombardier International, une nouvelle entité dotée de ressources propres et dirigée par un président et chef de l'exploitation, dont la mission sera d'accélérer notre croissance dans les marchés en émergence.

Nos cinq groupes existants continueront d'assumer l'entière responsabilité de vendre leurs produits et services dans ces marchés, mais Bombardier International jouera auprès de ces entités un rôle actif

de soutien et de recherche de nouvelles occasions d'affaires dans des régions ciblées du globe, comme certains pays d'Asie dont la Chine, les pays de l'Europe de l'Est et ceux de l'Amérique latine.

Enfin, nous resterons à l'affût d'acquisitions et d'alliances stratégiques qui nous permettraient d'étendre nos activités actuelles et de renforcer nos positions concurrentielles. C'est dans cet esprit que nous avons acquis, en fin d'exercice, le fabricant de matériel de transport ferroviaire Deutsche Waggonbau AG, de Berlin, en Allemagne, dont les ventes consolidées de quelque $900 millions s'ajouteront aux revenus de l'exercice 1998-1999. Cette acquisition, qui nous hisse au deuxième rang mondial dans le secteur des voitures de transport-passagers ferroviaires, solidifie notre position dans le marché allemand tout en nous ouvrant la porte des marchés en développement de l'Europe de l'Est, de la Russie et des autres pays du Commonwealth des États Indépendants.

Excellence dans l'exploitation

Il ne suffit pas de croître; il faut que la croissance s'accompagne d'une rentabilité accrue. L'un de nos objectifs primordiaux demeure donc de porter à 9 % la marge bénéficiaire avant impôts sur nos revenus d'exploitation dans chaque secteur d'activité. Nous avons au cours de l'exercice fait des progrès appréciables au titre de la marge bénéficiaire dans plusieurs secteurs. Nous devons faire encore mieux.

Au dernier exercice, Bombardier Aéronautique est parvenu à excéder la cible d'une marge bénéficiaire de 9 % sur ses revenus alors que les autres secteurs, exception faite de Bombardier Capital et Bombardier Produits récréatifs, ont amélioré leur rendement par rapport à l'an dernier.

L'effet des mesures concrètes que nous avons prises afin d'améliorer notre exploitation se fait donc sentir. Ces mesures touchent entre autres la gestion des approvisionnements ainsi que celle des systèmes d'ingénierie et de fabrication de nos produits. Nous y avons ajouté récemment le programme Six Sigma, qui représente pour Bombardier un effort majeur sans précédent pour réduire nos coûts et améliorer la qualité de nos procédés dans tous les aspects de nos activités.

Déjà mis en oeuvre chez Bombardier Aéronautique, Six Sigma produit des résultats intéressants qui nous incitent à le déployer avec vigueur cette année chez Bombardier Transport et Bombardier Produits récréatifs. Des ressources de plus en plus importantes y sont consacrées et nous mettons en place les mécanismes qui en assureront le succès.

Tous les membres de notre personnel engagés à divers titres dans le programme Six Sigma, ou qui le seront prochainement, peuvent compter sur mon appui le plus total et sur celui de toute la direction de Bombardier. Je vous invite à consulter la page 31 du présent rapport annuel où les éléments essentiels de ce programme novateur ainsi que nos attentes à son égard sont présentés avec plus de détails.

Les défis qui nous attendent sont de toute évidence stimulants. Grâce au leadership et à l'engagement de tout notre personnel, je suis convaincu que nous saurons encore une fois les relever avec succès.
Je remercie d'ailleurs tous nos employés de leur dévouement et de leur contribution aux résultats atteints au dernier exercice.

J'exprime également notre gratitude à l'endroit des membres de notre conseil d'administration pour leur appui tout au cours de l'année. Mes remerciements s'adressent plus spécialement à deux membres de notre conseil, MM. Philippe de Gaspé Beaubien et J. Michael G. Scott, qui nous ont rendu des services inestimables durant de nombreuses années. C'est à regret que leur mandat à titre d'administrateur ne pourra être renouvelé puisqu'ils ont atteint l'âge obligatoire de la retraite selon les règles de la Société.

Au nom du conseil d'administration,

Le président du conseil
et chef de la direction,

Laurent Beaudoin, FCA

Montréal, Canada
Le 19 mai 1998

Responsabilité sociale

Inscrite dans la mission m•me de la SociŽtŽ, la responsabilitŽ sociale de Bombardier sÕexerce dans toutes les collectivitŽs o• elle est prŽsente. Son enracinement social dans ces communautŽs prend des formes variŽes selon les besoins propres de ces milieux et selon les initiatives de chacune des entitŽs.

Ë lÕinstar de la Fondation J. Armand Bombardier et de la direction locale des bureaux et usines, les employŽs de Bombardier contribuent au mieux-•tre Žconomique et social de leurs concitoyens.

La Fondation J. Armand Bombardier

Ë chaque annŽe, Bombardier Inc. verse 3 % de son bŽnŽfice avant imp™ts dans le fonds de dotation de la Fondation J. Armand Bombardier, organisme de charitŽ dirigŽ par un conseil de gouverneurs et prŽsidŽ par une fille du fondateur, Mme Janine Bombardier. Les revenus du fonds de dotation ainsi constituŽ ont permis ˆ la Fondation de distribuer cette annŽe une somme de $5 millions ˆ des organismes rŽgionaux et nationaux qui oeuvrent, au Canada, dans les domaines de lÕŽducation, de la santŽ et des arts.

Short Brothers entretient des liens étroits avec tous les niveaux d'éducation en Irlande du Nord. Dans le cadre d'un projet de sciences et technologie, des élèves obtiennent un bon aperçu de l'industrie locale et bénéficient de l'expérience d'ingénieurs en aéronautique.

Le secteur de lÕŽducation a reçu une part importante de ces contributions. Ainsi, la FacultŽ Saint-Jean et la Faculty of Business de lÕUniversitŽ lÕAlberta crŽeront conjointement un professorat bilingue en entrepreneurship grâce ˆ un don de la Fondation. Ce programme de baccalaurŽat en commerce fournira aux Žtudiants lÕoccasion unique dÕentreprendre dans les deux langues officielles, des Žtudes postsecondaires conduisant ˆ lÕobtention dÕun diplôme de premier cycle en administration.

La Fondation J. Armand Bombardier a Žgalement accordŽ un don majeur ˆ lÕƒcole Polytechnique de MontrŽal afin de permettre lÕembauche, pour cinq ans, dÕun professeur en gŽnie informatique dont la mission sera de contribuer ˆ la formation de personnel qualifiŽ en gŽnie des systŽmes intelligents.

On trouve aussi, dans la liste des contributions importantes de la Fondation, un don permettant au Lower Canada College, une institution bilingue, mixte et indŽpendante qui fait partie du patrimoine historique et culturel du Canada, de rŽnover ses installations actuelles et de construire une nouvelle biblioth•que ainsi que de nouveaux laboratoires et salles de classe.

La Fondation a Žgalement ŽtŽ tr•s active dans le domaine des Ïuvres sociales. Moisson MontrŽal, la principale banque alimentaire de la ville, a fait lÕobjet dÕune attention particuli•re et dÕengagements dÕune valeur de $500 000. La Fondation a Žgalement soutenu des organismes vouŽs aux soins des handicapŽs et des malades en phase terminale.

Le MusŽe J. Armand Bombardier

Sous lÕŽgide de la Fondation, le MusŽe J. Armand Bombardier, seul musŽe de sciences et technologie privŽ au QuŽbec, a poursuivi son oeuvre de mise en valeur de lÕhistoire de la motoneige et de sa contribution ˆ notre hŽritage culturel et industriel.

La Fondation soutient Žgalement le Centre culturel Yvonne L. Bombardier, sa biblioth•que et sa galerie dÕart, institutions vouŽes au service de la population de la rŽgion de Valcourt.

LÕapport des entreprises et des employŽs de Bombardier

Si la Fondation J. Armand Bombardier fait une large place aux organismes rŽgionaux et nationaux dans ses prŽoccupations sociales, les centres dÕexploitation de Bombardier, leurs Žquipes de gestion et leurs employŽs portent, de leur c™tŽ, une attention soutenue aux besoins spŽcifiques de leur milieu respectif.

Ainsi, poursuivant son travail au bŽnŽfice de la Fondation pour la recherche sur les maladies infantiles, Bombardier Produits rŽcrŽatifs a rŽalisŽ une nouvelle Ždition de sa randonnŽe en motomarines, sur toute la distance de la rivi•re Saguenay. LÕinitiative, ˆ laquelle participaient des gens dÕaffaires du QuŽbec, a permis de remettre ˆ cette fondation une somme de plus de $100 000.

En outre, Bombardier Produits rŽcrŽatifs a jouŽ un r™le de premier plan dans des rŽgions affectŽes par la temp•te de verglas qui a touchŽ plusieurs rŽgions du QuŽbec en janvier 1998. En collaboration avec la Fondation J. Armand Bombardier, le groupe a en effet acquis plus dÕune centaine de gŽnŽratrices qui ont ŽtŽ mises ˆ la disposition de rŽsidants et de municipalitŽs. Le groupe a aussi offert un service de repas chauds et dÕacc•s ˆ des douches au bŽnŽfice des citoyens de Valcourt et, avec la collaboration de la municipalitŽ, a organisŽ un centre dÕhŽbergement et distribuŽ gratuitement du bois de chauffage ˆ la population des environs.

Par lÕintermŽdiaire de leur fonds de bienfaisance, les employŽs de Bombardier AŽronautique ˆ lÕusine de Canadair, ˆ Dorval, QuŽbec, ont versŽ plus de $300 000 en dons pour de lÕŽquipement de cliniques hospitali•res, de lÕaide alimentaire ˆ des Žcoles de quartiers pauvres et pour soutenir des maisons dÕhŽbergement pour malades ou handicapŽs.

Ë Downsview, en Ontario, 60 employŽs de de Havilland ont recueilli plus de $45 000 lors dÕune randonnŽe ˆ vŽlo au profit de la Fondation des maladies du coeur. Les employŽs de de Havilland ont Žgalement contribuŽ ˆ la Croix-Rouge pour venir en aide aux sinistrŽs de la tempête de verglas.

Learjet continue de soutenir le programme de lÕUniversitŽ dÕƒtat du Kansas ont accru leur aide bŽnŽvole au soutien des Žcoles de quartiers ˆ hauts risques, augmentŽ leur contribution ˆ la Kansas Foo

Bank, et sont venus en aide à une organisation qui construit et rénove des habitations pour familles à faible revenu.

À Belfast, en Irlande du Nord, la Fondation Shorts collabore à diverses oeuvres sociales et éducatives de l'Irlande du Nord et soutient divers travaux communautaires qui font partie intégrante de la formation des apprentis de Short Brothers.

De leur côté, les employés de Shorts Missile Systems (SMS) ont réalisé des travaux de construction pour un centre spécialisé dans la formation accordée à des enfants souffrant de troubles de comportement. SMS soutient aussi plusieurs programmes d'enseignement aux niveaux primaire, collégial et universitaire tant en Irlande du Nord que dans d'autres régions du Royaume-Uni.

Bombardier Transport a fourni pendant trois semaines des repas gratuits, des vivres, du bois, des batteries et du combustible à ses employés victimes de la tempête de verglas. Dans l'État de New York, le personnel de Bombardier Transit Corporation a contribué aux efforts de l'American Red Cross et de l'État de New York pour venir en aide aux sinistrés de la tempête de verglas qui a également frappé la Nouvelle-Angleterre. De leur côté, les Chantiers Jeunesse ont continué de bénéficier de l'aide des employés de Bombardier Transport de Saint-Bruno pour leurs travaux de déblayage des Sentiers pédestres de l'Estrie.

Deux employés d'une usine de Shorts à Belfast accomplissent une vérification du système de traitement des effluents.

Les employés de Bombardier Services ont consacré 900 heures à restaurer, pour le Musée Commémoratif de l'Aviation royale canadienne de Trenton, en Ontario, l'unique modèle complet de l'avion Handley Page Halifax qui gisait par 750 pieds d'eau depuis plus de 50 ans dans un lac de Norvège. Il s'agit du genre de bombardier utilisé le plus fréquemment par le Canada au cours de la deuxième guerre mondiale.

À Burlington, au Vermont, Bombardier Capital a offert des sommes indispensables au fonctionnement d'un établissement où logent les familles de patients en traitement dans les hôpitaux de la ville.

À Jacksonville, en Floride, l'association communautaire de Bombardier Capital, que dirigent les employés, a organisé des collectes de cadeaux de Noël pour les enfants ainsi que des collectes de nourriture destinée aux victimes de tornades dans le sud de la Floride.

La protection de l'environnement

Les préoccupations environnementales sont inscrites dans la mission de Bombardier. Bien que ses activités de fabrication soient considérées à faible risque au plan environnemental, la Société est soucieuse du bien-être de son personnel et de celui des communautés où elle exerce ses activités. C'est pourquoi elle adoptait en 1993 une politique qui reflète ses valeurs et ses objectifs en matière de protection environnementale.

Déjà en 1994, de nouvelles pratiques avaient été instituées pour assurer le respect de la politique et en vérifier périodiquement l'application. Ces mesures ont entraîné l'élimination ou le remplacement progressif de certaines substances utilisées dans la production, créé des économies d'énergie et suscité l'installation d'équipements de fine pointe dans le contrôle de la pollution.

Respectueuse des valeurs des collectivités qui l'entourent et à la faveur des exigences de la norme ISO 14001 sur la protection de l'environnement, Bombardier a, au cours du dernier exercice, mis à jour sa politique environnementale de façon à l'ancrer plus nettement dans un contexte d'amélioration continue et à fournir à ses employés la formation nécessaire à la mise en vigueur et au respect des dispositions de cette nouvelle norme.

Le contenu de la norme ISO 14001 sur la gestion environnementale ayant été finalisé et approuvé par une majorité des pays signataires, il est devenu possible de structurer la gestion des dossiers selon les cadres qu'elle définit. La norme ISO 14001 permet dorénavant d'aller plus loin dans la gestion des risques environnementaux reliés aux procédés de fabrication.

Les centres d'exploitation de Bombardier, dont plusieurs sont détenteurs d'un certificat de conformité aux exigences de la norme de qualité ISO 9001, n'ont pas tardé à reconnaître les avantages offerts par la nouvelle norme ISO 14001 et ont résolument engagé leurs démarches vers la certification.

Les usines de Shorts Missile Systems en Irlande du Nord ont été certifiées selon la norme ISO 14001 en 1997. Cette réussite a été suivie de la certification des installations de Bombardier à Bruges, en Belgique, et à Aix-la-Chapelle, en Allemagne, au début de 1998.

Afin d'assurer le succès de l'ensemble de ses démarches de certification ISO 14001, la Société a élaboré un programme de sensibilisation à l'environnement à l'intention de ses employés. Il vise à leur faire connaître les engagements pris par la haute direction de Bombardier ainsi que la politique environnementale de la Société. Il leur présente en outre les initiatives de gestion que Bombardier projette de prendre pour réaliser ses objectifs en matière de protection de l'environnement. Ce programme de sensibilisation a également pour but de solliciter l'engagement de chaque employé à poursuivre la réalisation des objectifs environnementaux de la Société.

Conçu en cours d'exercice, ce programme de formation est maintenant dispensé à tous les employés d'usines dont les fonctions peuvent avoir un impact sur l'environnement.

Bombardier continue ainsi d'adopter et de mettre en oeuvre des politiques, des pratiques et des procédures destinées non seulement à faire en sorte que ses activités manufacturières respectent la réglementation en vigueur, mais qu'elles répondent également à un constant souci de prévention de la pollution et d'amélioration continue des aspects environnementaux des méthodes de production.

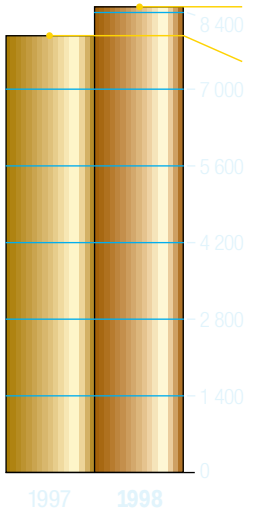
BOMBARDIER

Exploitation

Les mŽthodes de comptabilisation des diverses activitŽs de Bombardier sont expliquŽes au Sommaire des principales conventions comptables qui appara”t aux Žtats Þnanciers consolidŽs.

La prŽsentation des Žtats Þnanciers consolidŽs de Bombardier Inc. reß•te les effets dŽtaillŽs de lÕajout des comptes des sociŽtŽs de services Þnanciers et immobiliers ˆ ceux des activitŽs industrielles de la SociŽtŽ. Pour mieux comprendre les diverses donnŽes prŽsentŽes dans le rapport, le lecteur trouvera au Sommaire des principales conventions comptables la dŽÞnition des termes qui sont employŽs pour dŽsigner respectivement lÕensemble des activitŽs de Bombardier Inc. (Bombardier Inc. consolidŽ), les activitŽs industrielles (Bombardier) et les services financiers et immobiliers combinŽs sous Bombardier Capital (BC). LÕapplication de cette mŽthode de consolidation nÕa eu aucun effet sur le bŽnŽÞce net ou sur lÕavoir des actionnaires.

Les revenus de Bombardier, exception faite de BC, pour lÕexercice clos le 31 janvier 1998 ont totalisŽ $ 8,3 milliards, comparativement aux revenus de $ 7,8 milliards enregistrŽs pour lÕexercice clos le 31 janvier 1997. Cette hausse de 6 % provient principalement de lÕaugmentation des livraisons dans le secteur de lÕaŽronautique et dÕun niveau dÕactivitŽ accru dans le secteur du transport.



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

Le bŽnŽÞce avant impˆts sur le revenu a atteint $ 627,2 millions, en hausse de 3 % sur celui de $ 606,3 millions obtenu ˆ lÕexercice prŽcŽdent. Cette progression est attribuable ˆ une excellente performance dans tous les secteurs sauf dans celui des produits rŽcrŽatifs.

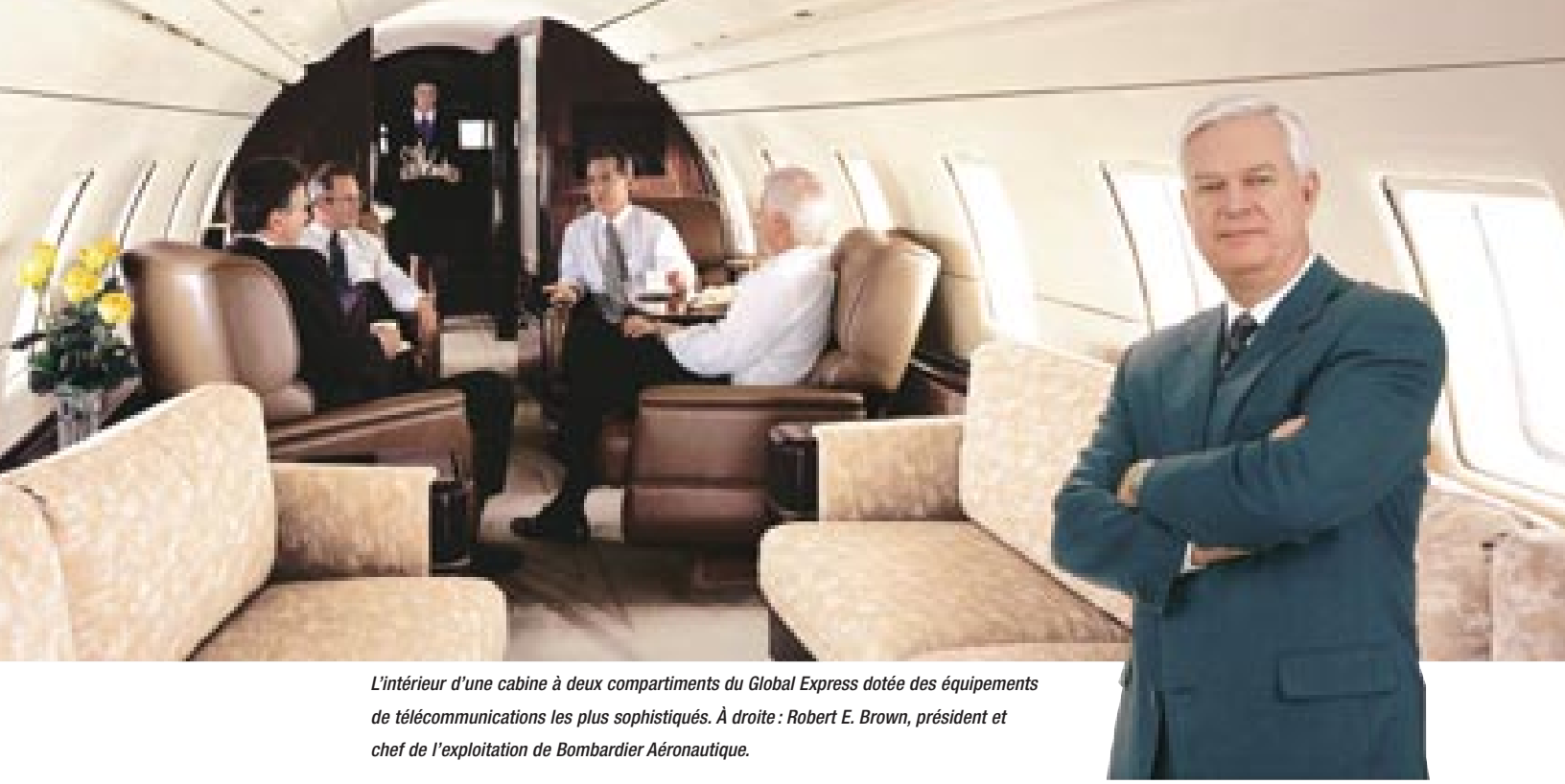
LÕanalyse des rŽsultats dÕexploitation porte sur les activitŽs des cinq groupes de la SociŽtŽ : Bombardier AŽronautique, Bombardier Produits rŽcrŽatifs, Bombardier Transport, Bombardier Services et Bombardier Capital.

BOMBARDIER
AÉRONAUTIQUE

Un jalon marquant du programme Regional Jet de Canadair avec la livraison de l'appareil numéro 200 à Lufthansa CityLine d'Allemagne.

L'appareil Global Express effectue des essais de fonctionnement et de fiabilité avant son homologation.

Premier vol du Dash 8Q, série 400, de de Havilland à Toronto en Ontario.



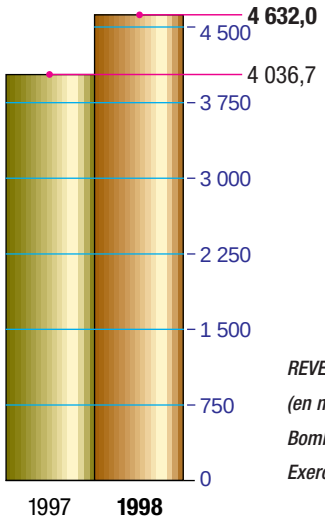
L'intérieur d'une cabine à deux compartiments du Global Express dotée des équipements de télécommunications les plus sophistiqués. À droite : Robert E. Brown, président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique.

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

Les revenus, avant cessions intersectorielles, dans le secteur de l'aéronautique, ont atteint $ 4,6 milliards en 1997-1998, comparativement à $ 4,0 milliards en 1996-1997. L'augmentation des livraisons constitue la principale source de cette hausse de 15 % des revenus.

Reflétant la croissance des revenus et l'amélioration de la productivité, le bénéfice avant impôts sur le revenu est passé à $ 461,5 millions, une hausse de 71 % sur celui de $ 270,2 millions réalisé en 1996-1997, augmentant ainsi la marge bénéficiaire de Bombardier Aéronautique de 6,7 % à 10 %.

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



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

Avions d'affaires

La gamme d'avions d'affaires que Bombardier Aéronautique commercialise par l'intermédiaire de sa division Avions d'affaires comprend l'appareil léger Learjet 31A, l'appareil léger-moyen Learjet 45, l'appareil de taille moyenne Learjet 60, l'appareil de grande taille Challenger 604 de Canadair et l'appareil à très long rayon d'action Global Express de Bombardier, ainsi que les appareils Corporate JetLiner et Special Edition de Canadair, qui sont des versions d'affaires de l'avion de ligne Regional Jet de Canadair.

Livraisons

Au cours de l'exercice 1997-1998, Bombardier Aéronautique a livré 33 appareils Challenger 604 de Canadair, comparativement à 30 en 1996-1997. Ces livraisons comprenaient le 400e avion d'affaires Challenger. Avec 21 appareils, les États-Unis continuent de représenter le plus important marché. Les 12 autres livraisons se répartissent comme suit : trois appareils à des clients au Canada, deux appareils à des exploitants en Malaisie, un appareil chacun à des exploitants en Afrique du Sud, en Arabie Saoudite, au Brésil, au Danemark, en Israël, au Mexique et en Turquie. En plus de l'appareil Challenger 604, trois appareils Special Edition de Canadair ont été expédiés à des clients en Chine et trois autres en Arabie Saoudite, aux États-Unis et en Malaisie.

Les livraisons d'appareils Learjet ont augmenté de 43 % en 1997-1998, s'établissant à 50 unités comparativement à 35 en 1996-1997. Les livraisons des Learjet 31A et Learjet 60 sont passées respectivement de 12 à 25 appareils et de 23 à 25 appareils. Au total, 35 appareils Learjet ont été livrés à des clients aux États-Unis, les autres se répartissant entre des clients en Afrique du Sud, en Allemagne, en Argentine, aux Bahamas, au Brésil, dans les Émirats Arabes Unis, au Guatemala, au Japon, au Mexique, en Namibie et au Royaume-Uni.

Business Jet*Solutions**, créée en mai 1995 pour commercialiser et exploiter les appareils Challenger et Learjet en multipropriété, a enregistré un niveau d'activité plus élevé au cours de l'exercice. Au 31 janvier 1998, la flotte était constituée de 41 appareils comparativement à 21 à la fin de l'exercice précédent. Dans le cadre du programme *Flex*Jet*, le nombre de propriétaires d'une part d'avion d'affaires assortie d'un droit annuel de temps de vol a atteint 206 au cours de l'exercice, soit une augmentation de plus de 100 clients.

Certification de type du Learjet 45, reçue en septembre 1997 de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, au terme de l'un des programmes d'essais en vol et d'homologation les plus complets de toute l'histoire de l'aviation d'affaires.

L'appareil Global Express en montage à l'usine de de Havilland, à Toronto.

Parts de marché

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

Pour l'année civile 1997, la part du Challenger et du Special Edition de Canadair dans le créneau des appareils de grande taille s'est établie à 38 % dans un marché de 102 unités, comparativement à 39 % dans un marché de 92 unités en 1996.

La part du Learjet 31A dans le créneau des appareils légers est passée à 15 % en 1997, en hausse par rapport à 13 % l'année précédente. Cette croissance s'est produite dans un marché où les livraisons de l'industrie ont atteint 139 unités en 1997, comparativement à 93 unités en 1996. La part du Learjet 60 a atteint 34 % dans le créneau des appareils de taille moyenne où les livraisons de l'industrie ont totalisé 71 unités, comparativement à 30 % dans un marché de 77 unités l'année précédente. La part des appareils Learjet pour les deux créneaux combinés est restée stable à 21 %.

Programmes de développement

L'appareil Learjet 45 a obtenu l'homologation de la FAA en septembre 1997, la performance générale de l'avion étant entièrement conforme aux spécifications originales. Les livraisons à la clientèle débutent au printemps 1998 après un programme d'améliorations qui a suivi l'homologation. Pour ce qui est du Global Express, son homologation est prévue pour juin 1998 et les livraisons d'appareils devraient débuter au deuxième semestre du présent exercice. Les appareils destinés aux premiers clients sont déjà au centre de finition.

Nouvelles installations d'aménagement intérieur d'avions

À la suite de l'acquisition des activités d'aménagement d'avions d'affaires de la société Innotech Aviation Ltée, en 1996, Bombardier Aéronautique a accru sa capacité d'aménagement intérieur d'avions d'affaires en construisant, à Montréal, de nouvelles installations pour les appareils Global Express et Challenger 604. Un nouveau centre de finition pour le Learjet 45 a aussi été ajouté aux installations de Learjet à Wichita au Kansas et le centre de Tucson en Arizona augmente actuellement sa capacité d'aménagement des appareils Challenger.

Marché et perspectives

Au 31 janvier 1998, la flotte mondiale d'avions d'affaires à réaction comprenait 9 003 appareils, exception faite des avions de ligne utilisés par des entreprises pour leurs voyages d'affaires. Les créneaux dans lesquels Bombardier propose des appareils représentent la plus grande portion de cette flotte : légers (4 369), de taille moyenne (2 274) et de grande taille (1 448). Le lancement de nouveaux produits au cours des cinq dernières années a créé deux nouveaux créneaux de marché où s'inscrivent les appareils légers-moyens et les appareils à très long rayon d'action. Bombardier dessert ces créneaux avec les appareils Learjet 45 et Global Express.

Neuf fabricants se font concurrence dans l'industrie des avions d'affaires à réaction. Bien que le marché soit rendu à maturité, il est en forte croissance en raison de conditions économiques favorables, de la demande accrue attribuable à la popularité de la multipropriété ainsi que d'une variété de nouveaux produits tel le Global Express qui offre de nouveaux avantages aux voyageurs d'affaires.

Bombardier continuera de renforcer sa position dans le marché des avions d'affaires à réaction en 1998-1999 grâce aux premières livraisons du Learjet 45 et du Global Express, qui ont suscité beaucoup d'intérêt dans le marché et d'importants carnets de commandes. Au 31 janvier 1998, le carnet de commandes du Learjet 45 atteignait 137 appareils, incluant les appareils en multipropriété, tandis que celui du Global Express en regroupait 73. Ces appareils se situent dans les deux nouveaux créneaux d'avions d'affaires qui affichent la plus forte croissance et viennent élargir la gamme des avions d'affaires déjà offerte par Bombardier.

Avions de transport régional

La gamme des avions de transport régional offerte par Bombardier Aéronautique comprend les appareils à 50 places Regional Jet de

Canadair de sŽries 100 et 200, lÕappareil ˆ 70 places Regional Jet de Canadair de sŽrie 700, ainsi que la gamme dÕavions ˆ turbopropulsion Dash 8 de de Havilland, formŽe des appareils ˆ 37 places de sŽrie 100 et 200, de lÕappareil ˆ 50 places de sŽrie 300 et de lÕappareil ˆ 70 places de sŽrie 400.

Livraisons

En 1997-1998, Bombardier AŽronautique a livrŽ le 200e appareil Regional Jet de Canadair et portŽ les livraisons de cet appareil ˆ 84, en hausse par rapport aux 56 appareils livrŽs en 1996-1997. Mesa Air Group, du Nouveau Mexique, aux ƒtats-Unis a pris livraison de 14, soit le volume dÕappareils, soit 12. Les autres appareils ont ŽtŽ expŽdiŽs comme suit : huit chacun ˆ Atlantic Southeast Airlines et Comair, des ƒtats-Unis; six chacun ˆ Air Littoral, de France et Atlantic Coast Airlines, des ƒtats-Unis; quatre chacun ˆ Brit Air, de France et ˆ South African Express Airlines, dÕAfrique du Sud; trois ˆ Lufthansa CityLine, dÕAllemagne; deux chacun ˆ Adria Airways, de SlovŽnie, Midway Airlines, des ƒtats-Unis, et Tyrolean Airways, dÕAutriche; un ˆ Dac A de Roumanie; et six appareils spŽcialement amŽnagŽs ˆ Bombardi AŽronautique, Avions dÕaffaires pour livraiso dÕautres clients.

Les livraisons des appareils Dash 8 de de Havilland ont connu un ßŽchissement, en raison dÕune interrupt de la production causŽe par un changement de fournisseur des amŽnagements intŽrieurs. Au total, 47 appareils ont ŽtŽ livrŽs, comparativement ˆ 39 en 1996-1997, ce qui a ainsi un niveau dÕinventaire Žlevž. Horizon Air, des ƒtats-Unis, a pris la plus forte proportion de ces livraisons avec 14 appareils de la sŽrie 200. Les autres appareils de sŽrie 200 ont ŽtŽ expŽdiŽs comme suit : deux ˆ Midroc Airways, dÕƒthiopie; un chacun ˆ Abu Dhabi Aviation, des ƒmirats Arabes Unis, Air Niuguini, de Papouasie-Nouvelle-Guinée, LADS Corporation Limited, dÕAustralie, Mesa Air Group et une société aŽrienne non identifiŽe. Les appareils de sŽrie 300 ont ŽtŽ expŽdiŽs comme suit : trois ˆ Tyrolean Airways; deux ˆ Great China Airlines, de Taiwan; un ˆ Rheintalßug, dÕAutriche; et deux ˆ un transporteur aŽrien non identifiŽ. Un Dash 8 de sŽrie 100 a ŽtŽ livrŽ ˆ Ryukyu Air Commuter, du Japon.

Livraison, en novembre 1997, du Dash 8 numéro 500 au transporteur Horizon Air de Seattle, Washington.

Commandes et carnet de commandes

En 1997-1998, les commandes pour le Regional Jet de Canadair de sŽries 100 et 200 ont portŽ sur un total de 124 appareils (excluant les annulations), ce qui reprŽsente une augmentation marquŽe par rapport aux 61 appareils commandŽs ˆ lÕexercice 1996-1997. Atlantic Southeast Airlines et Comair ont passŽ les plus importantes commandes jamais re•ues pour le Regional Jet de Canadair avec chacun 30 appareils, suivies par Mesa Air avec 16 appareils. Les autres appareils ont ŽtŽ commandŽs comme suit : Midway Airlines (10), Atlantic Coast Airlines (9), Skyway Airlines (6), Air Littoral (5), Air Nostrum, dÕEspagne (5), Brit Air (5), Maersk Air Limited, de Grande-Bretagne (3), Tyrolean Airways (3) et Adria Airways (2). Des commandes additionnelles ont aussi ŽtŽ re•ues pour trois appareils Special Edition de Canadair, qui sont des versions dÕaffaires du Regional Jet de Canadair.

Dans le cas de lÕappareil Regional Jet de Canadair de sŽrie 700, qui est entrŽ en premi•re phase de dŽveloppement en 1996-1997, les commandes ont atteint un total de 27 appareils, dont 25 par American Eagle, des ƒtats-Unis et deux par Brit Air.

En 1997-1998, des commandes ont ŽtŽ passŽes pour un total de 80 appareils Dash 8 de de Havilland (excluant les annulations), comparativement ˆ 43 unitŽs (excluant les annulations) en 1996-1997. LÕappareil de sŽrie 200 a fait lÕobjet de commandes de Horizon Air (10), Midroc Airways (2), et dÕun transporteur aŽrien non identifiŽ (2). Les appareils de sŽrie 300 ont ŽtŽ commandŽs par Tyrolean Airways (5), Rheintalßug (3), Great China Airlines (2), et par un transporteur aŽrien non identifiŽ (2). Les commandes pour le Dash 8 de sŽrie 400, actuellement en dŽveloppement, ont ŽtŽ faites comme suit : SAS Commuter, de Su•de (15), Rheintalßug (1) et Tyrolean Airways (1). De consentement mutuel entre Bombardier et ses clients, des commandes de 13 appareils ont ŽtŽ annulŽes au cours de lÕexercice.

Au 31 janvier 1998, le carnet de Bombardier pour des avions de transport rŽgional comprenait des commandes fermes pour 133 appareils Regional Jet de Canadair de sŽries 100, 200 et 700, et des options pour 227 autres, ainsi que des commandes fermes pour 61 appareils Dash 8 et des options pour 126 autres.

Parts de marché

La part de marchŽ des avions rŽgionaux de Bombardier est calculŽe sur la base des commandes enregistrŽes au cours de lÕannŽe civile ce qui est conforme avec la mŽthode gŽnŽralement appliquŽe dans lÕindustrie. Elle ne correspond donc pas au nombre de commandes prises lors de lÕexercice financier de Bombardier.

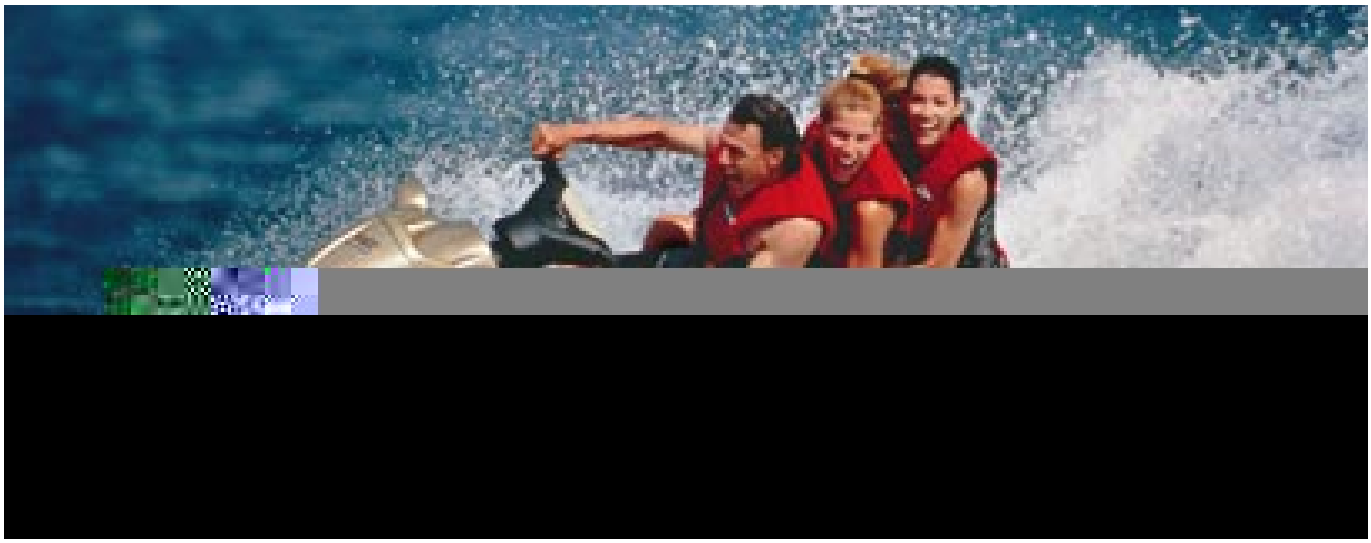
En 1997, la part de marchŽ du Regional Jet de Canadair a atteint 47 % dans le crŽneau des avions ˆ rŽaction de 20 ˆ 90 places; elle reprŽsente 160 des 337 unitŽs commandŽes. Cette part se compare ˆ 52 %, ou 58 des 111 unitŽs commandŽes, en 1996.

En 1997, la part remportŽe par le Dash 8 dans le crŽneau des avions rŽgionaux ˆ turbopropulsion de 20 ˆ 90 places a baissŽ ˆ 29 %; elle reprŽsente 44 des 154 unitŽs commandŽes. Cette part se compare ˆ 35 %, ou 71 des 201 unitŽs commandŽes, en 1996.

Les commandes combinŽes pour les appareils Regional Jet de Canadair et Dash 8 de de Havilland ont valu ˆ Bombardier une part de 42 % du crŽneau des avions de ligne rŽgionaux de 20 ˆ 90 places par siges, reprŽsentant 204 des 491 unitŽs commandŽes, en regard de 41 % en 1996.

BOMBARDIER
PRODUITS RÉCRÉATIFS

Motoneige Ski-Doo MX Z 600 dotée de la toute nouvelle «plateforme ZX» plus légère offrant un excellent rapport puissance/poids.



Motomarine Sea-Doo GTX RFI munie du tout nouveau système d'injection de carburant RFI de Rotax.

Bateau Sportster 1800 conçu pour combler les besoins des nouveaux adeptes.

incorporées aux modèles 1997-1998. Le modèle Summit* X 670 H.O. (High Output), conçu spécialement pour les conditions de neige abondante, a connu un grand succès tant dans l'Ouest canadien que dans l'Ouest américain. Le nouveau châssis CK3* incorporé dans tous les modèles tri-cylindrés (Formula* III 700, Grand Touring* SE et 700, Mach* Z et Mach 1 et Formula III 600) a été bien accueilli.

Ajoutant à sa gamme de motoneiges, Bombardier Produits récréatifs propose, pour la prochaine saison d'hiver, plusieurs améliorations techniques, dont la *plateforme ZX* qui assure par sa légèreté un meilleur équilibre dans les virages et qui est offerte en combinaison avec une nouvelle génération de moteurs de deux cylindres, plus légers, mais plus puissants, munis d'un système d'admission par clapets. Deux nouveaux modèles seront dotés de cette plateforme, le MX* Z 600 dans la catégorie « cross-country » et le Summit 600 dans la catégorie « montagne ». Trois modèles sont lancés pour la saison 1998-1999, le Formula III 800 dans la catégorie « sport-performance », le Formula DE LUXE 670 et le Formula DE LUXE 500 refroidi par ventilateur, ces deux derniers modèles de la catégorie « grand sport » misant sur le succès obtenu sur le marché par la gamme Formula DE LUXE.

Perspectives

Bombardier considère que le marché nord-américain de la motoneige connaîtra un léger déclin en 1998-1999 et a ajusté sa production en conséquence. La Société est d'avis que le marché de la motoneige traverse une phase caractéristique de son cycle traditionnel et qu'il reprendra son essor dans un avenir prévisible. La concurrence reste vive entre les quatre manufacturiers qui forment l'industrie. Bombardier poursuivra ses efforts afin d'accroître sa part de marché et continuera de mettre l'accent sur le développement de produits.

Véhicule de proximité Bombardier NV conçu, entre autres, pour certaines communautés du sud des États-Unis.

Le marché européen de la motoneige devrait bénéficier de conditions économiques favorables et continuer de croître au cours des deux ou trois prochaines années. Seul fabricant et distributeur européen entièrement intégré, Bombardier continue de jouir d'une solide position dans ce marché.

Produits marins

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

Ventes de l'exercice

Dans ces deux catégories de produits, les ventes unitaires de Bombardier pour l'exercice 1997-1998 ont baissé par rapport à celles de 1996-1997, en raison principalement d'une demande plus faible pour les motomarines aux États-Unis. Aux fins de ce rapport, les données unitaires incluent les ventes de modèles 1997 faites entre le 1er février 1997 et la fin de la saison de vente, le 30 septembre 1997, ainsi que les ventes de modèles 1998 effectuées entre le 1er octobre 1997 et le 31 janvier 1998.

Marché (Motomarines)

Après une décennie de croissance soutenue, le marché nord-américain de la motomarine passe maintenant par une phase de stabilisation typique des produits de consommation cycliques. En conséquence, les ventes au détail de l'industrie en Amérique du Nord ont fléchi de 7,3 % en 1997, atteignant 185 000 unités au 30 septembre 1997, comparativement à 199 600 unités au 30 septembre 1996. Par contre, le marché international a connu une croissance de 7,5 %, les ventes au détail atteignant, selon les estimations, un total de 31 150 unités au 30 septembre 1997, comparativement à 28 990 unités au 30 septembre 1996.

Bombardier a maintenu, au cours de la saison 1997, sa part de 50 % du marché mondial pour les modèles courants de motomarine, mais a perdu des points de pourcentage sur le marché des modèles en inventaire, ayant eu moins de stock à vendre que ses concurrents. La part de marché globale des motomarines Sea-Doo est ainsi passée à 45 %, contre 50 % la saison précédente.

Développement de produits (Motomarines)

Les deux modèles de motomarine les plus populaires en 1997 ont été le GTX†† et le GTI*, qui se situent dans la catégorie des motomarines de luxe à trois passagers. En 1998, Bombardier ajoute la ligne Limited à sa gamme de motomarines. Cette gamme, qui comprend trois modèles de luxe et de haute performance, le GSX* Limited, le XP* Limited et le GTX Limited, vient souligner 10 ans d'innovation et d'excellence. Bombardier lance également le modèle de luxe GTX RFI*. Grâce à l'utilisation du système novateur d'injection de Rotax, cette motomarine d'anniversaire sans carburateur, seule du genre disponible sur le marché, réduit la consommation d'essence, fonctionne en douceur et diminue les émissions. Le système de réduction du bruit de Bombardier a été installé sur plusieurs modèles et s'est vu décerner un prix par le magazine *Popular Science* pour l'innovation technologique.

Perspectives (Motomarines)

Bombardier prévoit un nouveau resserrement du marché de la motomarine en 1998. La production et la structure organisationnelle ont donc été adaptées en conséquence. Afin de se maintenir en tête de l'industrie, Bombardier Produits récréatifs continuera de développer des motomarines de haute qualité en y incorporant des caractéristiques qui les rendront plus acceptables socialement comme des systèmes de réduction du bruit et des moteurs à faibles émissions.

†† Marque déposée de Castrol Limited, utilisée sous licence

Marché (Bateaux)

Le marchŽ nord-amŽricain des bateaux ˆ propulsion par jet a suivi la m•me tendance cyclique que celui des motomarines en 1997, des annŽes un lŽger ßŽchissement des ventes. Engagže depuis quatre ans dans le crŽneau des bateaux ˆ moteur traditionnels de 14 ˆ 20 pieds, qui reprŽsente environ 105 000 unitŽs par an, Bombardier a remportŽ une part de marchŽ Žvaluže ˆ 5,4 % pour la sai vente close le 30 septembre 1997, comparative 4,9 % la saison prŽcŽdente.

Développement de produits (Bateaux)

SÕappuyant sur le succ•s du mod•le de 18 pied Sea-Doo Challenger 1800 con•u pour sep passagers lancŽ en 1997, Bombardier a renforcŽ sa position dans ce marchŽ ave deux nouveaux mod•les de bateaux Sea-Doo pour la saison 1998, le Speedster* de 16 pieds, pour cinq passagers, et le Sportster* 1800 de 18 pieds, pour sept passagers.

Bombardier-Rotax poursuit ses investissements dans le dŽveloppement de moteurs plus puissants pour divers fabricants de motocyclettes et de scooters.

Perspectives (Bateaux)

Bombardier sÕattend ˆ ce que la catŽgorie de ˆ propulsion par jet Žvolue vers une utilisation et plus variže des bateaux et compte sur sa g de produits novateurs pour accro”tre sa part d

Bombardier entre dans le marchŽ nord-amŽricain des vŽhicules tout-terrain avec le mod•le utilitaire ˆ quatre roues motrices Traxter.

Moteurs

Les moteurs Rotax sont con•us et fabriquŽs p Þliale autrichienne Bombardier-Rotax GmbH. utilisŽs pour la propulsion des produits de Bombardier, soit pour les motoneiges Ski-Doo Lynx, les motomarines et bateaux Sea-Doo, le nouveau vŽhicule tout-terrain (VTT), ainsi que pour la propulsion de motocyclettes, scooters, petits avions et avions ultra-lŽgers de divers manufacturiers.

Ventes

En 1997-1998, le ßŽchissement des ventes des motoneiges, motomarines et bateaux de Bombardier a automatiquement entra”nŽ une baisse des livraisons de moteurs Rotax destinŽs ˆ ces produits. Toutefois, cette croissance marquže a de nouveau ŽtŽ enregistrŽe dans la livraison de moteurs de motocyclettes et de scooters.

Développement de produits

Ensuivi de maintenir Bombardier ˆ lÕavant-garde de la technologie des moteurs pour ses motoneiges, motomarines et bateaux, Bombard Rotax continue dÕinvestir dans le dŽveloppement de moteurs toujour plus puissants aÞn de renforcer sa position dans tous ses marchŽs. U nouveau moteur de scooter de 150 c.c. et un nouveau moteur de hau performance de 990 c.c. pour motocyclettes ont ŽtŽ lancŽs en 1997. Au cours de lÕexercice, Bombardier-Rotax a Žgalement achevž le dŽveloppement dÕun moteur ˆ quatre temps de 500 c.c. hautement nova-teur pour le nouveau VTT de Bombardier.

Perspectives

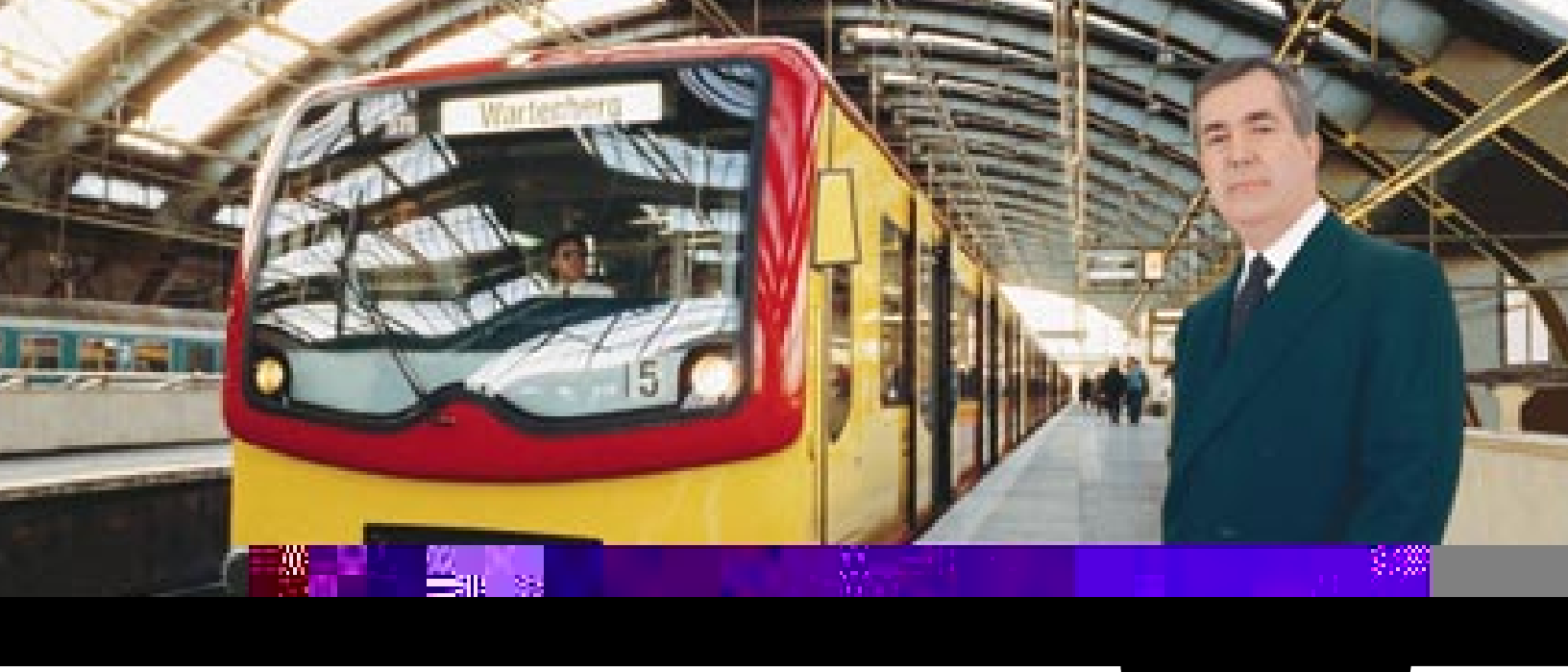
Bombardier estime que le marchŽ des moteurs de motocyclettes et de scooters quÕelle fournit ˆ la sociŽtŽ italienne Aprilia ainsi quÕˆ la sociŽtŽ allemande BMW continuera dÕoffrir dÕintŽressantes perspectives de crois-sance, et quÕil en va de m•me du marchŽ des VTT.

Le NV, vŽhicule de proximitŽ

Ë la suite de son dŽvoile-ment, puis de son lancement en Arizona en 1996, le vŽhicule Žlectrique de proximitŽ de Bombardier, le NV, a ŽtŽ bien accueilli en 1997-1998 dans les collectivitŽs du sud des ƒtats-Unis pour lesquelles il a, entre autres, ŽtŽ con•u. Toutefois, la production en a ŽtŽ limitže jusquÕˆ la mise en place dÕun solide rŽseau de distribution.

Nouveau produit

AÞn de diversiÞer ses marchŽs dans le secteur des produits rŽcrŽatifs, Bombardier a misŽ sur ses compŽtences pour se lancer dans le marchŽ nord-amŽricain des VTT avec un nouveau mo de VTT utilitaire ˆ quatre roues motrices, le Traxter de Bombardier. Le caractŽristiques mŽcaniques et le design ergonomique du mod•le Traxter lui conf•rent maniabilitŽ et confort. Les innovations de Bombardier comprennent un nouveau moteur Rotax et le premier des Gas-Saver-Through È qui permet au conducteur dÕenfourcher aisŽment l vŽhicule. Le Traxter est aussi muni dÕune bo”te ˆ cinq rapports activž par un bouton placž sur le guidon qui permet de sŽlectionner le rapp haut ou bas. Le diffŽrentiel avant ˆ verrouillage automatique du Traxte en fait un vŽritable quatre roues motrices. Le Traxter sera commercia par le rŽseau de concessionnaires de Bombardier Produits rŽcrŽatifs



Voiture pour le métro de Berlin fabriquée par Deutsche Waggonbau AG, société allemande acquise par Bombardier en fin d'exercice. À droite : Jean-Yves Leblanc, président et chef de l'exploitation de Bombardier Transport.

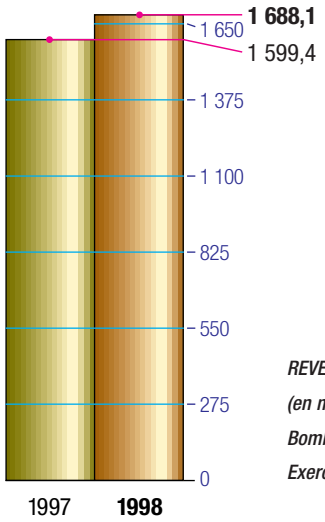
Les résultats d'exploitation de Bombardier dans ce secteur proviennent des activités de Bombardier Transport, un groupe dont la composition est décrite à la page 3 du présent rapport.

Un léger accroissement des livraisons et des travaux en cours s'est traduit par une augmentation de 5,5 % des revenus de Bombardier dans le secteur du transport pour l'exercice clos le 31 janvier 1998. Les revenus, avant cessions intersectorielles, ont en effet atteint $ 1,7 milliard, comparativement à $ 1,6 milliard l'exercice précédent.

En raison de la bonne performance dans l'exécution des contrats en cours en Amérique du Nord et du retour à la rentabilité dans les installations belges et autrichiennes, le bénéfice avant impôts sur le revenu est passé à $ 84,6 millions en 1997-1998, comparativement à $ 62,9 millions en 1996-1997. Cette hausse de 34,5 % a permis à Bombardier Transport d'améliorer sensiblement sa marge bénéficiaire de 3,9 % à 5 %.

En fin d'exercice, Bombardier a fait l'acquisition de Deutsche Waggonbau AG (DWA) de Berlin, en Allemagne, un fabricant de matériel ferroviaire à la fine pointe de la technologie, offrant une gamme étendue de produits comportant notamment : des voitures de métro, de train de banlieue et de train interurbain, des automotrices diesel ou électriques et des wagons de fret spécialisés. Ses comptes ont été inscrits au bilan mais ne font pas partie des résultats de l'exercice clos le 31 janvier 1998.

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



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

Activités

Bombardier Transport assume la responsabilité de toutes les activités de Bombardier dans le domaine du matériel de transport sur rail. Il offre une gamme complète de véhicules destinés au transport-passagers urbain, interurbain et de banlieue ainsi que des systèmes de transport en commun clés en main.

Livraisons et travaux en cours (Amérique du Nord)

En 1997-1998, Bombardier Transport a continué l'exécution d'une commande de 216 voitures de métro de la Toronto Transit Commission, livrant 68 véhicules pour un total cumulatif de 92.

La fourniture de voitures de train de banlieue à rames réversibles à la MTA Metro-North Railroad, de New York, s'est poursuivie avec la livraison de 15 véhicules, pour un total cumulatif de 49 unités sur une commande de 99. Une commande de la New Jersey Transit pour

Au cours de l'exercice, les 100 premières de 381 voitures-passagers interurbaines dont Bombardier Transport assure la remise à neuf et le réaménagement ont été livrées à Eversholt Leasing, une société de location de matériel roulant du Royaume-Uni. Le groupe a également continué la remise à neuf de 522 voitures de train de banlieue de la London Underground, livrant 108 unités pour un cumulatif de 318. De plus, des travaux d'ingénierie et de pré-production ont été réalisés sur diverses commandes en carnet, notamment l'importante commande de 120 rames automotrices diesel TALENT (360 voitures) passée en 1996 par la société de chemins de fer allemande Deutsche Bahn AG.

Commandes (Amérique du Nord)

En 1997-1998, Bombardier Transport a reçu de la Metropolitan Transportation Authority New York City Transit (MTA NYCT) l'une des plus importantes commandes de son histoire. Il s'agit d'un contrat pour la production de 680 voitures R142 de technologie avancée destinées au réseau de métro de la ville de New York. Deux autres agences de la MTA ont passé des commandes au cours de l'exercice : la Metro-North Railroad, pour la fourniture de 50 voitures de train de banlieue à rames réversibles, et la Long Island Rail Road, pour 224 bogies de remplacement destinés aux voitures de sa flotte de rames automotrices M-1 qui font l'objet d'une remise à neuf complète. Bombardier Transport a également remporté une commande de la Southeastern Pennsylvania Transportation Authority pour 10 voitures de train de banlieue à rames réversibles et, en association avec le fabricant franco-britannique GEC Alsthom, une commande de la Maryland Mass Transit Administration pour six locomotives électriques à grande vitesse.

Voitures de type Tram-Train fabriquées pour la Stadtbahn Saar de Sarrebruck, en Allemagne.

Au premier trimestre 1998-1999, Bombardier Transport a obtenu une commande pour la fourniture, l'exploitation et la maintenance du système de véhicules-passagers légers sur rail de l'aéroport international JFK à New York. La signature du contrat final interviendra au cours du premier semestre.

Commandes (Europe)

En 1997-1998, Bombardier Transport a renforcé sa position sur le marché du transport régional et de banlieue avec l'obtention de cinq nouvelles commandes pour ses rames automotrices TALENT. Ces commandes, passées par les chemins de fer nationaux norvégiens (NSB), trois sociétés de transport régional allemandes et la Deutsche Bahn, prévoient la fourniture de rames triples ou doubles totalisant 119 voitures. Les autres commandes de véhicules portent sur 16 voitures remorques de rames automotrices à deux niveaux TER 2N pour la SNCF, 25 voitures de métro pour la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, une troisième série de 40 tramways à plancher surbaissé pour la Kölner Verkehrsbetriebe, 12 voitures intermédiaires de tramway articulé pour la ville de Graz, 30 voitures de métro léger pour la ville de Vienne et 12 voitures de métro léger, en collaboration avec le fabricant Adtranz, pour la ville de Stockholm.

Depuis plus de 12 ans, la MTA Metro-North Railroad de New York exploite un service de train de banlieue avec les voitures à rames réversibles de Bombardier.

Bombardier Transport a également reçu des commandes pour la remise à neuf de 700 bogies, en association avec GEC Alsthom, pour le métro de Caracas et de 80 bogies de turbotrains pour les chemins de fer nationaux égyptiens (ENR).

Au premier trimestre de l'exercice 1998-1999, Bombardier Transport a reçu du groupe Virgin Rail, du Royaume-Uni, sa plus importante commande à ce jour. Cette commande prévoit la fabrication et l'entretien de 43 rames automotrices comportant chacune quatre voitures diesel-électriques munies d'un système d'inclinaison, de 140 voitures-passagers et de 36 locomotives diesel-électriques. La signature du contrat final interviendra à la suite de la mise en place du financement.

Marché

Étant donné les fluctuations cycliques qui caractérisent le marché du matériel de transport-passagers ferroviaire, Bombardier détermine sa part de marché selon une moyenne calculée en fonction du nombre total de véhicules commandés dans l'industrie au cours des trois dernières années civiles. En 1997, la part de marché remportée par Bombardier au Canada et aux États-Unis a atteint 48 % comparativement à 35 % en 1996. En Europe, la part réalisée dans les marchés traditionnels de Bombardier (Allemagne, Autriche, Belgique, France, Pays-Bas et Royaume-Uni) s'élève à 8 %, comparativement à 7 % l'année précédente, excluant DWA.

Selon les estimations de Bombardier Transport, les marchés dans lesquels le groupe évolue offrent un potentiel d'environ 26 000 nouveaux véhicules au cours des cinq prochaines années. Au Canada et aux États-Unis, le marché est évalué à environ 4 300 unités pour la période en

question, soit une moyenne annuelle de 850 véhicules. Cette moyenne est de 60 % supérieure à la moyenne annuelle de 530 unités compilée pour les cinq dernières années. Bien qu'il ait fléchi au cours des récentes années, le marché européen pour le type de véhicules que propose Bombardier montre des signes de reprise. Il devrait se situer à environ 20 000 nouveaux véhicules pour les cinq prochaines années, ce qui représente une moyenne annuelle de 4 000 unités. Bombardier regroupe maintenant le Mexique et l'Amérique latine dans ses estimations et évalue le potentiel de ce marché combiné à quelque 1 700 unités sur cinq ans.

Acquisition et partenariat stratégiques

Deutsche Waggonbau AG (DWA)

Acquise en fin d'exercice, la société DWA, de Berlin, compte parmi les principaux fournisseurs de la Deutsche Bahn, et elle est toujours présente dans ses marchés traditionnels de l'Europe centrale et de l'Est ainsi qu'en Russie. DWA, qui emploie 4 800 personnes, fabrique des voitures-passagers, des wagons de fret, des bogies et divers composants électroniques. En Allemagne, elle exploite six usines et un centre dédié à la recherche et au développement. Elle a également une filiale en Suisse, la société Vevey Technologies. DWA détient en outre un intérêt majoritaire dans le fabricant de matériel ferroviaire tchèque Vagonká Ceská Lípa, ainsi qu'un intérêt minoritaire dans une société spécialisée dans la remise à neuf de wagons en Russie.

ELIN EBG Traction GmbH

Dans le but de s'allier un partenaire international dans le domaine de la propulsion pour le transport sur rail, Bombardier Transport a conclu une entente, en mars 1998, pour l'acquisition de 26 % du capital social de la société viennoise ELIN EBG Traction GmbH. Grâce à cette alliance stratégique, Bombardier Transport s'assure de la fourniture des équipements électriques pour ses principaux produits tels que la gamme des automotrices TALENT. La Société est maintenant en mesure d'améliorer son expertise en matière de technologie de propulsion et de lancer des projets de développement conjoints avec ELIN EBG comme fournisseur d'équipements électriques, en se basant sur une stratégie à long terme destinée à optimiser sa position sur le marché.

Perspectives

Au Canada et aux États-Unis, le marché a atteint en 1997 son plus haut niveau de commandes depuis 1982 et devrait conserver sa vigueur en raison des importants programmes de remplacement de matériel de plusieurs grandes régies de transport américaines et de l'émergence d'une demande accrue pour les rames automotrices. Avec l'obtention du contrat des voitures de métro de New York, Bombardier a confirmé et devrait maintenir sa position de leader du marché des véhicules neufs de transport-passagers sur rail. Le marché du transport ferroviaire à grande vitesse et à très grande vitesse recèle également un bon potentiel à plus long terme. Aux États-Unis, le marché de la très grande vitesse, et particulièrement le projet FOX en Floride, traversent une phase cruciale de développement. Dans l'année qui vient, le gouvernement américain doit rendre une réponse à la demande d'aide financière de l'État de la Floride, et les études d'impact environnemental seront entreprises.

Le projet du TGV canadien fait actuellement l'objet d'études par les entreprises intéressées et sera soumis sous peu aux gouvernements du Québec et de l'Ontario, ainsi qu'au gouvernement fédéral.

En Europe, la privatisation des chemins de fer britanniques et allemands et l'arrivée de plusieurs nouveaux exploitants de plus petite taille contribuent à stimuler la demande. Avec ses rames automotrices TALENT, son Tram-Train et sa technologie d'inclinaison des voitures, Bombardier est bien placée pour répondre aux besoins qui évoluent vers des produits plus flexibles dans tous ses marchés. Forte des nouvelles commandes remportées en 1997-1998, la Société vise l'accroissement continu de sa part du marché allemand, qui est de loin le plus important en Europe. L'acquisition de la société DWA vient élargir sa présence industrielle en Allemagne et lui ouvre également de nouvelles avenues dans les marchés de l'Europe de l'Est.

Au Mexique, Bombardier est en mesure de répondre aux besoins de matériel roulant qui découlent du vieillissement des flottes et de la privatisation progressive des chemins de fer nationaux. Par ailleurs, la Société continue d'explorer les possibilités de tirer parti du bon potentiel du marché latino-américain, particulièrement dans les grandes régions métropolitaines de l'Argentine, du Brésil et du Chili.

Toujours intéressant à long terme, le potentiel du marché des systèmes de transport urbain clés en main en Asie du Sud-Est pourrait tarder à se réaliser dans les pays les plus affectés par la récente instabilité économique. Bombardier y poursuit la commercialisation de ses produits et services par l'intermédiaire de ses bureaux de Bangkok, Beijing, Djakarta, Hong Kong, Kuala Lumpur et Taipei.

La Chine constitue un des plus grands marchés du monde dans le domaine du matériel de transport sur rail. Bombardier et ses partenaires, la société canadienne Power Corporation et la société chinoise LORIC, ont franchi en novembre 1997 une nouvelle étape dans l'établissement d'une coentreprise de fabrication de voitures de transport-passagers ferroviaire en signant une entente de principe avec le ministère des Chemins de fer de la Chine. Ce projet de coentreprise revêt une importance d'autant plus stratégique que le gouvernement chinois a récemment levé son moratoire sur les projets de systèmes de transport en commun mais n'autorisera que très peu de fabricants étrangers à former de telles coentreprises.

Nova Bus

En janvier 1997, Bombardier annonçait son intention de se départir de la part de 25 % du capital social du fabricant d'autobus urbains Nova Bus qu'elle détenait depuis 1994, cet investissement ne cadrant plus avec ses orientations stratégiques. En décembre 1997, Prévost Car Inc., une filiale de AB Volvo de Suède, signait un accord en vue d'acquérir Nova Bus, et la transaction a depuis été complétée.

BOMBARDIER
SERVICES

Système de reconnaissance sans pilote CL-327 Guardian conçu pour répondre aux nombreuses exigences du marché des systèmes maritimes et terrestres de reconnaissance sans pilote à décollage et atterrissage verticaux.

Programme d'entraînement au vol pour les Forces canadiennes au Centre de formation de l'aviation canadienne à Southport au Manitoba.

Bombardier Services poursuit ses contrats de soutien technique intégré des chasseurs CF-18 des Forces canadiennes.

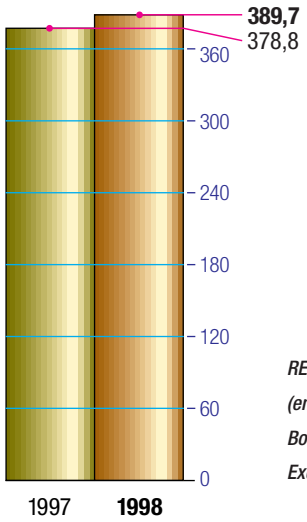
Vérification de service de classe C pour la flotte d'avions régionaux du transporteur aérien Comair. À gauche : Anthony I. Kalhok, président et chef de l'exploitation de Bombardier Services.

Les résultats d'exploitation dans le secteur des services découlent des activités de Bombardier Services dont la composition est décrite à la page 2 du présent rapport.

Dans le secteur des services, les revenus, avant cessions intersectorielles, ont atteint $ 389,7 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1998, légèrement en hausse sur les revenus de $ 378,8 millions enregistrés pour l'exercice clos le 31 janvier 1997.

Le bénéfice avant impôts sur le revenu se chiffre à $ 15,6 millions contre $ 14,0 millions l'exercice précédent et résulte d'une meilleure performance dans l'ensemble des activités.

Au 31 janvier 1998, le carnet de commandes de Bombardier Services atteignait $ 1,5 milliard, comparativement à $ 392,3 millions au 31 janvier 1997. Cet écart considérable est attribuable à l'important contrat de service, d'une durée de 20 ans, obtenu du Gouvernement du Canada pour le programme d'entraînement en vol de l'OTAN au Canada (NFTC).



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

Services à la défense

Bombardier Services fournit et commercialise des services de formation, de soutien technique et de gestion de l'exploitation dans les domaines de l'aviation militaire et de la défense.

Services de soutien pour avions militaires

Le groupe a maintenu en 1997-1998 le rythme des travaux qu'il poursuit dans le cadre du renouvellement de contrats accordés en 1996-1997, pour une durée de trois ans, par le ministère de la Défense nationale du Canada pour le soutien technique intégré des chasseurs CF-18 des Forces canadiennes. Les travaux ont aussi continué de progresser à un rythme stable dans le cas des contrats de soutien logistique, d'entretien et de maintenance d'avions et d'équipements en cours de réalisation pour le ministère de la Défense du Royaume-Uni, la garde nationale de l'armée des États-Unis, les forces aériennes des États-Unis et divers clients du Moyen-Orient.

Bombardier 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, du Royaume-Uni, qui comprend Police Aviation Services (PAS) et Medical Aviation Services (MAS). PAS et MAS détiennent, à l'heure actuelle, 23 contrats de soutien aux opérations aériennes de la police régionale et des services ambulanciers au Royaume-Uni.

Conversion et modification d'appareils

À titre de sous-traitant de Short Brothers plc, Bombardier Services a continué ses travaux de conversion d'avions de ligne Shorts SD-360 en avions de transport militaire C-23B+ pour la garde nationale de

BOMBARDIER
CAPITAL

Programmes de financement aux consommateurs couvrant les bateaux, motoneiges, motomarines, remorques, motocyclettes et autres véhicules récréatifs.

Par l'entremise de détaillants, Bombardier Capital offre une variété d'options de financement aux acheteurs de maisons usinées dans le marché américain.

Les services de gestion, location et financement de technologies de Bombardier Capital procurent des solutions sur mesure aux usagers d'ordinateurs et d'équipements médicaux ou de télécommunications.

Les options de financement de stocks offertes par Bombardier Capital répondent aux besoins des fabricants, distributeurs et concessionnaires nord-américains et européens oeuvrant dans plusieurs secteurs d'activité. À droite : Pierre-André Roy, président et chef de l'exploitation de Bombardier Capital.

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

En 1997-1998, les revenus, avant cessions intersectorielles, provenant des actifs sous gestion de Bombardier Capital, ont totalisé $ 352,4 millions, comparativement à $ 244,6 millions pour l'exercice précédent. Le bénéfice avant impôts sur le revenu est passé de $ 46,9 millions à $ 64,1 millions.

Le volume de financement des actifs sous gestion a été de $ 7,2 milliards, comparativement à $ 5,6 milliards pour 1996-1997.

Services financiers

Les principales activités traditionnelles de Bombardier Capital consistent à fournir et gérer du financement garanti de stocks pour des concessionnaires et des distributeurs de produits récréatifs et de biens de consommation, et à fournir aux entreprises des services de prêt, de location et de gestion d'actifs se rapportant à des avions d'affaires et autres produits commerciaux et industriels. L'affacturage de comptes clients et d'autres services financiers sont aussi fournis à Bombardier et à ses sociétés affiliées.

Pour élargir sa gamme de produits, Bombardier Capital a abordé de nouveaux créneaux en 1997 en lançant ses propres activités de financement à la consommation dans les marchés des produits récréatifs et des maisons usinées. Bombardier Capital a également étendu ses activités de location commerciale à de nouveaux produits, comme le matériel et les logiciels informatiques et de télécommunications, et à la location de véhicules ferroviaires par crédit-bail, suite à l'acquisition de NorRail Inc., de Buffalo au Minnesota.

Financement de stocks

Bombardier Capital fournit, principalement à des concessionnaires américains et canadiens, du financement de stocks sur une base garantie pour l'achat de produits récréatifs, de biens de consommation et de produits commerciaux auprès de fabricants et de distributeurs déterminés.

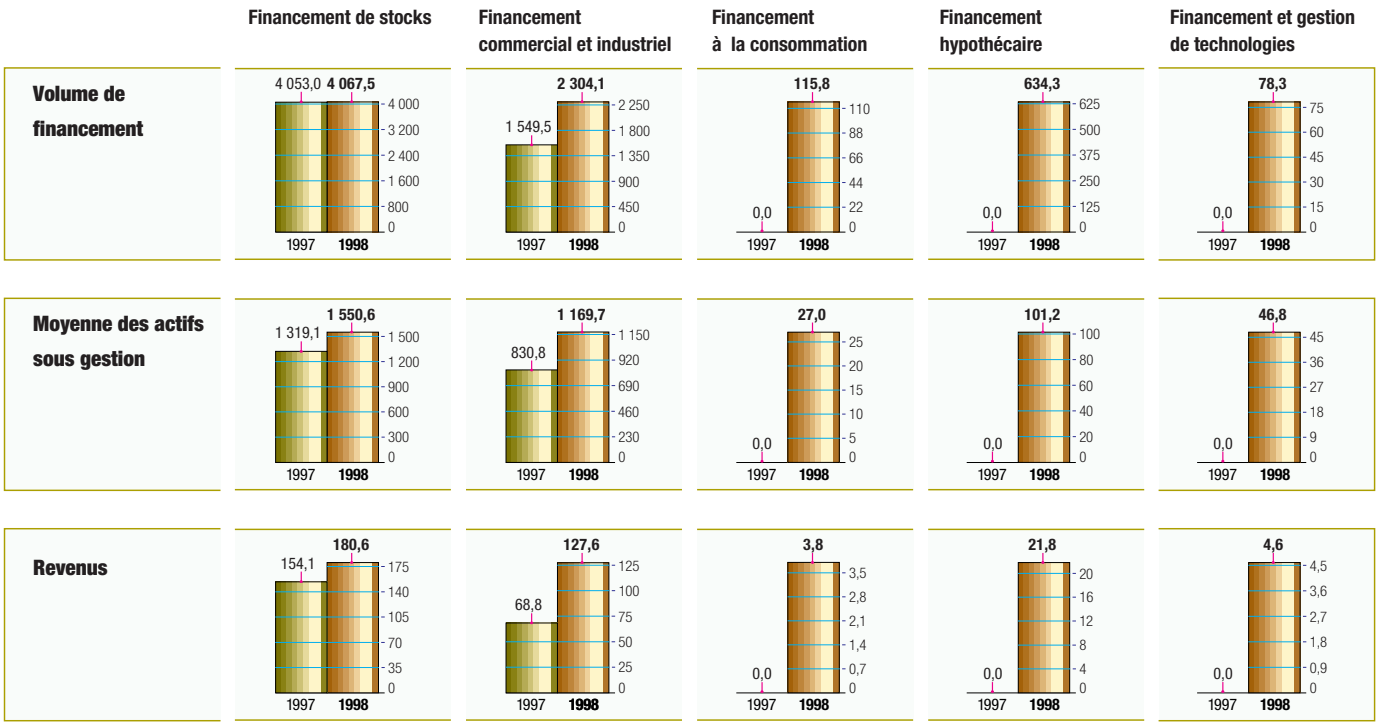
Bombardier Capital, qui vise à se spécialiser comme entreprise de crédit exclusive, compte également rechercher de nouvelles occasions dans les créneaux non exclusifs de l'industrie en Amérique du Nord et sur les marchés internationaux.

Financement commercial et industriel

Bombardier Capital offre du financement reposant sur l'actif à des clients commerciaux situés principalement aux États-Unis et au Canada. Ce financement est fourni à des tiers pour divers biens d'équipement commerciaux et industriels, et pour des avions d'affaires. Le groupe offre également, par l'entremise de NorRail Inc., des services de location par crédit-bail et de gestion reliés aux véhicules ferroviaires à des clients américains et canadiens.

Le financement des avions d'affaires ainsi que le financement commercial et industriel sont des secteurs très fragmentés et parvenus à maturité en Amérique du Nord. Dans l'avenir, la croissance découlera principalement de la recherche et du développement d'occasions d'affaires dans de nouveaux marchés géographiques et de la fourniture de nouveaux services dans les marchés actuels.

La stratégie actuelle de Bombardier Capital consiste à poursuivre comme premier objectif le financement des avions d'affaires fabriqués par Bombardier et ses sociétés affiliées, ainsi que celui d'autres produits commerciaux et industriels.



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

Financement à la consommation

Bombardier Capital a commencé ses activités de financement à la consommation au début de 1997, tant aux États-Unis qu'au Canada, en offrant des produits financiers qui permettent aux consommateurs d'acquérir des produits récréatifs et des services connexes.

Un des principaux objectifs de Bombardier Capital est de fournir des solutions novatrices de financement au détail à Bombardier Produits récréatifs. Le groupe compte également tirer parti des relations établies avec d'autres fabricants afin de développer des synergies qui profiteront à l'ensemble de ses activités.

Financement hypothécaire

Au début de 1997, Bombardier Capital a commencé à offrir une gamme variée de services de financement au détail aux acheteurs de maisons usinées. Bombardier Capital concentre ses efforts dans le sud-est des États-Unis, où sont achetées la plupart des maisons usinées. Les occasions de financement pour ce type de maisons sont générées par l'entremise d'un réseau de concessionnaires.

L'industrie des maisons usinées a connu une croissance considérable au cours de la dernière décennie et on prévoit que cette tendance se maintiendra. Bombardier Capital entend accroître sa part de marché, étendre ses activités dans l'ouest des États-Unis et bénéficier ainsi de la croissance de l'industrie.

Financement et gestion de technologies

Bombardier Capital a commencé à offrir au début de 1997 des services de location par crédit-bail et de gestion des technologies pour équipements informatiques et de télécommunications à des sociétés qui ont une bonne cote de crédit.

Le volume annuel de ce marché nord-américain est de l'ordre de US$ 50,0 milliards. Bombardier Capital prévoit que ce marché augmentera à un rythme d'environ 15 % à 20 % par année au cours des trois à cinq prochaines années. Pour cette raison et parce qu'aucun concurrent ne détient plus de 10 % du marché, Bombardier Capital est bien placé pour se mesurer efficacement à la concurrence dans ce créneau du marché du financement.

Le principal objectif de Bombardier Capital est de devenir un fournisseur de services complets de location d'équipements informatiques et d'équipements de télécommunications en accroissant sa présence et en établissant des alliances stratégiques avec différents partenaires.

Services immobiliers

Par l'entremise des Services immobiliers de Bombardier Inc., Bombardier Capital retire des revenus de la mise en valeur des terrains de Bombardier appelés à changer de vocation, ainsi que des activités qui visent à répondre aux besoins immobiliers d'autres entreprises de Bombardier.

D'autres revenus proviennent de la vente de terrains à des promoteurs immobiliers dans le cadre du projet Bois-Franc, qui porte sur le développement d'un ensemble urbain résidentiel, assorti d'infrastructures commerciales et de services, sur les terrains adjacents aux installations de Canadair à Saint-Laurent au Québec.

L'augmentation de $ 359,0 millions montrée pour l'exercice sous la rubrique des débiteurs financiers et autres, en comparaison de $ 90,1 millions pour l'exercice précédent, a été expliquée à l'analyse du bilan.

L'acquisition de DWA se solde par des liquidités provenant d'activités d'investissement, car le montant de la contrepartie monétaire de $ 517,8 millions est inférieur de $ 144,3 millions au montant d'encaisse acquis de $ 662,1 millions.

Une augmentation de $ 76,7 millions a été enregistrée dans la variation du solde des redressements de conversion reportés en 1997-1998, comparativement à $ 11,5 millions l'an dernier. Tel que mentionné au sommaire des principales conventions comptables sous la rubrique « conversion des devises », les éléments du bilan des établissements étrangers autonomes sont convertis au cours en vigueur à la fin de l'exercice. Le gain de l'exercice résulte principalement de la faiblesse du dollar canadien par rapport aux devises des pays dans lesquels la Société maintient des activités, et il est ainsi présenté comme une activité d'investissement.

Les liquidités utilisées pour des activités de financement ont totalisé $ 118,4 millions en 1997-1998, comparativement à une provenance de fonds de $ 310,7 millions à l'exercice 1996-1997. D'abord, la dette à long terme a diminué de $ 240,6 millions compte tenu essentiellement des sommes remboursées au cours de l'exercice. Ensuite, l'émission de 12 millions d'actions privilégiées série 2 a ajouté $ 300,0 millions aux fonds généraux, à l'exception d'un montant de $ 30,9 millions utilisé pour racheter la totalité des actions privilégiées série 1 en circulation. Enfin, les émissions d'actions en vertu du régime d'options d'achat d'actions et aux employés contre espèces ont totalisé $ 33,0 millions à l'exercice 1997-1998, comparativement à $ 31,1 millions à l'exercice précédent.

En 1997-1998, l'effet combiné de la variation des liquidités reliées aux activités d'exploitation, d'investissement et de financement a fait passer les liquidités de $ 889,1 millions au début de l'exercice à $ 760,2 millions à la fin de l'exercice.

États de l'évolution de la situation financière BC

Les liquidités provenant des activités d'exploitation se sont chiffrées à $ 22,2 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1998, en comparaison de $ 30,1 millions pour l'exercice précédent.

Les liquidités utilisées pour des fins d'investissement, au montant de $ 776,2 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1998 comparativement à $ 324,2 millions pour l'exercice précédent, ont surtout servi, tout comme l'an dernier, à augmenter les investissements de BC dans les débiteurs financiers et autres.

Les liquidités provenant des activités de financement se chiffrent à $ 884,9 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1998, comparativement à $ 296,1 millions à l'exercice précédent, et englobent les sommes empruntées à court et à long termes pour favoriser le développement futur et la santé financière de BC.

En 1997-1998, l'effet combiné de la variation des liquidités reliées aux activités d'exploitation, d'investissement et de financement a fait passer les liquidités de $ 6,6 millions au début de l'exercice à $ 137,5 millions à la fin de l'exercice.

Année 2000

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

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

La direction révise régulièrement l'évolution du dossier de conformité et ne prévoit à ce jour aucun impact majeur sur ses opérations, bien qu'aucune certitude n'existe quant au succès de toutes ces modifications. Toutefois, les coûts encourus à ce jour et ceux prévus pour l'avenir en relation avec ces modifications n'ont pas eu et n'auront pas d'effet sensible sur la situation financière de la Société.

Perspectives d'avenir

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

Le montant des dividendes versés sur les actions ordinaires et sur les actions privilégiées série 1 et série 2 a totalisé $ 115,5 millions en 1997-1998. Évalué selon le taux du dividende trimestriel payable le 31 mai 1998 sur les actions ordinaires et le dividende annuel déclaré sur les actions privilégiées série 2, le montant prévu des dividendes à verser en 1998-1999 s'établit à $ 133,5 millions.

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

Risques et incertitudes

La Société est présente dans différents secteurs d'activité comportant des facteurs de risques et d'incertitudes variés qui sont pris en compte attentivement dans les politiques de gestion de la Société.

Les risques associés au secteur de l'aéronautique incluent, notamment, les risques relatifs au développement de nouveaux produits à l'intérieur des limites budgétaires prévues, à l'homologation des nouveaux produits par les autorités réglementaires et au respect des engagements contractuels de livraison, les risques associés à la performance des produits, au règlement des disputes découlant des conventions collectives et au renouvellement de celles-ci, ainsi que les risques reliés à la performance de fournisseurs clés au Canada ou à l'étranger. De plus, la Société fait face à certains facteurs de risques externes, notamment les politiques gouvernementales de pays qui imposent des limitations quant à l'importation ou à l'exportation de ses produits, et diverses conditions susceptibles d'affecter la demande pour certains de ses produits, tels le prix de l'essence, l'instabilité politique et la croissance économique.

Les risques auxquels la Société est confrontée dans le secteur des produits récréatifs sont principalement reliés à la nature instable de la demande pour les produits de consommation, aux conditions climatiques ainsi qu'aux législations et politiques en matière de sécurité et d'environnement.

En plus des risques mentionnés précédemment, les secteurs du transport et des services comportent des risques associés à la modification des priorités et aux réductions potentielles des dépenses de certains organismes gouvernementaux.

Les fluctuations des taux de change imprègnent les décisions quotidiennes de la Société, qui dresse ses états financiers en dollars canadiens tout en réalisant plus de 88 % de ses revenus à l'étranger, revenus qui sont libellés en diverses devises. La Société se protège contre les fluctuations des taux de change par l'utilisation d'un certain nombre de techniques, notamment la réalisation d'emprunts dans des devises locales et des opérations de couverture sur des contrats à long terme conclus en devises étrangères. Toutefois, les activités de Bombardier reliées aux produits récréatifs, au matériel de transport et aux avions fabriqués au Canada et vendus à l'étranger demeurent vulnérables à ces fluctuations. Afin de gérer ses risques de change, la Société a conclu, dans le cours normal de son exploitation, des contrats de change à terme en devises s'échelonnant, pour la majorité, jusqu'en l'an 2000. La note 18 aux états financiers consolidés en donne les détails.

Une proportion grandissante des revenus mondiaux de la Société est libellée en dollars américains. La Société estime qu'une variation d'un cent dans la valeur du dollar canadien aurait affecté le bénéfice avant impôts sur le revenu de l'exercice 1997-1998 d'un montant approximatif de $ 8,9 millions avant la prise en compte des effets des instruments financiers dérivés. Pour l'exercice clos le 31 janvier 1998, le dollar américain s'est transigé à un taux moyen de $ 1,3923 canadien, comparativement à $ 1,3620 canadien en 1996-1997, soit une appréciation moyenne de 2,22 %.

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

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

Engagements et éventualités

Tel que décrit à la note 20 aux états financiers consolidés, dans le cadre de la vente d'avions, la Société fournit occasionnellement un support financier à ses clients sous diverses formes. Les risques afférents à ces garanties dépendent de nombreux facteurs, tels la santé financière des clients et de certains organismes gouvernementaux qui ont assumé conjointement une partie du risque, la valeur de revente et de location des avions et les conditions du marché en cours pour chacun des modèles d'avions. Les dirigeants de la Société effectuent régulièrement une revue détaillée des conditions économiques associées à chacun de ces risques et en surveillent attentivement l'évolution.

La Société fait occasionnellement l'objet de procédures légales, de réclamations et d'enquêtes et autres questions juridiques, relativement à ses produits et à ses contrats. La Société est d'avis que les coûts encourus à ce jour et qu'elle prévoit encourir en relation avec ces éventualités n'ont pas eu et n'auront pas d'effet sensible sur sa situation financière.

Section financière

BOMBARDIER

Bombardier Inc.

Rétrospective financière 38

Responsabilité de la direction
à l'égard de la présentation
de l'information financière 44

Rapport des vérificateurs 44

Bilans consolidés 45

États consolidés de l'avoir des actionnaires 46

États consolidés des résultats 47

États consolidés de l'évolution
de la situation financière 48

Sommaire des principales
conventions comptables 49

Notes afférentes aux
états financiers consolidés 53

Informations sectorielles. 68

SOMMAIRE DE L'EXPLOITATION

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

Pour les exercices clos les 31 janvier	**1998**	1997	1996
Revenus par secteur d'activité poursuivie			
Aéronautique	**$ 4 632,0**	$ 4 036,7	$ 3 508,7
Produits récréatifs	**1 632,7**	1 865,6	1 554,2
Transport	**1 688,1**	1 599,4	1 574,7
Services	**389,7**	378,8	399,1
BC	**352,4**	244,6	220,0
Cessions intersectorielles	**(186,0)**	(149,4)	(133,3)
Revenus de tiers	**$ 8 508,9**	$ 7 975,7	$ 7 123,4
Bénéfice (perte) par secteur d'activité poursuivie			
Aéronautique	**$ 461,5**	$ 270,2	$ 143,1
Produits récréatifs	**1,4**	212,3	176,3
Transport	**84,6**	62,9	99,9
Services	**15,6**	14,0	19,2
BC	**64,1**	46,9	28,7
Total	**627,2**	606,3	467,2
Moins-value du placement en unités d'actions d'Eurotunnel	**—**	—	231,4
Bénéfice des activités poursuivies avant impôts sur le revenu	**627,2**	606,3	235,8
Impôts sur le revenu	**207,0**	200,1	77,8
Bénéfice net des activités poursuivies	**420,2**	406,2	158,0
Perte nette des activités abandonnées	**—**	—	—
Bénéfice net	**$ 420,2**	$ 406,2	$ 158,0[1]
Par action ordinaire			
Bénéfice net des activités poursuivies	**$ 1,18**	$ 1,18	$ 0,45[1]
Bénéfice net	**$ 1,18**	$ 1,18	$ 0,45[1]

INFORMATIONS GÉNÉRALES

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

Revenus à l'exportation provenant du Canada	**$ 4 642,2**	$ 4 532,7	$ 3 537,8
Acquisitions d'immobilisations	**$ 262,6**	$ 232,4	$ 297,8
Amortissement	**$ 180,1**	$ 165,8	$ 158,3
Dividende par action ordinaire			
Classe A	**$ 0,30000**	$ 0,20000	$ 0,20000
Classe B	**$ 0,30625**	$ 0,20625	$ 0,20625
Nombre d'actions ordinaires (millions)	**339,5**	337,6	335,0
Valeur comptable de l'action ordinaire	**$ 7,14**	$ 6,01	$ 4,92
Actionnaires inscrits	**10 781**	11 541	9 873

VARIATION DES COURS DE L'ACTION

(dollars canadiens)

Classe A			
Haut	**$ 33,95**	$ 26,60	$ 20,38
Bas	**25,00**	17,75	11,44
Fermeture	**28,25**	26,10	20,38
Classe B			
Haut	**$ 34,00**	$ 26,40	$ 20,13
Bas	**24,80**	17,50	11,31
Fermeture	**28,10**	26,00	19,88

(1) L'effet de la comptabilisation de la moins-value du placement en unités d'actions d'Eurotunnel sur le bénéfice net est de $ 155,0 millions ($ 0,47 par action ordinaire). Excluant cette moins-value, le bénéfice net serait de $ 313,0 millions ($ 0,92 par action ordinaire).

1995	1994	1993	1992	1991	1990	1989
$ 3 157,3	$ 2 395,2	$ 2 428,8	$ 1 713,2	$ 1 583,9	$ 886,0	$ 630,7
1 048,6	729,5	506,4	352,9	362,2	355,7	274,3
1 309,6	1 311,5	1 237,6	725,6	697,1	639,5	311,3
322,4	246,6	224,6	225,9	198,3	212,6	179,9
166,0	133,5	77,5	63,3	63,2	60,0	36,5
(60,9)	(47,5)	(26,9)	(22,3)	(12,4)	(10,5)	(6,7)
$ 5 943,0	$ 4 768,8	$ 4 448,0	$ 3 058,6	$ 2 892,3	$ 2 143,3	$ 1 426,0
$ 139,7	$ 141,7	$ 188,1	$ 137,1	$ 134,5	$ 76,0	$ 35,4
116,8	76,6	28,4	(6,8)	(21,9)	11,0	14,2
66,0	(24,0)	(71,4)	4,2	20,7	17,0	46,6
19,7	10,7	4,3	2,6	1,8	12,0	8,2
11,5	4,8	2,9	(15,7)	(14,6)	1,2	4,4
353,7	209,8	152,3	121,4	120,5	117,2	108,8
—	—	—	—	—	—	—
353,7	209,8	152,3	121,4	120,5	117,2	108,8
106,4	32,5	18,6	13,7	20,4	25,7	19,9
247,3	177,3	133,7	107,7	100,1	91,5	88,9
—	—	—	—	—	—	(20,6)
$ 247,3	$ 177,3	$ 133,7	$ 107,7	$ 100,1	$ 91,5	$ 68,3
$ 0,73	$ 0,56	$ 0,43	$ 0,36	$ 0,35	$ 0,34	$ 0,34
$ 0,73	$ 0,56	$ 0,43	$ 0,36	$ 0,35	$ 0,34	$ 0,26
$ 2 960,3	$ 2 252,1	$ 1 950,8	$ 1 084,5	$ 975,8	$ 1 245,3	$ 782,0
$ 176,0	$ 169,8	$ 227,8	$ 161,5	$ 162,2	$ 93,1	$ 52,7
$ 131,6	$ 124,6	$ 101,3	$ 75,3	$ 76,8	$ 43,6	$ 40,1
$ 0,15000	$ 0,10000	$ 0,10000	$ 0,08000	$ 0,08000	$ 0,06250	$ 0,05500
$ 0,15625	$ 0,10625	$ 0,10625	$ 0,08625	$ 0,08625	$ 0,06875	$ 0,06125
331,4	329,9	308,6	304,7	282,9	262,8	251,3
$ 4,85	$ 4,05	$ 3,04	$ 2,80	$ 2,30	$ 1,76	$ 1,46
8 776	9 108	9 534	8 735	9 315	10 025	10 707
$ 12,50	$ 11,00	$ 8,69	$ 8,75	$ 5,16	$ 4,50	$ 3,38
9,00	4,82	5,32	4,19	3,63	2,78	1,97
11,44	10,50	5,94	8,57	4,22	3,91	3,35
$ 12,63	$ 10,94	$ 8,63	$ 8,63	$ 5,16	$ 4,50	$ 3,41
8,88	4,82	5,19	3,88	3,22	2,78	1,97
11,38	10,57	5,82	8,57	3,94	3,82	3,35

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

Aux 31 janvier	**1998**	1997	1996
BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ			
Encaisse et dépôts à terme	**$ 1 227,7**	$ 895,7	$ 536,6
Comptes clients	**693,2**	358,4	449,0
Débiteurs financiers et autres	**2 989,4**	1 811,4	1 456,2
Stocks	**3 790,9**	3 455,2	2 594,9
Immobilisations	**1 646,7**	1 200,0	1 142,0
Autres éléments d'actif	**227,3**	229,6	213,9
Total de l'actif	**$ 10 575,2**	$ 7 950,3	$ 6 392,6
Emprunts à court terme	**$ 2 265,6**	$ 1 402,4	$ 840,9
Comptes fournisseurs et frais courus	**2 663,0**	2 124,6	1 875,0
Avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents	**851,6**	591,4	295,7
Dette à long terme	**1 548,7**	1 354,9	1 282,7
Autres éléments de passif	**357,0**	264,4	279,4
Billets convertibles – composante avoir	**165,8**	152,3	139,9
Actions privilégiées	**300,0**	30,9	30,9
Avoir des actionnaires ordinaires	**2 423,5**	2 029,4	1 648,1
Total du passif et de l'avoir des actionnaires	**$ 10 575,2**	$ 7 950,3	$ 6 392,6
BOMBARDIER			
Encaisse et dépôts à terme	**$ 1 090,2**	$ 889,1	$ 532,0
Comptes clients	**693,2**	358,4	449,0
Débiteurs financiers et autres	**496,3**	137,3	47,2
Stocks	**3 790,9**	3 455,2	2 594,9
Immobilisations	**1 574,1**	1 138,8	1 079,1
Investissement dans BC	**353,3**	288,7	307,0
Autres éléments d'actif	**182,2**	183,6	169,1
Total de l'actif	**$ 8 180,2**	$ 6 451,1	$ 5 178,3
Emprunts à court terme	**$ 417,7**	$ 167,4	$ 38,7
Comptes fournisseurs et frais courus	**2 543,7**	1 993,0	1 746,7
Avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents	**851,6**	591,4	295,7
Dette à long terme	**1 117,1**	1 233,3	1 020,5
Autres éléments de passif	**360,8**	253,4	257,8
Billets convertibles – composante avoir	**165,8**	152,3	139,9
Actions privilégiées	**300,0**	30,9	30,9
Avoir des actionnaires ordinaires	**2 423,5**	2 029,4	1 648,1
Total du passif et de l'avoir des actionnaires	**$ 8 180,2**	$ 6 451,1	$ 5 178,3
BC			
Encaisse et dépôts à terme	**$ 137,5**	$ 6,6	$ 4,6
Débiteurs financiers et autres	**2 493,1**	1 674,1	1 409,0
Immobilisations	**72,6**	61,2	62,9
Autres éléments d'actif	**58,9**	46,0	50,1
Total de l'actif	**$ 2 762,1**	$ 1 787,9	$ 1 526,6
Emprunts à court terme	**$ 1 847,9**	$ 1 235,0	$ 802,2
Comptes fournisseurs et frais courus	**119,3**	131,6	128,3
Dette à long terme	**431,6**	121,6	262,2
Autres éléments de passif	**10,0**	11,0	26,9
Actions privilégiées	**—**	—	—
Investissement dans BC	**353,3**	288,7	307,0
Total du passif et de l'avoir des actionnaires	**$ 2 762,1**	$ 1 787,9	$ 1 526,6

1995	1994	1993	1992	1991	1990	1989
$ 425,1	$ 633,1	$ 235,1	$ 179,2	$ 87,5	$ 84,0	$ 150,0
667,4	320,8	380,4	360,1	413,7	428,8	174,0
1 121,2	776,6	942,1	640,8	491,3	458,0	307,5
1 914,4	1 738,1	1 782,9	1 200,7	984,2	579,7	220,2
932,1	842,0	813,3	626,8	533,5	335,7	262,1
401,6	144,1	86,4	47,1	45,0	46,8	36,9
$ 5 461,8	$ 4 454,7	$ 4 240,2	$ 3 054,7	$ 2 555,2	$ 1 933,0	$ 1 150,7
$ 764,3	$ 423,6	$ 884,9	$ 640,1	$ 558,2	$ 376,8	$ 153,2
1 508,8	1 299,8	1 318,2	894,8	832,3	684,7	354,4
195,0	—	—	—	—	—	—
1 043,2	1 119,1	789,4	474,2	344,6	175,3	70,6
184,1	125,6	168,2	56,6	64,7	54,0	47,3
128,6	118,1	108,5	99,7	66,8	21,9	—
31,5	33,1	34,1	35,7	37,4	157,7	158,3
1 606,3	1 335,4	936,9	853,6	651,2	462,6	366,9
$ 5 461,8	$ 4 454,7	$ 4 240,2	$ 3 054,7	$ 2 555,2	$ 1 933,0	$ 1 150,7
$ 419,7	$ 606,3	$ 233,2	$ 177,6	$ 87,2	$ 79,7	$ 150,0
667,4	320,8	380,4	366,0	413,6	428,8	174,0
—	—	—	—	—	—	—
1 914,4	1 738,1	1 782,9	1 200,7	984,2	579,7	220,2
868,2	775,3	774,2	603,8	514,7	327,5	259,9
239,5	222,5	106,5	87,0	68,5	60,4	30,4
357,8	108,8	63,2	47,1	45,0	46,8	36,9
$ 4 467,0	$ 3 771,8	$ 3 340,4	$ 2 482,2	$ 2 113,2	$ 1 522,9	$ 871,4
$ 153,4	$ 86,4	$ 288,9	$ 105,1	$ 135,6	$ 134,4	$ 5,4
1 401,8	1 217,9	1 248,3	857,8	813,4	635,6	341,2
195,0	—	—	—	—	—	—
774,1	860,6	556,2	474,2	344,6	175,3	70,6
176,3	120,3	167,5	56,1	64,2	54,0	47,3
128,6	118,1	108,5	99,7	66,8	21,9	—
31,5	33,1	34,1	35,7	37,4	39,1	40,0
1 606,3	1 335,4	936,9	853,6	651,2	462,6	366,9
$ 4 467,0	$ 3 771,8	$ 3 340,4	$ 2 482,2	$ 2 113,2	$ 1 522,9	$ 871,4
$ 5,4	$ 26,8	$ 1,9	$ 1,6	$ 0,3	$ 4,3	$ —
1 121,2	764,9	942,1	640,8	491,4	458,0	307,5
63,9	66,7	39,1	4,1	5,0	8,2	2,2
47,1	47,0	23,2	18,9	13,8	—	—
$ 1 237,6	$ 905,4	$ 1 006,3	$ 665,4	$ 510,5	$ 470,5	$ 309,7
$ 610,9	$ 337,2	$ 596,0	$ 535,0	$ 422,6	$ 242,4	$ 147,8
107,0	81,9	69,9	42,9	18,9	49,1	13,2
269,1	258,5	233,2	—	—	—	—
11,1	5,3	0,7	0,5	0,5	—	—
—	—	—	—	—	118,6	118,3
239,5	222,5	106,5	87,0	68,5	60,4	30,4
$ 1 237,6	$ 905,4	$ 1 006,3	$ 665,4	$ 510,5	$ 470,5	$ 309,7

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

Pour les exercices clos les 31 janvier	**1998 Total**	1997 Total	**1998 Premier trimestre**
Revenus			
Aéronautique	**$ 4 632,0**	$ 4 036,7	**$ 725,6**
Produits récréatifs	**1 632,7**	1 865,6	**411,7**
Transport	**1 688,1**	1 599,4	**407,7**
Services	**389,7**	378,8	**82,1**
BC	**352,4**	244,6	**75,5**
Cessions intersectorielles	**(186,0)**	(149,4)	**(41,2)**
Revenus de tiers	**$ 8 508,9**	$ 7 975,7	**$ 1 661,4**
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu			
Aéronautique	**$ 461,5**	$ 270,2	**$ 50,9**
Produits récréatifs	**1,4**	212,3	**40,2**
Transport	**84,6**	62,9	**16,3**
Services	**15,6**	14,0	**4,4**
BC	**64,1**	46,9	**12,8**
Total	**627,2**	606,3	**124,6**
Impôts sur le revenu	**207,0**	200,1	**41,1**
Bénéfice net	**$ 420,2**	$ 406,2	**$ 83,5**
Par action ordinaire			
Bénéfice net	**$ 1,18**	$ 1,18	**$ 0,24**
Dividendes – action classe B	**0,30625**	0,20625	**0,08125**
Variation des cours de l'action classe B			
Haut	**34,00**	26,40	**28,60**
Bas	**24,80**	17,50	**24,80**
Éléments d'actif net sectoriels			
Aéronautique			**$ 3 354,2**
Produits récréatifs			**301,7**
Transport			**(398,1)**
Services			**49,5**
BC			**306,7**
			3 614,0
Comptes fournisseurs et frais courus			**1 945,8**
Avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents			**551,8**
Encaisse et dépôts à terme			**466,6**
Autres éléments d'actif			**55,5**
Total de l'actif – Bombardier			**6 633,7**
Investissement dans BC			**(306,7)**
Impôts sur le revenu reportés			**—**
Total de l'actif – BC			**2 053,4**
Total de l'actif – Bombardier Inc. consolidé			**$ 8 380,4**

1997 Premier trimestre	**1998 Deuxième trimestre**	1997 Deuxième trimestre	**1998 Troisième trimestre**	1997 Troisième trimestre	**1998 Quatrième trimestre**	1997 Quatrième trimestre
$ 732,6	**$ 939,1**	$ 917,2	**$ 1 213,2**	$ 1 060,6	**$ 1 754,1**	$ 1 326,3
366,8	**450,8**	531,0	**418,0**	374,6	**352,2**	593,2
393,1	**444,6**	365,8	**345,0**	397,2	**490,8**	443,3
93,2	**77,4**	74,6	**101,4**	110,4	**128,8**	100,6
60,3	**85,2**	62,0	**92,6**	57,5	**99,1**	64,8
(42,2)	**(37,6)**	(35,4)	**(43,7)**	(54,0)	**(63,5)**	(17,8)
$ 1 603,8	**$ 1 959,5**	$ 1 915,2	**$ 2 126,5**	$ 1 946,3	**$ 2 761,5**	$ 2 510,4
$ 44,4	**$ 88,4**	$ 50,0	**$ 102,7**	$ 59,3	**$ 219,5**	$ 116,5
38,2	**3,9**	56,1	**6,7**	45,6	**(49,4)**	72,4
17,3	**20,7**	14,3	**18,5**	16,7	**29,1**	14,6
3,9	**3,8**	3,1	**5,0**	4,7	**2,4**	2,3
10,9	**14,2**	11,2	**13,9**	10,7	**23,2**	14,1
114,7	**131,0**	134,7	**146,8**	137,0	**224,8**	219,9
37,9	**43,2**	44,4	**48,5**	45,2	**74,2**	72,6
$ 76,8	**$ 87,8**	$ 90,3	**$ 98,3**	$ 91,8	**$ 150,6**	$ 147,3
$ 0,22	**$ 0,24**	$ 0,26	**$ 0,27**	$ 0,27	**$ 0,43**	$ 0,43
0,05625	**0,07500**	0,05000	**0,07500**	0,05000	**0,07500**	0,05000
21,75	**34,00**	20,60	**33,70**	21,75	**30,35**	26,40
18,90	**27,35**	17,70	**25,25**	17,50	**26,30**	21,30
$ 2 335,0	**$ 3 677,5**	$ 2 860,2	**$ 3 737,7**	$ 3 126,3	**$ 3 552,4**	$ 2 904,5
290,4	**364,0**	265,5	**350,4**	258,6	**342,2**	209,4
(196,3)	**(308,2)**	(186,0)	**(412,5)**	(245,7)	**(688,7)**	(538,0)
98,6	**64,0**	95,7	**74,4**	111,2	**82,7**	61,1
274,6	**297,3**	247,6	**301,4**	266,1	**353,3**	288,7
2 802,3	**4 094,6**	3 283,0	**4 051,4**	3 516,5	**3 641,9**	2 925,7
1 817,6	**1 692,3**	1 636,2	**1 846,6**	1 800,9	**2 543,7**	1 993,0
308,3	**525,3**	318,3	**535,7**	330,8	**851,6**	591,4
510,6	**404,8**	256,9	**511,4**	199,6	**1 090,2**	889,1
65,2	**54,1**	67,4	**53,6**	62,8	**52,8**	51,9
5 504,0	**6 771,1**	5 561,8	**6 998,7**	5 910,6	**8 180,2**	6 451,1
(274,6)	**(297,3)**	(247,6)	**(301,4)**	(266,1)	**(353,3)**	(288,7)
(4,9)	**(2,6)**	(2,7)	**(10,2)**	(2,0)	**(13,8)**	—
1 619,3	**2 022,4**	1 320,5	**2 488,2**	1 688,8	**2 762,1**	1 787,9
$ 6 843,8	**$ 8 493,6**	$ 6 632,0	**$ 9 175,3**	$ 7 331,3	**$ 10 575,2**	$ 7 950,3

Responsabilité de la direction à l'égard de la présentation de l'information financière

Les états financiers ci-joints de **Bombardier Inc.** et toute l'information contenue dans le présent rapport annuel sont la responsabilité de la direction et ont été approuvés par le conseil d'administration.

Les états financiers ont été dressés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus. Les états financiers renferment certains montants fondés sur l'utilisation d'estimations et de jugements. La direction a établi ces montants de manière raisonnable, afin d'assurer que les états financiers soient présentés fidèlement, à tous égards importants. L'information financière présentée ailleurs dans le rapport annuel est concordante avec les états financiers.

Bombardier Inc. maintient des systèmes de contrôles internes comptables et administratifs de qualité, moyennant un coût raisonnable. Ces systèmes ont pour objet de fournir un degré raisonnable de certitude que l'information financière est pertinente, fiable et exacte et que l'actif de la Société est correctement comptabilisé et bien protégé.

Le conseil d'administration est chargé d'assurer que la direction assume ses responsabilités à l'égard de la présentation de l'information financière et il est l'ultime responsable de l'examen et de l'approbation des états financiers. Le conseil s'acquitte de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité de vérification.

Le comité de vérification est nommé par le conseil d'administration, et la majorité de ses membres sont des administrateurs externes. Le comité rencontre périodiquement la direction, ainsi que les vérificateurs internes et externes, afin de discuter des contrôles internes exercés sur le processus de présentation de l'information financière, des questions de vérification et des questions de présentation de l'information financière, de s'assurer que chaque partie remplisse correctement ses fonctions et d'examiner les états financiers et le rapport des vérificateurs externes. Le comité soumet ses constatations au conseil d'administration avant que ce dernier n'approuve la publication des états financiers à l'intention des actionnaires.

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

Le vice-président, finances

Paul H. Larose, CA

Le 21 avril 1998

Rapport des vérificateurs

Aux actionnaires de **Bombardier Inc.**

Nous avons vérifié les bilans consolidés de **Bombardier Inc.** (une société canadienne) aux 31 janvier 1998 et 1997 et les états consolidés de l'avoir des actionnaires, des résultats et de l'évolution de la situation financière des exercices clos à ces dates. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

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

À notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Société aux 31 janvier 1998 et 1997 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour les exercices clos à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus.

Caron Bélanger Ernst & Young
Comptables agréés
Montréal, Canada
Le 27 février 1998

Bilans consolidés

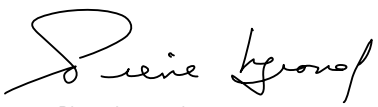
Aux 31 janvier 1998 et 1997 (en millions de dollars canadiens)

	Notes	Bombardier Inc. consolidé 1998	Bombardier Inc. consolidé 1997	Bombardier 1998	Bombardier 1997	BC 1998	BC 1997
Actif							
Encaisse et dépôts à terme		**$ 1 227,7**	$ 895,7	**$ 1 090,2**	$ 889,1	**$ 137,5**	$ 6,6
Comptes clients	2	**693,2**	358,4	**693,2**	358,4	**—**	—
Débiteurs financiers et autres	3	**2 989,4**	1 811,4	**496,3**	137,3	**2 493,1**	1 674,1
Stocks	4	**3 790,9**	3 455,2	**3 790,9**	3 455,2	**—**	—
Immobilisations	5	**1 646,7**	1 200,0	**1 574,1**	1 138,8	**72,6**	61,2
Investissement dans BC		**—**	—	**353,3**	288,7	**—**	—
Autres éléments d'actif	6	**227,3**	229,6	**182,2**	183,6	**58,9**	46,0
		$ 10 575,2	$ 7 950,3	**$ 8 180,2**	$ 6 451,1	**$ 2 762,1**	$ 1 787,9
Passif							
Emprunts à court terme	7	**$ 2 265,6**	$ 1 402,4	**$ 417,7**	$ 167,4	**$ 1 847,9**	$ 1 235,0
Comptes fournisseurs et frais courus		**2 663,0**	2 124,6	**2 543,7**	1 993,0	**119,3**	131,6
Avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents		**851,6**	591,4	**851,6**	591,4	**—**	—
Dette à long terme	8	**1 548,7**	1 354,9	**1 117,1**	1 233,3	**431,6**	121,6
Autres éléments de passif	9	**357,0**	264,4	**360,8**	253,4	**10,0**	11,0
		7 685,9	5 737,7	**5 290,9**	4 238,5	**2 408,8**	1 499,2
Avoir des actionnaires (Investissement dans BC)		**2 889,3**	2 212,6	**2 889,3**	2 212,6	**353,3**	288,7
		$ 10 575,2	$ 7 950,3	**$ 8 180,2**	$ 6 451,1	**$ 2 762,1**	$ 1 787,9

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

Au nom du conseil d'administration,

Laurent Beaudoin,
administrateur



Pierre Legrand,
administrateur

États consolidés de l'avoir des actionnaires

Pour les exercices clos les 31 janvier 1998 et 1997 (en millions de dollars canadiens)

	Notes	1998 Nombre	1998 Montant	1997 Nombre	1997 Montant
Capital social	11				
Actions privilégiées					
Série 1					
Solde au début de l'exercice		**1 235 900**	**$ 30,9**	1 236 900	$ 30,9
Achats pour annulation		**(1 000)**	**—**	(1 000)	—
Rachats		**(1 234 900)**	**(30,9)**	—	—
Solde à la fin de l'exercice		**—**	**—**	1 235 900	30,9
Série 2					
Émission contre espèces		**12 000 000**	**300,0**	—	—
Solde à la fin de l'exercice		**12 000 000**	**300,0**	—	—
Solde à la fin de l'exercice – actions privilégiées		**12 000 000**	**300,0**	1 235 900	30,9
Actions ordinaires					
Actions classe A (droits de vote multiples)					
Solde au début de l'exercice		**88 646 249**	**49,3**	88 759 138	49,4
Conversion d'actions classe A en actions classe B		**(13 420)**	**—**	(112 889)	(0,1)
Solde à la fin de l'exercice		**88 632 829**	**49,3**	88 646 249	49,3
Actions subalternes à droit de vote classe B					
Solde au début de l'exercice		**248 991 788**	**713,9**	246 277 373	682,7
Émission en vertu du régime d'options d'achat d'actions	12	**794 164**	**5,5**	1 508 454	7,1
Émission aux employés contre espèces		**1 027 023**	**27,5**	1 093 072	24,0
Conversion d'actions classe A en actions classe B		**13 420**	**—**	112 889	0,1
Solde à la fin de l'exercice		**250 826 395**	**746,9**	248 991 788	713,9
Solde à la fin de l'exercice – actions ordinaires		**339 459 224**	**796,2**	337 638 037	763,2
Total du capital social			**1 096,2**		794,1
Bénéfices non répartis					
Solde au début de l'exercice			**1 201,1**		873,4
Bénéfice net			**420,2**		406,2
Frais d'émission des actions privilégiées – Série 2			**(5,1)**		—
Intérêt sur les billets convertibles – composante avoir			**(8,5)**		(7,4)
Dividendes :					
Actions privilégiées			**(12,4)**		(2,3)
Actions ordinaires			**(103,1)**		(68,8)
Impôts relatifs aux dividendes sur actions privilégiées – Série 2			**(1,2)**		—
Solde à la fin de l'exercice			**1 491,0**		1 201,1
Billets convertibles – composante avoir	10		**165,8**		152,3
Redressements de conversion reportés	13		**136,3**		65,1
Total de l'avoir des actionnaires			**$ 2 889,3**		$ 2 212,6

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

États consolidés des résultats

Pour les exercices clos les 31 janvier 1998 et 1997 (en millions de dollars canadiens, sauf les montants par action)

	Notes	***Bombardier Inc. consolidé***		***Bombardier***		***BC***	
		1998	1997	**1998**	1997 (redressé – note 22)	**1998**	1997 (redressé – note 22)
Revenus		**$ 8 508,9**	$ 7 975,7	**$ 8 264,1**	$ 7 814,1	**$ 352,4**	$ 244,6
Dépenses							
Coût des ventes et frais d'exploitation	14, 15	**7 614,9**	7 137,3	**7 439,0**	7 026,7	**283,5**	193,6
Amortissement		**180,1**	165,8	**175,3**	161,7	**4,8**	4,1
Dépenses d'intérêts	15	**86,7**	66,3	**86,7**	66,3	**—**	—
Bénéfice de BC		**—**	—	**(64,1)**	(46,9)	**—**	—
		7 881,7	7 369,4	**7 636,9**	7 207,8	**288,3**	197,7
Bénéfice avant impôts sur le revenu		**627,2**	606,3	**627,2**	606,3	**64,1**	46,9
Impôts sur le revenu	16	**207,0**	200,1	**207,0**	200,1	**26,6**	19,6
Bénéfice net		**$ 420,2**	$ 406,2	**$ 420,2**	$ 406,2	**$ 37,5**	$ 27,3
Bénéfice par action :							
Non dilué		**$ 1,18**	$ 1,18				
Dilué		**$ 1,17**	$ 1,16				
Nombre moyen d'actions ordinaires en circulation durant l'exercice		**338 270 503**	336 082 947				

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

États consolidés de l'évolution de la situation financière

Pour les exercices clos les 31 janvier 1998 et 1997 (en millions de dollars canadiens)

		Bombardier Inc. consolidé		***Bombardier***		***BC***	
	Notes	**1998**	1997	**1998**	1997 (redressé – note 22)	**1998**	1997 (redressé – note 22)
Activités d'exploitation							
Bénéfice net		**$ 420,2**	$ 406,2	**$ 420,2**	$ 406,2	**$ 37,5**	$ 27,3
Éléments sans incidence sur les liquidités :							
Amortissement		**180,1**	165,8	**175,3**	161,7	**4,8**	4,1
Bénéfice net de BC		**—**	—	**(37,5)**	(27,3)	**—**	—
Provision pour créances irrécouvrables – BC		**8,6**	6,0	**—**	—	**8,6**	6,0
Impôts sur le revenu reportés		**144,2**	75,3	**158,8**	69,2	**(14,6)**	6,1
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	17	**(336,3)**	(212,4)	**(322,2)**	(199,0)	**(14,1)**	(13,4)
Liquidités provenant des activités d'exploitation		**416,8**	440,9	**394,6**	410,8	**22,2**	30,1
Activités d'investissement							
Acquisitions d'immobilisations		**(262,6)**	(232,4)	**(247,4)**	(229,9)	**(15,2)**	(2,5)
Investissement dans les débiteurs financiers et autres		**(1 173,3)**	(361,2)	**(359,0)**	(90,1)	**(814,3)**	(271,1)
Redressements de conversion reportés		**112,4**	3,1	**76,7**	11,5	**35,7**	(8,4)
Acquisitions d'entreprises, déduction faite de l'encaisse acquise	1	**144,3**	(82,8)	**144,3**	(82,8)	**—**	—
Investissement dans BC		**—**	—	**(11,4)**	41,0	**11,4**	(41,0)
Autres		**(2,1)**	(3,6)	**(8,3)**	(2,4)	**6,2**	(1,2)
Liquidités utilisées pour des activités d'investissement		**(1 181,3)**	(676,9)	**(405,1)**	(352,7)	**(776,2)**	(324,2)
Activités de financement							
Variation nette des emprunts bancaires – BC		**594,1**	432,6	**—**	—	**594,1**	432,6
Produit de la dette à long terme		**310,0**	489,4	**7,2**	422,0	**302,8**	67,4
Remboursement de la dette à long terme		**(252,6)**	(249,3)	**(240,6)**	(45,4)	**(12,0)**	(203,9)
Provision pour charges de retraite		**(59,5)**	(25,9)	**(59,5)**	(25,9)	**—**	—
Émissions d'actions, déduction faite des frais y afférents		**325,4**	31,1	**325,4**	31,1	**—**	—
Rachats d'actions privilégiées		**(30,9)**	—	**(30,9)**	—	**—**	—
Dividendes		**(120,0)**	(71,1)	**(120,0)**	(71,1)	**—**	—
Liquidités provenant (utilisées pour) des activités de financement		**766,5**	606,8	**(118,4)**	310,7	**884,9**	296,1
Augmentation (diminution) des liquidités		**2,0**	370,8	**(128,9)**	368,8	**130,9**	2,0
Liquidités au début de l'exercice		**895,7**	524,9	**889,1**	520,3	**6,6**	4,6
Liquidités à la fin de l'exercice		**$ 897,7**	$ 895,7	**$ 760,2**	$ 889,1	**$ 137,5**	$ 6,6

Les liquidités comprennent l'encaisse, les dépôts à terme, les effets à payer et les emprunts bancaires de Bombardier.

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

BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ – PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Présentation des états financiers consolidés

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

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

Bombardier Inc. consolidé

Cette colonne regroupe toutes les activités de la Société sur une base consolidée, après éliminations des opérations et soldes entre Bombardier et BC.

Bombardier

Cette colonne représente les activités des trois secteurs manufacturiers de la Société (aéronautique, produits récréatifs et transport) ainsi que celles du secteur des services. L'investissement de Bombardier dans BC est comptabilisé à la valeur de consolidation. Ces secteurs sont regroupés sous l'appellation « Bombardier » et les opérations intersociétés ont été éliminées.

BC

Bombardier Capital (« BC ») représente les activités à prédominance de capital de la Société, notamment les services financiers et immobiliers. Les opérations intersociétés ont été éliminées. L'investissement dans BC comprend l'avoir des actionnaires ainsi que les avances de Bombardier totalisant $ 96,6 millions au 31 janvier 1998 ($ 78,2 millions au 31 janvier 1997), lesquelles n'étaient pas présentées dans l'avoir des actionnaires au cours des exercices précédents.

Principes de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de Bombardier Inc. et de ses filiales, presque toutes détenues en propriété exclusive. Ils comprennent aussi la quote-part de la Société dans ses coentreprises.

Utilisation d'estimations

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

Conversion des devises

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

a) Établissements autonomes

Tous les actifs et les passifs sont convertis aux cours en vigueur à la fin de l'exercice. Les revenus et les dépenses sont convertis aux taux de change moyens de la période. Les gains nets ou pertes nettes en résultant, y compris les gains ou pertes relatifs à la dette libellée en devises et désignée à titre de couverture des placements nets dans des établissements autonomes, sont présentés sous la rubrique « Redressements de conversion reportés » à l'avoir des actionnaires.

b) Établissements intégrés et comptes en devises

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

Immobilisations

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

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

Éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-exploitation

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

BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ – PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Impôts sur le revenu

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

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

Bénéfice par action

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

Coûts et obligations découlant des régimes de retraite

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

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

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

Provision pour créances irrécouvrables

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

Instruments financiers dérivés

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

Obligations environnementales

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

Écart d'acquisition

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

Billets convertibles

L'obligation de la Société de verser des intérêts futurs sur ses billets convertibles est présentée à titre de dette à long terme et est comptabilisée à la valeur actualisée de ces paiements d'intérêts. Les frais d'intérêts sur cette obligation sont compris dans les stocks des programmes et sont imputés aux résultats en vertu de la méthode de comptabilisation par programme et les frais d'intérêts sur la composante avoir sont imputés aux bénéfices non répartis, déduction faite des impôts sur le revenu. La valeur actualisée du capital est comptabilisée à l'avoir des actionnaires. Cette composante avoir augmente jusqu'en octobre 1999 par suite des imputations aux bénéfices non répartis pour atteindre un montant égal à la valeur nominale des billets convertibles à l'échéance.

Évaluation des stocks et constatation des revenus

a) Matières premières, produits en cours et produits finis

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

b) Contrats à long terme et programmes

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

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

  Les effets des changements apportés au bénéfice global estimé pour chaque contrat sont enregistrés au cours de la période où ils sont déterminés et les pertes, le cas échéant, sont imputées en entier aux résultats lorsqu'elles sont anticipées.
- Programmes
  Les coûts des stocks comprenant les matières premières, la main-d'œuvre et certains frais administratifs et généraux, sont composés des frais non récursifs (frais de développement, de démarrage et d'outillage), des coûts de production et de l'excédent sur les coûts moyens de production (coûts de production engagés, au début d'un programme, en sus du coût unitaire estimatif moyen pour l'ensemble du programme).

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

  Les ventes d'avions sont constatées en fonction du nombre d'unités livrées, et le bénéfice provenant de ces ventes est établi selon la méthode de comptabilisation par programme. En vertu de cette méthode, le coût des ventes d'avions est inscrit au coût unitaire moyen estimatif calculé en fonction d'un pourcentage du prix de vente de l'avion. Le coût unitaire moyen estimatif est calculé en appliquant, au prix de vente de chaque avion, le quotient du total des coûts de production estimatifs de l'ensemble du programme sur les prix de vente estimatifs de tous les avions du programme, auquel s'ajoute l'amortissement des frais non récursifs en fonction d'un certain nombre d'avions, généralement moins élevé que le nombre estimatif d'avions devant être vendus dans le cadre du programme correspondant. Au cours des phases initiales d'un programme, une marge brute constante est obtenue en reportant une partie du coût réel de chaque unité livrée. Cet excédent est amorti sur les ventes d'avions qui doivent être produits ultérieurement à des coûts inférieurs à la moyenne, selon le concept de la courbe d'apprentissage, qui prévoit une diminution des coûts unitaires au fur et à mesure que les tâches et les techniques de production deviennent plus efficientes grâce aux mesures de gestion et à l'expérience acquise.

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

  Les estimations des revenus, du coût des ventes et des périodes de livraison associés aux commandes prévues font partie intégrante de la méthode de comptabilisation par programme, et la direction doit être en mesure d'évaluer raisonnablement ces montants pour utiliser cette méthode. Les revenus, les dépenses et les bénéfices sont déterminés en partie d'après ces estimations. Les redressements de ces estimations sont comptabilisés de manière prospective, sauf les pertes anticipées liées à des programmes spécifiques qui sont constatées immédiatement au cours de la période où les pertes sont raisonnablement certaines.

  La direction révise périodiquement ses hypothèses quant à la taille des divers programmes, la période estimative au cours de laquelle les unités seront livrées et les coûts et revenus futurs estimatifs associés aux programmes et, au besoin, revoit la marge brute pour la période restante des programmes.
- Avances et facturations proportionnelles
  Les avances et les facturations proportionnelles reçues à l'égard des contrats et programmes, incluant le produit de la vente de droits provenant de travaux effectués dans le cadre de certains contrats de fabrication, sont déduites des coûts relatifs aux stocks. Les avances et les facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents sont présentées à titre d'éléments de passif.
- Frais de financement
  Les intérêts et les frais de financement relatifs à des programmes spécifiques sont inclus dans les coûts de ces programmes.

BC – PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Constatation des revenus

a) Revenus d'intérêts et revenu de location

Les revenus d'intérêts relatifs aux débiteurs financiers sont constatés selon la méthode de la comptabilité d'exercice et calculés en fonction de la moyenne quotidienne du solde des débiteurs financiers impayés. L'accumulation des revenus d'intérêts est suspendue lorsqu'un compte est en souffrance depuis 90 jours et plus ou peut être suspendue plus tôt si le recouvrement d'un compte devient douteux. Le revenu de location tiré des éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-exploitation est constaté sur la durée du bail, selon la méthode de l'amortissement linéaire.

b) Ventes de terrains détenus pour développement

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

c) Ventes de débiteurs financiers et de prêts hypothécaires pour habitations usinées

La Société vend aux investisseurs, habituellement au coût, des débiteurs financiers ainsi que des prêts hypothécaires pour habitations usinées. Les droits de service et les participations dans certains flux de trésorerie excédentaires, en ce qui a trait aux débiteurs financiers et prêts hypothécaires pour habitations usinées vendus, sont conservés par la Société.

Les ventes de débiteurs financiers ou de prêts hypothécaires pour habitations usinées sont constatées lorsque les risques et avantages importants inhérents à la propriété ont été transférés à l'acheteur. Les gains et pertes à la vente de débiteurs financiers ou de prêts hypothécaires pour habitations usinées sont calculés à l'aide d'hypothèses relatives aux paiements anticipés, aux cas de défaut et aux taux d'intérêt qui, de l'avis de la Société, devraient être utilisées par les participants au marché pour des instruments similaires. Ces gains et pertes représentent les flux de trésorerie prévus à l'égard des éléments d'actif titrisés moins les frais de service habituels et sont imputés aux résultats. Les flux de trésorerie prévus sont établis d'après les conditions du marché à la date de vente. Au cours de périodes ultérieures, ces estimations sont révisées au besoin pour tenir compte de toute baisse des flux de trésorerie prévus attribuable à des résultats défavorables au chapitre des paiements anticipés et des pertes, au moyen de l'imputation d'une charge aux résultats. Les participations de BC dans les débiteurs financiers titrisés ou les prêts hypothécaires pour habitations usinées sont incluses dans les débiteurs financiers et autres, lorsque les risques et avantages importants inhérents à la propriété n'ont pas été transférés à l'acheteur.

Placement net dans des contrats de location-financement

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

Terrains détenus pour développement

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

Édifices à bureaux loués à Bombardier

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

Pour les exercices clos les 31 janvier 1998 et 1997
(Les montants des tableaux sont en millions de dollars canadiens, à l'exception du capital social et du régime d'options d'achat d'actions)

1. ACQUISITIONS D'ENTREPRISES

a) Deutsche Waggonbau AG

En fin d'exercice, la Société a acquis, pour une contrepartie au comptant de $ 517,8 millions, y compris les coûts d'acquisition, la presque totalité du capital social de Deutsche Waggonbau AG, manufacturier allemand d'équipement de transport. Cette acquisition a été comptabilisée selon la méthode de l'achat pur et simple, et les comptes ont été consolidés à compter du 31 janvier 1998.

Actif net acquis à la juste valeur

Encaisse et dépôts à terme		$ 662,1
Comptes clients		184,6
Stocks	$ 136,5	
Moins : Avances et facturations proportionnelles	(110,6)	25,9
Immobilisations		328,5
		1 201,1
Comptes fournisseurs et frais courus		(440,4)
Avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents		(211,5)
Provision pour charges de retraite		(31,4)
		(683,3)
Actif net acquis		$ 517,8

b) de Havilland Inc.

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

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

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

2. COMPTES CLIENTS

Les comptes clients sont surtout concentrés dans les secteurs transport et aéronautique (respectivement 53 % et 31 % au 31 janvier 1998 et 38 % et 44 % au 31 janvier 1997) et sont en majeure partie situés en Europe et en Amérique du Nord (respectivement 57 % et 29 % au 31 janvier 1998 et 66 % et 34 % au 31 janvier 1997).

3. DÉBITEURS FINANCIERS ET AUTRES

	1998	1997
Bombardier		
Prêts à recevoir (note 18 a))	**$ 370,3**	$ 30,8
Éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-exploitation	**135,7**	116,6
Provision pour créances irrécouvrables	**(9,7)**	(10,1)
	496,3	137,3
BC		
Débiteurs financiers	**977,5**	1 013,0
Prêts hypothécaires pour habitations usinées	**77,9**	—
Prêts à recevoir (note 18 a))	**746,4**	307,3
Prêts pour produits récréatifs	**104,7**	—
Éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-exploitation (note 18 a))	**170,7**	233,8
Placement net dans des contrats de location-financement	**384,6**	101,4
Autres	**69,0**	47,7
Provision pour créances irrécouvrables	**(37,7)**	(29,1)
	2 493,1	1 674,1
Total	**$ 2 989,4**	$ 1 811,4

3. DÉBITEURS FINANCIERS ET AUTRES (suite)

Débiteurs financiers et prêts hypothécaires pour habitations usinées

Les débiteurs financiers, qui découlent surtout du financement des ventes de produits par des manufacturiers et des distributeurs aux concessionnaires, sont garantis par les stocks s'y rapportant ainsi qu'habituellement par des conventions de rachat. En vertu de ces conventions, BC peut reprendre possession des produits chez un concessionnaire à l'intérieur d'un délai précisé dans la convention et peut exiger que les distributeurs ou les manufacturiers les rachètent pour une contrepartie au comptant égale au solde impayé.

BC a conclu des conventions de crédit avec des investisseurs américains et canadiens qui prévoient le transfert continu de débiteurs financiers admissibles pour lesquels BC demeure gestionnaire. Les montants maximums qui peuvent être vendus en vertu de ces conventions s'élèvent à US$ 627,1 millions et $ 150,0 millions au 31 janvier 1998 (US$ 656,1 millions et $ 100,0 millions au 31 janvier 1997). Les soldes sont comme suit :

	Débiteurs financiers transférés aux 31 janvier		Débiteurs financiers vendus aux 31 janvier		Échéance	
	1998	1997	**1998**	1997	**1998**	1997
Conventions américaines	**$ 1 080,2**	$ 1 310,8	**$ 898,7**	$ 884,0	**2003**	2003
Conventions canadiennes	**161,2**	142,0	**140,0**	100,0	**2001**	1998

L'excédent des débiteurs financiers transférés aux investisseurs par rapport aux montants considérés comme étant vendus, de $ 202,7 millions au 31 janvier 1998 ($ 468,8 millions au 31 janvier 1997), est inclus dans les débiteurs financiers.

Les termes de financement des débiteurs financiers sous gestion varient généralement entre 3 et 20 mois. Les lignes de crédit consenties par BC à ses clients relativement aux débiteurs financiers sous gestion d'approximativement $ 1 004,3 millions et US$ 1 666,5 millions au 31 janvier 1998 ($ 574,7 millions et US$ 1 535,1 millions au 31 janvier 1997) peuvent être réduites ou rappelées en tout temps selon la situation de crédit des concessionnaires et des manufacturiers. Le portefeuille porte intérêt à un taux variable moyen de 8,4 % au Canada et de 12 % aux États-Unis au 31 janvier 1998 (respectivement 10,4 % et 11,6 % au 31 janvier 1997).

Les débiteurs financiers comprennent $ 351,8 millions au 31 janvier 1998 ($ 239,0 millions au 31 janvier 1997) acquis de Bombardier.

Les prêts hypothécaires pour habitations usinées consistent en des promesses contractuelles, de la part des acheteurs d'unités d'habitations usinées, de payer les montants dus en vertu de contrats de vente à tempérament au détail, lesquels fournissent également à BC une garantie au titre des unités achetées. Ils portent intérêt à un taux moyen pondéré de 10,5 % au 31 janvier 1998 et viennent à échéance au cours de diverses périodes jusqu'en 2028.

Au cours de l'exercice, BC a formé une entité canalisatrice de titrisation de US$ 250,0 millions (l'« entité canalisatrice ») avec une tierce entité canalisatrice de papier commercial parrainée par une banque pour financer le montage de prêts pour habitations usinées. L'entité canalisatrice sera en vigueur jusqu'en août 1998. Périodiquement, l'entité canalisatrice achètera une participation de 100 % dans un groupe désigné de prêts pour habitations usinées de BC en vertu d'une convention d'achat de comptes clients datée du 26 août 1997. Du prix d'achat, 7,5 % sera détenu par un service de garde dans un compte de réserve. Une fois que les montants ainsi achetés par l'entité canalisatrice seront suffisamment importants, BC aura l'option de procéder à une opération de titrisation à terme avec des fiducies tierces par l'entremise de sa propre déclaration d'inscription. Au 31 janvier 1998, $ 282,9 millions (US$ 194,3 millions) de prêts hypothécaires pour habitations usinées avaient été vendus à une fiducie tierce en vertu de cette option et le solde demeurant dans l'entité canalisatrice s'élevait à $ 46,0 millions (US$ 31,6 millions). Au 31 janvier 1998, BC a conservé une participation de $ 12,7 millions (US$ 8,7 millions) dans le montant des prêts hypothécaires pour habitations usinées transférés à la fiducie.

BC demeure exposé à un risque de défaut à l'égard du montant des débiteurs financiers et des prêts hypothécaires pour habitations usinées titrisés. BC a amélioré son crédit en accordant des recours de diverses façons : au moyen de fonds de réserve, de flux de trésorerie futurs excédentaires provenant du groupe d'éléments d'actif sous-jacents et d'une subordination de ses participations retenues, pour un total de $ 131,4 millions au 31 janvier 1998 ($ 84,0 millions au 31 janvier 1997).

Prêts à recevoir

Les prêts à recevoir représentent des paiements progressifs et d'autres montants avancés à des tiers principalement pour financer la vente et le crédit-bail d'avions et d'autres produits fabriqués par Bombardier.

Les prêts à recevoir de Bombardier portent intérêt à un taux moyen pondéré de 7,2 % au 31 janvier 1998 (8,5 % au 31 janvier 1997) et viennent à échéance au cours de diverses périodes jusqu'en 2015. Ils comprennent un montant de $ 330,0 millions (US$ 226,6 millions) de prêts à recevoir à taux fixe qui ont fait l'objet d'un échange contre des prêts à taux variable en vertu d'ententes de swap (voir la note 18 a)).

3. DÉBITEURS FINANCIERS ET AUTRES (suite)

Les prêts à recevoir de BC sont comme suit :

	1998			1997		
	$	**Taux moyen pondéré**	**Échéance**	$	Taux moyen pondéré	Échéance
Canada	**162,9**	**7,6 %**	**2006**	60,2	8,9 %	2006
États-Unis	**583,5**	**9,8 %**	**2003**	247,1	9,0 %	2003
Total	**746,4**			307,3		

Prêts pour produits récréatifs

Les prêts pour produits récréatifs se rapportent surtout au financement de produits récréatifs offerts aux consommateurs, lesquels fournissent à BC une garantie à l'égard des produits faisant l'objet du financement. Le terme de financement moyen de ces prêts est de 52 mois et le portefeuille porte intérêt à un taux moyen pondéré de 13,9 % au 31 janvier 1998.

Éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-exploitation

Les éléments d'actif de Bombardier loués en vertu de contrats de location-exploitation comprennent des avions loués pour une période allant jusqu'en 2006.

Les éléments d'actif de BC loués en vertu de contrats de location-exploitation se composent de wagons, d'avions et de pièces d'équipement général loués pour une période allant jusqu'en 2006.

Placement net dans des contrats de location-financement

Les termes de financement du placement net dans des contrats de location-financement varient généralement de 2 à 9 ans. Le portefeuille porte intérêt à un taux moyen de 8,8 % au 31 janvier 1998 (8,6 % au 31 janvier 1997).

Risque de crédit associé aux débiteurs financiers et autres

Le portefeuille de débiteurs financiers et autres sous gestion, **y compris ceux qui ont été vendus en vertu de conventions de titrisation,** se présente comme suit :

	1998							
	Canada		**États-Unis**		**Autres**		**Total**	
	$	**%**	**$**	**%**	**$**	**%**	**$**	**%**
Financement de stocks	**247,3**	**31**	**1 437,1**	**47**	**61,6**	**12**	**1 746,0**	**40**
Financement commercial et industriel	**516,2**	**64**	**1 081,9**	**36**	**455,8**	**88**	**2 053,9**	**48**
Financement à la consommation	**6,3**	**1**	**98,4**	**3**	**—**	**—**	**104,7**	**2**
Financement hypothécaire	**—**	**—**	**406,8**	**13**	**—**	**—**	**406,8**	**9**
Financement et gestion de technologies	**35,0**	**4**	**10,6**	**1**	**—**	**—**	**45,6**	**1**
Total	**804,8**	**100**	**3 034,8**	**100**	**517,4**	**100**	**4 357,0**	**100**

	1997							
	Canada		États-Unis		Autres		Total	
	$	%	$	%	$	%	$	%
Financement de stocks	216,1	44	1 522,3	78	39,5	11	1 777,9	64
Financement commercial et industriel	275,4	56	427,1	22	315,0	89	1 017,5	36
Total	491,5	100	1 949,4	100	354,5	100	2 795,4	100

Aucun client ne représente plus de 10 % des débiteurs financiers et autres aux 31 janvier 1998 et 1997.

4. STOCKS

	1998	1997
Matières premières et produits en cours	**$ 221,6**	$ 197,3
Contrats et programmes	**5 748,9**	4 778,6
Produits finis	**789,9**	473,2
	6 760,4	5 449,1
Avances et facturations proportionnelles	**(2 969,5)**	(1 993,9)
Total net	**$ 3 790,9**	$ 3 455,2

Pour les programmes en cours de production commerciale (Challenger 604, Regional Jet de Canadair de séries 100 et 200, Canadair 415, Learjet 60 et Dash 8 de séries 100, 200 et 300), les frais non récursifs et l'excédent sur les coûts moyens de production accumulés dans les programmes, à être recouvrés sur des commandes futures de clients, s'élèvent à $ 661,3 millions au 31 janvier 1998 ($ 736,8 millions au 31 janvier 1997).

Pour les programmes en phase de développement (Global Express, Dash 8 de série 400, Regional Jet de Canadair de série 700 et Learjet 45), les frais non récursifs et l'excédent sur les coûts moyens de production s'élèvent à $ 1 053,8 millions au 31 janvier 1998 ($ 799,9 millions au 31 janvier 1997). Le montant total des frais non récursifs et de l'excédent sur les coûts moyens de production, à être recouvrés sur des commandes futures de clients, sera déterminé uniquement à l'achèvement de la phase de développement des programmes.

Le produit anticipé des ventes futures d'avions pour chaque programme excède les coûts afférents aux stocks aux 31 janvier 1998 et 1997, plus les frais non récursifs et les coûts de production additionnels estimatifs à engager pour chaque programme. Cependant, des sommes importantes au titre de coûts non recouvrables pourraient être imputées aux dépenses au cours des exercices ultérieurs, si une quantité d'avions inférieure à celle prévue au programme est vendue, si le produit des ventes futures d'avions est moindre que celui estimé actuellement, ou si les coûts à engager pour achever les programmes dépassent les estimations actuelles.

En vertu de diverses ententes dans le secteur aéronautique, les droits provenant des travaux effectués dans le cadre de certains contrats de fabrication sont vendus, sous réserve de certaines conditions, de façon continue à des entités non apparentées. Les montants reçus des ventes de droits totalisant $ 650,8 millions au 31 janvier 1998 ($ 506,9 millions au 31 janvier 1997) sont comptabilisés comme des avances reçues et déduites des stocks jusqu'à la livraison des unités correspondantes. Cependant, en conformité avec les pratiques de l'industrie, la Société demeure responsable des obligations courantes à titre de manufacturier auprès des acquéreurs des droits relativement à la réalisation de ces contrats selon les spécifications prédéterminées, le calendrier de livraison et le rendement du produit. La Société a également fourni une garantie en dollars US à l'égard de certaines pertes qui pourraient découler de la vente de droits d'un montant de CAN$ 33,5 millions au 31 janvier 1998 (CAN$ 26,5 millions au 31 janvier 1997).

En décembre 1997, la Société a conclu avec un tiers une entente en vertu de laquelle la Société, i) à titre de mandataire pour le tiers, fabriquera de l'outillage pour des chaînes de fabrication et engagera des dépenses pour les réalisations techniques, y compris les coûts de développement de logiciels connexes (« l'équipement »), et ii) louera cet équipement auprès du tiers en vertu d'un contrat de location-exploitation aux fins d'utilisation dans la production future de la nacelle et du fuselage du Regional Jet de Canadair de série 700. La Société reste garante des obligations courantes à titre de manufacturier quant à la réalisation du contrat selon les spécifications prédéterminées et à la livraison en janvier 2001. Au 31 janvier 1998, des avances portant intérêt et totalisant $ 91,5 millions avaient été reçues dans le cadre de cette entente et avaient été déduites des coûts de construction accumulés connexes.

En vertu de certains contrats, le titre de propriété des stocks est dévolu au client, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, selon les ententes contractuelles et les usages en vigueur dans l'industrie. De plus, dans le cours normal de ses activités, la Société fournit des garanties bancaires et d'autres formes de garanties aux clients, principalement dans le secteur transport, pour des avances reçues de clients pour l'exécution de certains contrats totalisant $ 3 293,9 millions au 31 janvier 1998 et venant à échéance au cours de diverses périodes jusqu'en 2004.

5. IMMOBILISATIONS

	1998		
	Coût	**Amortissement cumulé**	**Valeur comptable nette**
Bombardier			
Terrains	**$ 134,8**	**$ —**	**$ 134,8**
Bâtiments	**1 049,5**	**311,3**	**738,2**
Équipement	**1 468,3**	**848,8**	**619,5**
Autres	**117,5**	**35,9**	**81,6**
	2 770,1	**1 196,0**	**1 574,1**
BC			
Édifices à bureaux loués à Bombardier	**71,3**	**8,1**	**63,2**
Équipement	**18,2**	**8,8**	**9,4**
	89,5	**16,9**	**72,6**
Total	**$ 2 859,6**	**$ 1 212,9**	**$ 1 646,7**

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

La Société loue des bâtiments et de l'équipement en vertu de contrats de location-exploitation à long terme, pour lesquels les engagements minimums totalisent $ 384,6 millions et s'établissent comme suit pour les cinq prochains exercices : 1999 – $ 78,4 millions; 2000 – $ 59,4 millions; 2001 – $ 43,8 millions; 2002 – $ 35,2 millions et 2003 – $ 26,5 millions.

6. AUTRES ÉLÉMENTS D'ACTIF

	1998	1997
Bombardier		
Placement en unités d'actions d'Eurotunnel, au coût	**$ 50,0**	$ 50,0
Perte de conversion reportée sur la dette à long terme	**2,8**	4,9
Frais payés d'avance	**38,2**	26,2
Écart d'acquisition	**53,6**	67,6
Autres	**37,6**	34,9
	182,2	183,6
BC		
Frais payés d'avance	**3,5**	1,4
Terrains détenus pour développement	**41,6**	44,6
Impôts sur le revenu reportés	**13,8**	—
	58,9	46,0
Reclassement (note 9)	**(13,8)**	—
Total	**$ 227,3**	$ 229,6

7. EMPRUNTS À COURT TERME

	1998	1997
Bombardier		
Effets à payer	**$ 330,0**	$ —
Partie de la dette à long terme échéant en deçà d'un an	**87,7**	167,4
	417,7	167,4
BC		
Emprunts bancaires	**1 844,7**	1 233,1
Partie de la dette à long terme échéant en deçà d'un an	**3,2**	1,9
	1 847,9	1 235,0
Total	**$ 2 265,6**	$ 1 402,4

Bombardier

Bombardier a conclu des ententes de crédit à taux variable en diverses devises totalisant $ 1 544,3 millions au 31 janvier 1998 ($ 772,6 millions au 31 janvier 1997) avec des institutions financières dans les pays où elle exerce des activités. La plupart des montants peuvent être utilisés en dollars canadiens ou américains.

Les effets à payer font partie d'ententes de crédit totalisant $ 466,0 millions (US$ 320,0 millions) au 31 janvier 1998. Ces ententes visent expressément à faciliter le financement des ventes d'avions régionaux et de composants connexes. Les effets à payer, sur la plupart desquels les montants ont été prélevés à la fin de l'exercice terminé le 31 janvier 1998, sont remboursables à vue et portent intérêt au LIBOR majoré de 0,40 % (6,08 % au 31 janvier 1998).

BC

BC a conclu des ententes de crédit à taux variable en diverses devises totalisant $ 1 966,9 millions au 31 janvier 1998 ($ 1 384,9 millions au 31 janvier 1997) avec des institutions financières dans les pays où elle exerce des activités. La plupart des montants peuvent être utilisés en dollars canadiens ou américains.

Les emprunts bancaires et les taux d'intérêt moyens pondérés flottants y afférents aux 31 janvier 1998 et 1997 sont les suivants :

	Emprunts bancaires		Taux moyen pondéré	
Devise	**1998**	1997	**1998**	1997
CAN$	**$ 341,8**	$ 278,9	**4,7 %**	3,5 %
US$	**1 428,3 (US$ 980,8)**	954,2 (US$ 708,2)	**5,9 %**	5,6 %
Autres	**74,6**	—	**3,8 %**	—
Total	**$ 1 844,7**	$ 1 233,1		

En vertu d'ententes auprès de syndicats bancaires, Bombardier Inc. et certaines de ses filiales doivent maintenir certains ratios financiers, lesquels étaient respectés aux 31 janvier 1998 et 1997.

8. DETTE À LONG TERME

	1998	1997
Bombardier		
Débentures, 6,4 %, échéant en décembre 2006, d'une valeur nominale de $ 150,0 millions (note 18 a))	**$ 150,0**	$ 150,0
Débentures, 7,35 %, échéant en décembre 2026, d'une valeur nominale de $ 150,0 millions (note 18 a))	**150,0**	150,0
Billet, 7 %, remboursable en paiements annuels de capital de $ 4,9 millions débutant en 2003 jusqu'en 2012, remboursable par anticipation sous certaines conditions	**49,0**	49,0
Billets, 6,58 %, échéant en janvier 2006, d'une valeur nominale de US$ 150,0 millions	**218,4**	202,1
Débentures, 8,3 %, échéant en juillet 2003, d'une valeur nominale de $ 150,0 millions	**150,0**	150,0
Billets assujettis à un fonds d'amortissement, échéant en septembre 2003, d'une valeur nominale de US$ 51,8 millions au 31 janvier 1998 (US$ 56,1 millions au 31 janvier 1997) à 6,08 %, et d'une valeur nominale de US$ 26,6 millions au 31 janvier 1998 (US$ 31,0 millions au 31 janvier 1997) à 6,32 %	**114,2**	117,4
Débentures, 11,1 %, échéant en mai 2001, d'une valeur nominale de $ 100,0 millions	**100,0**	100,0
Emprunt à terme, au LIBOR majoré de 0,5 % (6,06 % au 31 janvier 1997), d'une valeur nominale de US$ 75,0 millions, remboursé en août 1997	**—**	101,0
Billets convertibles – composante dette, représentant les paiements d'intérêt contractuels, actualisés à un taux moyen de 8,57 % (note 10)	**32,5**	45,7
Billets, 6,94 %, échéant en juin 2000, d'une valeur nominale de US$ 50,0 millions	**72,8**	67,4
Autres emprunts portant intérêt au taux moyen pondéré de 6,3 % au 31 janvier 1998 (7,2 % au 31 janvier 1997), payables en diverses devises et échéant de 1999 à 2010	**167,9**	268,1
	1 204,8	1 400,7
Montant échéant en deçà d'un an	**87,7**	167,4
Total Bombardier	**1 117,1**	1 233,3
BC		
Titres de fiducie, échéant en juin 2032, d'une valeur nominale de US$ 200,0 millions, au LIBOR majoré de 0,55 % (6,23 % au 31 janvier 1998) jusqu'en 2003 et au LIBOR majoré de 1,55 % par la suite, sauf s'ils sont renégociés comme des titres subordonnés à taux fixe	**291,3**	—
Emprunt, 7,41 %, échéant en juillet 2001, d'une valeur nominale de US$ 50,0 millions (note 18 a))	**72,8**	67,4
Obligations hypothécaires, 7,54 % à 11 %, échéant de 2001 à 2016	**61,7**	56,1
Autres emprunts portant intérêt à un taux moyen pondéré de 8,9 %, au 31 janvier 1998, payables en dollars US et échéant de 2003 à 2007	**9,0**	—
	434,8	123,5
Montant échéant en deçà d'un an	**3,2**	1,9
Total BC	**431,6**	121,6
Total	**$ 1 548,7**	$ 1 354,9

8. DETTE À LONG TERME (suite)

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

	Bombardier Inc. consolidé	Bombardier	BC
1999	$ 90,9	$ 87,7	$ 3,2
2000	43,7	40,2	3,5
2001	117,8	114,2	3,6
2002	208,3	132,8	75,5
2003	37,9	31,3	6,6

Aux 31 janvier 1998 et 1997, la Société respectait les clauses restrictives contenues dans les diverses ententes de financement.

9. AUTRES ÉLÉMENTS DE PASSIF

	1998	1997
Bombardier		
Impôts sur le revenu à payer	**$ 46,6**	$ 55,7
Provision pour charges de retraite	**82,8**	119,9
Impôts sur le revenu reportés	**231,4**	77,8
	360,8	253,4
BC		
Impôts sur le revenu à payer	**10,0**	10,2
Impôts sur le revenu reportés	**—**	0,8
	10,0	11,0
Reclassement (note 6)	**(13,8)**	—
Total	**$ 357,0**	$ 264,4

10. BILLETS CONVERTIBLES

Les billets convertibles s'élevant à US$ 165,0 millions et venant à échéance en octobre 2004 sont non garantis et portent intérêt au LIBOR majoré de 0,85 % (6,76 % au 31 janvier 1998 et 6,48 % au 31 janvier 1997) jusqu'en octobre 1999 et par la suite au LIBOR majoré de 1,25 %.

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

Ces billets convertibles sont présentés comme suit :

	1998	1997
Billets convertibles – composante dette	**$ 32,5**	$ 45,7
Billets convertibles – composante avoir	**165,8**	152,3

11. CAPITAL SOCIAL

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

Actions privilégiées

Un nombre illimité d'actions privilégiées, sans valeur nominale ou au pair, pouvant être émises en séries, dont les séries suivantes ont été autorisées (séries 2 et 3 autorisées en 1998) :

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

11. CAPITAL SOCIAL (suite)

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

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

Actions ordinaires

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

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

12. RÉGIME D'OPTIONS D'ACHAT D'ACTIONS

En vertu d'un régime d'options d'achat d'actions, des options sont accordées aux employés clés pour l'achat d'actions subalternes à droit de vote classe B. Au 31 janvier 1998, 19 000 000 d'actions subalternes à droit de vote classe B étaient réservées aux fins d'émission en vertu du régime d'options d'achat d'actions. Le prix de levée est égal au prix moyen de clôture des actions négociées en bourse au cours des cinq jours précédant la date de l'octroi de l'option. Le droit de levée de ces options, qui s'acquiert à raison de 25 % par année au cours d'une période commençant deux ans après la date de l'octroi, se termine au plus tard dix ans après cette date. En date du 31 janvier 1998, 5 326 085 options sont acquises (5 172 948 options au 31 janvier 1997). Les options émises et en circulation en fin d'exercice sont les suivantes :

Période d'octroi	**Prix de levée (en dollars)**	**1998**	1997
1988	2,43 à 3,10	**—**	40 000
1990	3,06 à 3,94	**2 550 000**	2 550 000
1991	3,54 à 3,83	**238 000**	268 000
1992	6,23 à 7,63	**15 000**	95 000
1993	5,59 à 8,25	**1 665 000**	1 848 000
1994	5,05 à 8,50	**705 000**	1 002 500
1995	10,24 à 12,29	**1 125 587**	1 330 793
1996	12,69 à 17,28	**270 000**	290 000
1997	18,72 à 20,53	**3 026 000**	3 161 000
1998	26,02 à 31,15	**1 484 800**	—
		11 079 387	10 585 293

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

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

	1998	1997
Solde au début de l'exercice	**10 585 293**	9 189 330
Octroyées	**1 512 500**	3 386 000
Levées	**(794 164)**	(1 508 454)
Annulées	**(224 242)**	(481 583)
Solde à la fin de l'exercice	**11 079 387**	10 585 293

13. REDRESSEMENTS DE CONVERSION REPORTÉS

	1998	1997
Solde au début de l'exercice	**$ 65,1**	$ 42,6
Redressements de conversion	**130,1**	5,3
Redressements de conversion sur la dette désignée à titre de couverture à l'égard d'établissements étrangers autonomes	**(58,9)**	17,2
Solde à la fin de l'exercice	**$ 136,3**	$ 65,1

14. COÛT DES VENTES ET FRAIS D'EXPLOITATION

La rubrique coût des ventes et frais d'exploitation de Bombardier comprend des frais de recherche, à l'exclusion de ceux engagés en vertu de contrats, totalisant $ 115,2 millions ($ 131,2 millions en 1997), déduction faite de divers programmes d'aide et de crédits d'impôt y afférents.

15. DÉPENSES D'INTÉRÊTS

	1998		1997 (redressé – note 22)	
	Bombardier	**BC**	Bombardier	BC
Intérêt sur la dette à long terme	**$ 89,9**	**$ 38,3**	$ 65,5	$ 33,3
Intérêt sur emprunts à court terme	**25,2**	**89,4**	24,4	61,0
Revenus d'intérêts	**(28,4)**	**—**	(23,6)	—
	86,7	**127,7**	66,3	94,3
Classées à la rubrique coût des ventes et frais d'exploitation	**—**	**(127,7)**	—	(94,3)
Total	**$ 86,7**	**$ —**	$ 66,3	$ —

16. IMPÔTS SUR LE REVENU

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

	1998		1997	
	$	**%**	$	%
Impôts sur le revenu calculés aux taux prévus par la loi	**244,0**	**38,9**	234,8	38,7
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants :				
Crédit d'impôt pour bénéfice de fabrication et de transformation	**(28,0)**	**(4,5)**	(31,2)	(5,1)
Impôts sur le revenu nets des sociétés émettrices étrangères	**(7,0)**	**(1,1)**	0,6	—
Avantages fiscaux non comptabilisés découlant de pertes de sociétés émettrices étrangères	**15,4**	**2,5**	22,7	3,7
Récupération d'impôts sur le revenu découlant de l'utilisation d'avantages fiscaux non comptabilisés	**(45,6)**	**(7,3)**	(19,1)	(3,1)
Éléments exempts d'impôts	**14,5**	**2,3**	(7,8)	(1,2)
Autres	**13,7**	**2,2**	0,1	—
Total	**207,0**	**33,0**	200,1	33,0
Impôts sur le revenu exigibles	**62,8**		124,8	
Impôts sur le revenu reportés	**144,2**		75,3	
Total	**207,0**		200,1	

16. IMPÔTS SUR LE REVENU (suite)

Les pertes reportées prospectivement et autres déductions pour lesquelles aucun avantage fiscal n'a été comptabilisé, qui serviront à réduire le revenu imposable futur de certaines filiales européennes, totalisent $ 921,0 millions au 31 janvier 1998 ($ 615,0 millions au 31 janvier 1997) et ne comportent aucune date d'échéance précise.

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

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

	1998	1997
Bombardier		
Comptes clients	**$ (158,0)**	$ 90,6
Stocks	**(323,2)**	(861,1)
Comptes fournisseurs et frais courus	**119,5**	244,6
Impôts sur le revenu à payer	**(9,2)**	31,2
Avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents	**48,7**	295,7
	(322,2)	(199,0)
BC		
Comptes fournisseurs et frais courus	**(13,9)**	3,3
Impôts sur le revenu à payer	**(0,2)**	(16,7)
	(14,1)	(13,4)
Total	**$ (336,3)**	$ (212,4)

18. INSTRUMENTS FINANCIERS

a) Instruments financiers dérivés

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

Contrats de change

La Société conclut des contrats de change pour couvrir les flux de trésorerie futurs en dollars US en fixant la valeur du dollar US par rapport au dollar canadien, à la livre sterling (pour le compte d'une filiale du Royaume-Uni) et au schilling autrichien (pour le compte d'une filiale autrichienne). En vertu de ces contrats, la Société doit vendre principalement des montants spécifiques de dollars US pour des dollars canadiens, des livres sterling et des schillings autrichiens à des dates et des taux de change prédéterminés. Ces contrats sont appariés à des flux de trésorerie prévus en dollars US. Les montants des flux de trésorerie futurs prévus en dollars US sont projetés en fonction des conditions actuelles des marchés de la Société, des commandes existantes des clients et de l'expérience de la Société.

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

	Taux de change moyen	
	1998	1997
Moins d'un an		
US$ 2 139,1 millions (1997 – US$ 1 676,5 millions) en dollars canadiens	**$ 1,34**	$ 1,36
US$ 90,5 millions (1997 – US$ 139,5 millions) en livres sterling	**£ 0,66**	£ 0,64
US$ 134,9 millions (1997 – US$ 177,0 millions) en schillings autrichiens	**ATS 11,44**	ATS 10,53
Un à deux ans		
US$ 1 140,9 millions (1997 – US$ 694,5 millions) en dollars canadiens	**$ 1,36**	$ 1,35
US$ 42,5 millions (1997 – US$ 45,5 millions) en livres sterling	**£ 0,66**	£ 0,67
Deux à trois ans		
US$ 747,3 millions (1997 – US$ 194,8 millions) en dollars canadiens	**$ 1,35**	$ 1,37
US$ 7,5 millions (1997 – US$ 42,5 millions) en livres sterling	**£ 0,69**	£ 0,66
Plus de trois ans		
US$ 9,0 millions (1997 – US$ 57,1 millions) en dollars canadiens	**$ 1,31**	$ 1,32

18. INSTRUMENTS FINANCIERS *(suite)*

Ententes de swap de taux d'intérêt

Bombardier

Au cours de 1998, Bombardier a conclu des ententes de swap de taux d'intérêt visant à convertir $ 330,0 millions (US$ 226,6 millions) de prêts à recevoir à taux fixe en des prêts à recevoir à taux flottant établis au LIBOR (5,68 % au 31 janvier 1998) et venant à échéance à diverses dates jusqu'en 2014.

En date du 10 février 1997, Bombardier a conclu des ententes de swap de taux d'intérêt avec deux institutions financières pour une valeur nominale totale de $ 300,0 millions, en vertu desquelles la Société a reçu un taux d'intérêt fixe de 4,55 % et payé un taux d'intérêt variable semestriellement établi selon les taux des acceptations bancaires. Ces ententes de swap de taux d'intérêt ont été annulées le 18 décembre 1997.

BC

BC a conclu une entente de swap de taux d'intérêt pour une valeur nominale de $ 40,0 millions (US$ 27,5 millions), en vertu de laquelle BC recevra un taux d'intérêt fixe de 7,04 % jusqu'en juillet 2001 et paiera un taux d'intérêt variable établi selon le LIBOR (5,68 % au 31 janvier 1998). En outre, BC a conclu des ententes de swap de taux d'intérêt visant à convertir $ 414,2 millions (US$ 284,4 millions) de prêts à recevoir et d'éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-exploitation à taux fixe en des prêts à recevoir et éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-exploitation à taux flottant à un taux moyen pondéré de 5,88 % au 31 janvier 1998 et venant à échéance à diverses dates jusqu'en 2010.

b) Juste valeur des instruments financiers

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

	1998		1997	
	Valeur comptable $	**Juste valeur $**	Valeur comptable $	Juste valeur $
Bombardier Inc. consolidé				
Actifs financiers				
Encaisse et dépôts à terme	**1 227,7**	**1 227,7**	895,7	895,7
Comptes clients	**693,2**	**693,2**	358,4	358,4
Débiteurs financiers et autres	**2 683,0**	**2 693,0**	1 461,0	1 463,1
Placement en unités d'actions d'Eurotunnel	**50,0**	**42,1**	50,0	50,5
Passifs financiers				
Emprunts à court terme	**2 265,6**	**2 265,6**	1 402,4	1 402,4
Comptes fournisseurs et frais courus	**2 663,0**	**2 663,0**	2 124,6	2 124,6
Impôts sur le revenu à payer	**56,6**	**56,6**	65,9	65,9
Dette à long terme	**1 548,7**	**1 632,7**	1 354,9	1 367,4
Éléments hors bilan				
Contrats de change				
– favorables	**—**	**17,5**	—	100,0
– défavorables	**—**	**(387,1)**	—	(39,5)
Ententes de swap de taux d'intérêt				
– favorables	**—**	**2,0**	—	0,2
– défavorables	**—**	**(10,4)**	—	(1,4)

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

Encaisse et dépôts à terme, comptes clients, emprunts à court terme, comptes fournisseurs et frais courus et impôts sur le revenu à payer : La valeur comptable présentée au bilan se rapproche de la juste valeur de ces éléments en raison de leur nature à court terme.

Débiteurs financiers et autres : La valeur comptable des débiteurs financiers et autres exclut les éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-exploitation. La juste valeur des débiteurs financiers et autres à taux variable, dont le prix est fréquemment établi et dont le risque de crédit change peu, se rapproche de leur valeur comptable. La juste valeur des débiteurs financiers et autres à taux fixe est établie en utilisant des analyses de flux de trésorerie actualisés, à des taux d'intérêt qui sont offerts pour des prêts assortis de modalités semblables aux emprunteurs ayant une cote de crédit similaire.

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

18. INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

Dette à long terme : La juste valeur de la dette à long terme est évaluée en utilisant des cours boursiers ou des analyses de flux de trésorerie actualisés, d'après les taux actuels correspondants pour des types semblables d'arrangements d'emprunt.

Contrats de change et ententes de swap de taux d'intérêt : La juste valeur reflète en général les montants estimatifs que la Société recevrait au règlement de contrats favorables ou serait tenue de payer afin de mettre fin aux contrats défavorables aux dates de présentation de l'information financière, tenant ainsi compte des gains ou des pertes non matérialisés actuels sur les contrats ouverts. Les cours des courtiers en placement ou des banquiers de la Société sont disponibles pour la plupart des contrats de change et des ententes de swap de taux d'intérêt de la Société.

Soutien de crédit et garanties : La juste valeur des garanties bancaires et autres formes de garanties relatives aux contrats à long terme ne peut être déterminée en raison des contraintes de temps et de coûts, mais la valeur de ces garanties diminue normalement en fonction du degré d'achèvement des travaux des contrats en cause et les garanties viennent habituellement à échéance sans avoir été mises en vigueur. La juste valeur du soutien de crédit et des garanties fournis aux acheteurs de produits manufacturés ne peut être déterminée en raison d'un manque d'éléments probants.

c) Risque de crédit

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

La Société est également exposée à un risque de crédit relativement à un prêt de titres venant à échéance en février 1998. Cependant, ce risque est couvert par des lettres de crédit émises par des banques canadiennes s'élevant à $ 55,6 millions (US$ 38,2 millions) et représentant plus de 105 % de la juste valeur des titres faisant l'objet du prêt.

19. RÉGIMES DE RETRAITE

La Société maintient des régimes de retraite à prestations déterminées qui offrent des prestations de retraite en fonction de la durée du service et du salaire fin de carrière donnant droit à pension.

L'actif des régimes de retraite se compose principalement d'actions, d'obligations de gouvernements et de sociétés et de biens immobiliers de pays où la Société mène des activités. La charge de retraite est fondée sur les hypothèses les plus probables de la direction quant au taux de rendement à long terme du portefeuille d'actif de retraite (8 % à 9,25 %). Les obligations découlant des prestations de retraite sont déterminées en fonction des hypothèses les plus probables de la direction quant aux taux d'augmentation à long terme des salaires (4,5 % à 5,5 %) et sont actualisées en fonction des hypothèses les plus probables de la direction quant aux taux d'intérêt à long terme (7,25 % à 8,5 %). Les écarts entre ces hypothèses et les résultats réels, lesquels peuvent être importants, sont amortis sur la durée moyenne du reste de la carrière active du groupe d'employés (10 à 18 ans).

La Société assume le risque de perte actuarielle relatif aux hypothèses à long terme susmentionnées. Le risque maximal de perte est égal à la différence entre la juste valeur de l'obligation découlant des prestations de retraite et le montant de l'obligation découlant des prestations de retraite présenté dans les états financiers. Si les résultats réels diffèrent des prévisions, les cotisations futures seront redressées pour tenir compte de tout écart. Le risque est géré en plaçant l'actif du régime en fiducie et par le biais d'une politique de placement du régime de retraite, laquelle définit les placements admissibles des fonds. La capacité de la Société de retirer les montants en surplus est incertaine. Ainsi, l'excédent, le cas échéant, de l'actif du régime sur la juste valeur des prestations constituées peut ne pas être immédiatement disponible pour la Société.

La valeur actualisée des prestations constituées attribuée aux services rendus jusqu'à la date des bilans et l'actif net disponible pour le service de ces prestations, à des valeurs axées sur la valeur marchande, sont comme suit :

	1998	1997
Actif des caisses de retraite	**$ 2 059,4**	$ 1 702,9
Prestations constituées	**1 611,1**	1 431,1

20. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

En plus des engagements et éventualités décrits ailleurs dans ces états financiers consolidés, la Société est soumise aux engagements et éventualités suivants :

a) Dans le cadre de la vente d'avions, la Société fournit à l'occasion un soutien financier à ses clients sous forme de garanties de financement, de paiements de loyers ainsi que de services afférents à la revente d'avions. Le risque hors bilan en vertu de ces garanties ayant trait à des avions vendus et échéant au cours de diverses périodes jusqu'en 2015, est comme suit aux 31 janvier 1998 et 1997 :

		1998		1997
Risque de crédit maximal afférent aux garanties fournies	**$**	**499,8**	$	404,0
Moins : provisions comptabilisées		**198,1**		115,0
Risque hors bilan		**301,7**		289,0
Moins : quote-part de la valeur nette de revente estimative des avions revenant à la Société		**237,5**		215,0
Risque de crédit net	**$**	**64,2**	$	74,0

Le risque de crédit net représente la tranche non enregistrée du risque de la Société lié aux pertes qui découleraient de manquements de tiers acheteurs quant au respect de leurs obligations financières en vertu d'ententes irrévocables.

Au 31 janvier 1998, la Société avait des engagements relativement aux garanties sur les ventes futures d'avions pour un montant de $ 129,6 millions, déduction faite de la quote-part de la valeur nette de revente estimative des avions revenant à la Société de $ 38,1 millions ($ 109,2 millions, déduction faite de la quote-part de la valeur nette de revente estimative des avions revenant à la Société de $ 42,2 millions au 31 janvier 1997). La provision relative à ces garanties, le cas échéant, sera comptabilisée à la date de livraison des avions correspondants.

La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit éventuel a trait à des clients exploitant des lignes aériennes commerciales. Aucun de ces clients n'est associé à plus de 15 % du soutien financier total lié au financement offert aux clients aux 31 janvier 1998 et 1997.

À la date d'échéance de certains contrats de location et de financement, la Société a offert des garanties portant sur la valeur résiduelle des avions. Les garanties ne peuvent être mises à exécution que si les garanties de financement et de paiements de loyers susmentionnés n'ont pas été exécutées. Cependant, si les garanties portant sur la valeur résiduelle sont exécutées, la direction est d'avis que la valeur nette de revente des avions sous-jacents sera suffisante pour couvrir le risque de la Société en vertu de ces garanties.

La Société a également conclu des opérations de cession-bail sur des avions et wagons, en vertu desquelles elle est tenue de verser des loyers annuels, et cet équipement a été en grande partie loué simultanément à des exploitants. Le détail de ces opérations est comme suit :

	Paiements minimums en vertu de contrats de location		**Encaissements prévus**		**Provision comptabilisée**	
	1998 $	1997 $	**1998 $**	1997 $	**1998 $**	1997 $
1998	**—**	207,1	**—**	206,3	**—**	0,8
1999	**148,6**	84,9	**145,2**	77,9	**3,4**	7,0
2000	**85,5**	51,2	**81,7**	44,2	**3,8**	7,0
2001	**38,3**	13,2	**32,6**	11,2	**5,7**	2,0
2002	**32,9**	13,2	**32,6**	12,7	**0,3**	0,5
2003	**49,8**	13,2	**48,8**	11,6	**1,0**	1,6
Par la suite	**228,1**	72,7	**208,5**	54,5	**19,6**	18,2
	583,2	455,5	**549,4**	418,4	**33,8**	37,1

Les encaissements prévus comprennent les paiements de sous-location minimums prévus des exploitants et la quote-part de la valeur nette de revente estimative de l'équipement revenant à la Société. Les paiements de sous-location minimums prévus des exploitants comprennent les montants des contrats de sous-location conclus et anticipés. Les montants des contrats de sous-location anticipés ($ 298,7 millions en 1998 et $ 125,7 millions en 1997) ont été calculés en tenant compte des conditions actuelles et des prévisions du marché pour chaque type d'équipement. Le montant total de la quote-part de la valeur nette de revente estimative de l'équipement revenant à la Société inclus dans les encaissements prévus s'élève à $ 156,2 millions en 1998 et $ 247,9 millions en 1997.

20. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (suite)

La quote-part de la valeur nette de revente estimative revenant à la Société utilisée dans le calcul du risque de crédit net afférent aux garanties fournies sur les ventes d'avions et dans les encaissements prévus relatifs aux opérations de cession-bail sur de l'équipement représente les prévisions des justes valeurs établies en fonction d'analyses effectuées par des tiers.

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

La Société a l'intention de se défendre avec vigueur dans ces causes. La direction est d'avis que la Société a établi des provisions adéquates pour couvrir les pertes éventuelles et les montants non recouvrables en vertu d'assurances, le cas échéant, relativement à ces poursuites.

21. RECLASSEMENT

Certains chiffres de 1997 on été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée en 1998.

22. INFORMATIONS SECTORIELLES

En 1998, la Société a adopté les nouvelles recommandations de l'Institut Canadien des Comptables Agréés à l'égard de la présentation des informations sectorielles. Les chiffres de 1997 ont été redressés afin qu'ils soient conformes à la nouvelle présentation qui comprend une modification de la répartition des dépenses d'intérêts et des dépenses du siège social. Par conséquent, une partie des charges susmentionnées est maintenant attribuée à BC. L'incidence de cette imputation s'est traduite par une baisse de $ 11,7 millions du bénéfice net de BC et par une hausse correspondante du bénéfice net des autres secteurs pour l'exercice terminé le 31 janvier 1998 ($ 7,2 millions en 1997).

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

Le secteur aéronautique conçoit, fabrique et vend des avions régionaux et des avions d'affaires à des particuliers et des entreprises, ainsi qu'à des sociétés de transport aérien commercial. Il fabrique également des composants importants de cellules d'avions conçus et construits par d'autres avionneurs américains et européens.

Le secteur produits récréatifs développe, fabrique et commercialise des motoneiges, des motomarines, des bateaux, des véhicules de proximité, des véhicules tout-terrain et des moteurs.

Le secteur transport conçoit, fabrique, vend et entretient des véhicules pour le transport-passagers sur rail urbain, de banlieue et interurbain, des voitures de fret ainsi que des systèmes de transport-passagers intégrés pour des projets clés en main.

Le secteur services fournit des services à l'aviation commerciale et militaire, y compris des services de soutien et de modification d'avions ainsi que des programmes de formation. En outre, il conçoit, fabrique, vend et entretient des véhicules utilitaires.

Le secteur capital (BC) comprend les services financiers et immobiliers. Les activités financières sont exercées dans cinq marchés précis : le financement de stocks, sur une base garantie; le financement reposant sur l'actif offert aux clients commerciaux en ce qui a trait à l'équipement commercial et industriel, aux nouveaux avions, aux avions achetés ou vendus avec reprise et aux comptes clients ouverts; le financement à la consommation; le financement hypothécaire aux acheteurs d'habitations usinées et les services de crédit-bail et de gestion de technologies. Les activités immobilières comprennent la vente de terrains à des promoteurs immobiliers et la location d'édifices à bureaux à Bombardier.

Les conventions comptables des secteurs sont les mêmes que celles décrites dans le Sommaire des principales conventions comptables. La Société mesure la performance en se fondant sur le bénéfice ou la perte avant impôts sur le revenu. Les services intersectoriels sont comptabilisés comme s'ils étaient fournis à des tiers aux prix courants pratiqués sur le marché. Les dépenses d'intérêts sont réparties entre les secteurs d'après l'actif net de chaque secteur. Les dépenses du siège social sont réparties d'après les revenus de chaque secteur.

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

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

(en millions de dollars canadiens)

	Bombardier Inc. consolidé	
	1998	1997
SECTEURS D'ACTIVITÉ		
Revenus de tiers	**$ 8 508,9**	$ 7 975,7
Cessions intersectorielles	**—**	—
Revenus	**8 508,9**	7 975,7
Dépenses		
Coût des ventes et frais d'exploitation	**7 614,9**	7 137,3
Amortissement	**180,1**	165,8
Dépenses d'intérêts	**86,7**	66,3
	7 881,7	7 369,4
Bénéfice avant impôts sur le revenu	**$ 627,2**	$ 606,3
Éléments d'actif net sectoriels	**$ 3 641,9**	$ 2 925,7
Comptes fournisseurs et frais courus	**2 543,7**	1 993,0
Avances et facturations proportionnelles en excédent des coûts y afférents	**851,6**	591,4
Encaisse et dépôts à terme	**1 090,2**	889,1
Autres éléments d'actif	**52,8**	51,9
Total de l'actif – Bombardier	**8 180,2**	6 451,1
Investissement dans BC	**(353,3)**	(288,7)
Impôts sur le revenu reportés	**(13,8)**	—
Total de l'actif – BC	**2 762,1**	1 787,9
Total de l'actif – Bombardier Inc. consolidé	**$ 10 575,2**	$ 7 950,3
Acquisitions d'immobilisations et écart d'acquisition	**$ 262,6**	$ 262,8

	Revenus	
	1998	1997
INFORMATIONS GÉOGRAPHIQUES		
États-Unis	**$ 3 964,2**	$ 3 711,5
Canada	**961,8**	949,4
France	**698,7**	610,1
Royaume-Uni	**351,8**	309,7
Belgique	**299,7**	266,5
Malaisie	**291,3**	149,5
Allemagne	**286,0**	430,5
Autriche	**199,8**	228,1
Mexique	**155,3**	45,5
Autres – Asie	**468,7**	455,6
Autres – Europe	**423,8**	497,5
Autres – Amérique du Sud et Amérique centrale	**215,3**	239,2
Autres	**192,5**	82,6
	$ 8 508,9	$ 7 975,7

	Aéronautique		Produits récréatifs		Transport		Services		BC	
	1998	1997 (redressé)	**1998**	1997 (redressé)	**1998**	1997 (redressé)	**1998**	1997 (redressé)	**1998**	1997 (redressé)
	$ 4 620,7	$ 4 011,3	**$ 1 632,7**	$ 1 865,6	**$ 1 678,7**	$ 1 596,7	**$ 332,0**	$ 340,5	**$ 244,8**	$ 161,6
	11,3	25,4	**—**	—	**9,4**	2,7	**57,7**	38,3	**107,6**	83,0
	4 632,0	4 036,7	**1 632,7**	1 865,6	**1 688,1**	1 599,4	**389,7**	378,8	**352,4**	244,6
	3 954,2	3 590,6	**1 579,5**	1 607,6	**1 618,3**	1 539,4	**365,4**	355,5	**283,5**	193,6
	87,1	73,0	**37,9**	35,1	**44,4**	48,4	**5,9**	5,2	**4,8**	4,1
	129,2	102,9	**13,9**	10,6	**(59,2)**	(51,3)	**2,8**	4,1	**—**	—
	4 170,5	3 766,5	**1 631,3**	1 653,3	**1 603,5**	1 536,5	**374,1**	364,8	**288,3**	197,7
	$ 461,5	$ 270,2	**$ 1,4**	$ 212,3	**$ 84,6**	$ 62,9	**$ 15,6**	$ 14,0	**$ 64,1**	$ 46,9
	$ 3 552,4	$ 2 904,5	**$ 342,2**	$ 209,4	**$ (688,7)**	$ (538,0)	**$ 82,7**	$ 61,1	**$ 353,3**	$ 288,7
	$ 160,0	$ 166,2	**$ 38,7**	$ 43,7	**$ 40,8**	$ 44,7	**$ 7,9**	$ 5,7	**$ 15,2**	$ 2,5

	Immobilisations et écart d'acquisition	
	1998	1997
	$ 206,6	$ 176,5
	739,8	667,8
	48,6	53,4
	181,3	164,0
	28,6	30,6
	—	—
	364,3	91,5
	70,0	63,7
	14,2	12,8
	—	—
	46,9	7,3
	—	—
	—	—
	$ 1 700,3	$ 1 267,6

Divisions et filiales

Bombardier Aéronautique

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

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

Learjet Inc.
One Learjet Way
Wichita, Kansas 67209
États-Unis
Téléphone : 1 (316) 946-2000
Télécopieur : 1 (316) 946-2163

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

Short Brothers plc
Airport Road, Belfast BT3 9DZ
Irlande du Nord
Téléphone : (44 1232) 458 444
Télécopieur : (44 1232) 732 974

Bombardier Produits récréatifs

Bombardier Produits récréatifs
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Téléphone : 1 (514) 866-4747
Télécopieur : 1 (514) 866-8900

Bombardier Inc.
Motoneiges et VTT
Produits marins
565, rue de la Montagne
Valcourt (Québec)
Canada J0E 2L0
Téléphone : 1 (514) 532-2211
Télécopieur : 1 (514) 532-5032

Bombardier Inc.
Motoneiges et VTT
Produits marins
Véhicules de proximité
75, rue J.-A. Bombardier
Sherbrooke (Québec)
Canada J1L 1W3
Téléphone : 1 (819) 566-3000
Télécopieur : 1 (819) 566-3059

Bombardier Motor Corporation of America
Produits marins
Véhicules de proximité
730 E. Strawbridge Avenue
Melbourne, Floride 32901
États-Unis
Téléphone : 1 (407) 722-4000
Télécopieur : 1 (407) 722-4079

Bombardier Motor Corporation of America
Motoneiges et VTT
Produits marins
7575 Bombardier Court
P.O. Box 8035
Wausau, Wisconsin 54402-8035
États-Unis
Téléphone : 1 (715) 842-8886
Télécopieur : 1 (715) 848-3455

Bombardier-Nordtrac Oy
Teollisuustie 13
PL 8040
FIN-96101 Rovaniemi
Finlande
Téléphone : (358 16) 320 8111
Télécopieur : (358 16) 318 114

Bombardier-Rotax GmbH
Welser Strasse 32
Boîte postale 5
A-4623 Gunskirchen
Autriche
Téléphone : (43) 7246 601-0
Télécopieur : (43) 7246 6370

Bombardier Services

Bombardier Services
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Téléphone : 1 (514) 861-9481
Télécopieur : 1 (514) 861-2642

Bombardier Inc.
Services à la défense
10000 rue Cargo A-4
Aéroport International
de Montréal, Mirabel
Mirabel (Québec)
Canada J7N 1H3
Téléphone : 1 (514) 476-4437
Télécopieur : 1 (514) 476-4467

Short Brothers plc
Services à la défense
Bournemouth International Airport
Christchurch, Dorset BH23 6NW
Royaume-Uni
Téléphone : (44 1202) 365 200
Télécopieur : (44 1202) 573 692

Bombardier Services Corporation
Services à l'aviation commerciale
333 West Wacker Drive, Bureau 700
Chicago, Illinois 60606
États-Unis
Téléphone : 1 (312) 444-2782
Télécopieur : 1 (312) 443-8182

Bombardier Inc.
Véhicules utilitaires
1001, rue J.-A. Bombardier
Granby (Québec)
Canada J2J 1E9
Téléphone : 1 (514) 776-3600
Télécopieur : 1 (514) 776-3625

BOMBARDIER

BOMBARDIER

Bombardier Inc.

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