



BOMBARDIER

Notice annuelle

2004

Le 8 avril 2004

Table des matières

	<u>Page</u>		<u>Page</u>
RUBRIQUE 1 STRUCTURE DE L'ENTREPRISE	1	3.2 Information sectorielle	20
1.1 Constitution de l'émetteur	1	3.3 Conventions relatives à l'utilisation de	
1.2 Filiales	2	certaines technologies	20
RUBRIQUE 2 DÉVELOPPEMENT GÉNÉRAL DE		3.4 Recherche et développement	20
L'ACTIVITÉ	3	3.5 Environnement	20
2.1 Généralités	3	3.6 Ressources humaines	21
2.2 Historique	3	3.7 Fluctuations des taux de change	22
RUBRIQUE 3 DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ	6	RUBRIQUE 4 PRINCIPAUX ÉLÉMENTS	
3.1 Structure et gestion	6	D'INFORMATION FINANCIÈRE	
Bombardier Aéronautique	7	CONSOLIDÉE	22
Avions d'affaires	9	4.1 Informations annuelles	22
Avions régionaux	11	4.2 Informations trimestrielles	23
Avions amphibies	12	4.3 Dividendes	24
Services et soutien à l'aviation	12	RUBRIQUE 5 DISCUSSION ET ANALYSE DE LA	
Autres activités	13	DIRECTION	24
Bombardier Transport	14	RUBRIQUE 6 MARCHÉ POUR LA NÉGOCIATION DES	
Matériel roulant	16	TITRES DE L'ÉMETTEUR	25
Systèmes de transport	17	RUBRIQUE 7 ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS	26
Services	17	RUBRIQUE 8 RENSEIGNEMENTS	
Systèmes de contrôle ferroviaire	17	COMPLÉMENTAIRES	30
Bombardier Capital	18	RUBRIQUE 9 INFORMATION FINANCIÈRE	
Portefeuilles d'activités poursuivies	18	PROSPECTIVE	31
Portefeuilles en liquidation progressive	19		
Services immobiliers	20		

NOTES :

- (1) Dans la présente notice annuelle, toutes les sommes en dollars sont en dollars canadiens, à moins d'indication contraire.
- (2) Dans la présente notice annuelle, l'astérisque (*) désigne une (des) marque(s) de commerce de Bombardier Inc. ou d'une de ses filiales.
- (3) Dans la présente notice annuelle, le symbole (^{MC}) désigne une (des) marque(s) de commerce de Bombardier Produits Récréatifs Inc.
- (4) Dans la présente notice annuelle, le double astérisque (**) désigne une (des) marque(s) de commerce de tiers.

Rubrique 1 Structure de l'entreprise

1.1 Constitution de l'émetteur

Bombardier Inc. (« Société » ou « Bombardier ») a été constituée le 19 juin 1902 par lettres patentes en vertu des lois du Canada; son existence a été prorogée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* par un certificat de prorogation daté du 23 juin 1978, qui a par la suite fait l'objet de certaines modifications.

Les actions que la Société est autorisée à émettre en vertu de ses statuts consistent en (i) un nombre illimité d'actions privilégiées sans valeur nominale ou au pair pouvant être émises en séries (« actions privilégiées »), dont les séries suivantes ont été autorisées : (a) une série consistant en 12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2 (« actions privilégiées série 2 »), (b) une série consistant en 12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3 (« actions privilégiées série 3 ») et (c) une série consistant en 9 400 000 actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4 (« actions privilégiées série 4 »); (ii) 1 892 000 000 d'actions classe A (droits de vote multiples) (« actions classe A ») et (iii) 1 892 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) (« actions subalternes classe B »).

Les actions classe A et les actions subalternes classe B ont été fractionnées à raison de deux pour une en juillet 2000, 1998 et 1995.

Les actions subalternes classe B sont des actions subalternes (au sens de la réglementation canadienne pertinente sur les valeurs mobilières) car elles ne comportent pas de droits de vote égaux. Lors d'un scrutin, chaque action classe A confère à son porteur dix voix et chaque action subalterne classe B, une voix.

Chaque action subalterne classe B donne droit à un dividende privilégié mais non cumulatif au taux de 0,0015625 \$ par année payable par versements trimestriels de 0,000390625 \$.

Chaque action classe A est convertible en tout temps, au gré du porteur, en une action subalterne classe B. Chaque action subalterne classe B deviendra convertible en une action classe A si une offre d'acquisition d'actions classe A est acceptée par l'actionnaire majoritaire, soit la famille Bombardier, ou si l'actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % des actions classe A en circulation de la Société.

Chaque action privilégiée série 2 était et sera convertible au gré du porteur, à certaines conditions, en une action privilégiée série 3 le 1^{er} août 2002 ainsi que le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite. Le 1^{er} août 2002, 9 402 093 actions privilégiées série 2 ont ainsi été converties en 9 402 093 actions privilégiées série 3, de sorte qu'il reste 2 597 907 actions privilégiées série 2 émises et en circulation sur les 12 000 000 d'actions privilégiées série 2 autorisées qui avaient été émises et en circulation jusqu'à cette date. En outre, le 1^{er} août 2007 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, chaque action privilégiée série 3 pourra être reconvertie au gré du porteur, à certaines conditions, en une action privilégiée série 2. À compter du 1^{er} août 2002, pourvu qu'ils aient été déclarés par le conseil d'administration, les dividendes sur les actions privilégiées série 2 sont payables mensuellement, selon un taux de dividende variable calculé mensuellement de la manière prévue dans les statuts de la Société. Le taux de dividende annuel applicable aux actions privilégiées série 3 pour la période de cinq ans commençant le 1^{er} août 2002 est de 5,476 %. Le taux de dividende annuel applicable aux actions privilégiées série 4 est de 6,25 %.

La Société a son siège social au 800, boulevard René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) H3B 1Y8.

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

1.2 Filiales

La Société exerce ses activités directement ou par l'intermédiaire de filiales. Le tableau ci-dessous présente les principales filiales de chaque secteur isolable de la Société au 31 janvier 2004 ainsi que leur territoire de constitution et le pourcentage d'actions à droit de vote de celles-ci détenues par la Société. Certaines filiales dont l'actif total ne représentait pas plus de 10 % de l'actif consolidé de la Société ou dont les ventes et les revenus ne représentaient pas plus de 10 % des ventes consolidées et des revenus consolidés de la Société au 31 janvier 2004 ont été omises. Les filiales qui ont été omises, prises globalement, représentent moins de 20 % de l'actif, des ventes et des revenus consolidés de la Société à cette date.

Bombardier Inc.

Bombardier Aéronautique

Amérique du Nord

Bombardier Aerospace Corporation (Delaware)	100 %
Learjet Inc. (Delaware)	100 %

Europe

Short Brothers plc (Irlande du Nord)	100 %
--------------------------------------	-------

Bombardier Transport

Amérique du Nord

Bombardier Transit Corporation (Delaware)	100 %
---	-------

Europe

Bombardier Transportation GmbH (Allemagne)	100 %
Bombardier Transportation UK Ltd. (Angleterre)	100 %
Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Germany GmbH & Co. KG (Allemagne)	99,5 %
Bombardier Transportation Sweden AB (Suède)	100 %
Bombardier Transportation (Switzerland) Aktiengesellschaft (Suisse)	100 %

Bombardier Capital

Amérique du Nord

Bombardier Capital Inc. (Massachusetts)	100 %
Bombardier Capital Ltée (Québec)	100 %

Rubrique 2 Développement général de l'activité

2.1 Généralités

La Société est un chef de file mondial en solutions de transport novatrices, dans les secteurs des avions régionaux et des biréacteurs d'affaires et dans celui du matériel de transport sur rail. En date du 31 janvier 2004, Bombardier comptait des effectifs de quelque 60 000 personnes et des usines dans divers pays du monde.

2.2 Historique

Jusqu'en 1973, les activités de Bombardier consistaient surtout en la fabrication et la distribution de motoneiges. Au cours des années 70 et 80, Bombardier a amorcé la diversification de ses activités en se lançant dans le domaine du transport en commun et en 1986, dans le domaine de l'aéronautique.

Au cours des trois dernières années, la Société a effectué les transactions décrites ci-après.

Le 4 août 2000, Bombardier a signé une convention de vente et d'achat avec DaimlerChrysler AG (« DaimlerChrysler ») de Stuttgart, en Allemagne, visant l'acquisition de la totalité des actions ordinaires de sa filiale DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). L'acquisition d'Adtranz a été menée à bien le 1^{er} mai 2001. La contrepartie au comptant prévue dans la convention de vente et d'achat a été de 725 millions \$ US (1,1 milliard \$), sous réserve d'un rajustement du prix d'achat pour un montant maximal de 150 millions € en fonction de la valeur comptable des actifs nets d'Adtranz au 30 avril 2001. Comme les pourparlers avec DaimlerChrysler n'ont pas donné lieu à une entente relativement à ce rajustement, en juillet 2002, Bombardier a déposé une demande d'arbitrage auprès de la Chambre de commerce internationale réclamant à DaimlerChrysler des dommages-intérêts de 960 millions € (1,6 milliard \$), plus les intérêts et les frais. DaimlerChrysler a déposé sa réponse à cette réclamation le 5 novembre 2002. La question devrait être soumise à l'arbitrage, à moins qu'on ne parvienne à un règlement.

Le 9 mars 2001, la Société a fait l'acquisition, par l'entremise de sa filiale en propriété exclusive indirecte américaine Bombardier Motor Corporation of America, de la majorité des actifs nets des installations de fabrication de moteurs d'Outboard Marine Corporation (« OMC »). Les actifs acquis incluent les marques de moteurs hors-bord Johnson^{MC} et Evinrude^{MC} ainsi que la technologie à injection à essence Ficht^{MC}.

Le 26 septembre 2001, la Société a annoncé sa décision de retirer complètement Bombardier Capital des secteurs des maisons usinées et des activités de financement à la consommation en raison de leurs résultats décevants.

Le 27 septembre 2002, Bombardier a annoncé sa décision de réduire sa dette principalement par la vente et la liquidation progressive des portefeuilles d'affacturage de débiteurs ainsi que des portefeuilles de financement d'avions d'affaires de Bombardier Capital. Le 3 avril 2003, la Société a annoncé sa décision d'abandonner les activités de montage de crédit-bail à l'égard des wagons de chemins de fer de Bombardier Capital, qui se concentre maintenant sur le financement de stocks et le financement provisoire d'avions régionaux de Bombardier Aéronautique. Le produit tiré de la vente et de la liquidation progressive des portefeuilles d'activités abandonnées servira à réduire la dette de Bombardier Capital.

Le 3 avril 2003, la Société a annoncé un « plan d'action » pour Bombardier comprenant un important programme d'augmentation du capital, dont une émission importante de ses actions et plusieurs ventes prévues, dont la vente de son entreprise des produits récréatifs. Dans l'annonce du « plan d'action », il a également été confirmé que Bombardier était en voie de vendre l'aéroport municipal de Belfast ainsi que son unité de Services à l'aviation militaire, laquelle offrait des services techniques relatifs aux avions militaires à partir d'installations situées à Mirabel, au Québec, et à Bridgeport, en Virginie occidentale.

Le 4 avril 2003, Bombardier Transport a confirmé la clôture financière de l'entente d'achat d'actions entre la société London Underground Ltd et Metronet, qui constituait une condition à l'octroi des contrats. Cette étape permet à la société London Underground Ltd de transférer au secteur privé la restauration, la modernisation et la maintenance pendant 30 ans de deux des projets d'infrastructure du métro de Londres.

La Société a annoncé le 7 avril 2003 que Bombardier Transport avait obtenu de Metronet (dans laquelle Bombardier Transport détient une participation de 20 %) des contrats de fourniture de matériel roulant et de signalisation, ainsi que de services de maintenance et de gestion de projet en vue de la modernisation du métro de Londres. La valeur totale de ces contrats est estimée à environ 3,4 milliards £ (7,9 milliards \$) sur 15 ans. Les contrats clés en main comprennent la gestion de projet et la fourniture de 1 738 voitures de métro et de nouveaux systèmes de signalisation pour la ligne Victoria et pour les lignes SSL (« Sub-Surfaces Lines » ou lignes souterraines) du métro, ainsi que la maintenance de matériel roulant. Au cours des premières phases du projet, Bombardier Transport modernisera la signalisation, restaurera le matériel roulant de la ligne District et construira deux trains de présérie pour la ligne Victoria. Les nouvelles voitures de métro seront fabriquées à l'usine de Bombardier à Derby, au Royaume-Uni, entre 2008 et 2015.

Le 17 avril 2003 et dans le cadre de son « plan d'action » mentionné ci-dessus, Bombardier a annoncé qu'elle avait conclu un placement public de 370 millions d'actions subalternes classe B, au prix de 3,25 \$ l'action, pour un produit brut total d'environ 1,2 milliard \$.

Le 22 mai 2003, Bombardier a conclu la vente de l'aéroport municipal de Belfast à la société espagnole Ferrovial pour un produit net de 35 millions £ (78 millions \$). Avant cette vente, l'aéroport avait été une filiale de la filiale Short Brothers plc de Bombardier, qui avait elle-même été acquise par la Société en 1989.

Le 3 août 2003, la Société a annoncé une entente visant la vente d'une partie importante du portefeuille du marché d'avions d'affaires de sa filiale Bombardier Capital Inc. à GE Commercial Equipment Financing (CEF) pour 339 millions \$ US (475 millions \$); cette contrepartie représentait la valeur comptable des actifs vendus. Le portefeuille d'avions d'affaires de Bombardier Capital était composé de prêts et de contrats de crédit-bail liés au financement d'avions d'affaires.

Le 31 octobre 2003, la Société a conclu la vente de son unité de Services à l'aviation militaire, qui offrait des services techniques relatifs aux avions militaires à partir d'installations situées à Mirabel, au Québec, et à Bridgeport, en Virginie occidentale, à L-3 Communications MAS (Canada) Inc. pour un produit net de 85 millions \$ US (112 millions \$). Bombardier avait déjà annoncé son intention de vendre son unité de Services à l'aviation militaire dans le cadre de son « plan d'action » décrit ci-dessus.

Le 18 décembre 2003, Bombardier a conclu la vente de son entreprise des produits récréatifs à Bombardier Produits Récréatifs Inc., société créée par Bain Capital, certains membres de la famille Bombardier ainsi que la Caisse de dépôt et placement du Québec pour une contrepartie de 960 millions \$, dont 910 millions \$ ont été payés comptant et 50 millions \$, au moyen de l'émission d'actions privilégiées de la société mère de l'acquéreur. Un produit net au comptant de 740 millions \$ a été généré. La clôture de la vente de l'entreprise des produits récréatifs de Bombardier représentait une étape importante dans la réalisation du « plan d'action » de Bombardier annoncé précédemment en avril 2003 comme il est décrit ci-dessus.

Le 16 mars 2004, le conseil d'administration de la Société a approuvé une proposition de restructuration majeure de Bombardier Transport pour répondre au problème de surcapacité de production de ses exploitations industrielles, apporter des améliorations sur le plan de la performance et restaurer sa capacité de générer des bénéfices. Dans le cadre de cette proposition, Bombardier prévoit la réduction des effectifs à l'échelle mondiale de Bombardier Transport au moyen de l'abolition de 6 600 postes, soit 18,5 % de l'ensemble des effectifs de Bombardier Transport. De plus, la proposition prévoit la fermeture de sept sites de production dans cinq pays d'Europe au cours des deux prochaines années. La proposition de restructuration de Bombardier Transport inclut également de nouveaux arrangements avec les fournisseurs visant à mieux coordonner l'approvisionnement en matériaux. La Société lancera également un programme d'amélioration des sites industriels dans cinq sites européens pour réduire davantage les coûts de fabrication.

Rubrique 3 Description de l'activité

3.1 Structure et gestion

La Société exerce ses activités dans trois secteurs isolables : i) Bombardier Aéronautique; ii) Bombardier Transport; et iii) Bombardier Capital.

Bombardier Aéronautique fabrique des avions d'affaires, des avions régionaux et des avions amphibies et fournit des services connexes. Il offre des gammes complètes de biréacteurs régionaux et de turbopropulseurs commerciaux, un vaste éventail d'avions d'affaires à réaction, ainsi que le programme de multipropriété Bombardier* Flexjet*, des services techniques, des services de maintenance d'avions et des services de formation au pilotage.

Bombardier Transport est le chef de file mondial dans la fabrication de matériel de transport sur rail et la prestation de services connexes. Il offre une gamme complète de véhicules de transport-passagers ainsi que des systèmes de transport sur rail intégrés. Il fabrique également des locomotives, des wagons de marchandises, des navettes aéroportuaires et des systèmes de propulsion et de contrôle et fournit des systèmes de contrôle ferroviaire. Bombardier Transport fournit également des services de maintenance.

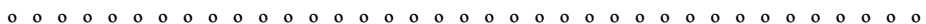
Bombardier Capital offre du financement de stocks et du financement provisoire d'avions commerciaux, surtout sur les marchés de l'Amérique du Nord, et il gère la liquidation progressive de divers portefeuilles.

Le tableau suivant présente la composition des trois secteurs isolables :

<i>Bombardier Aéronautique</i>	<ul style="list-style-type: none">• Avions d'affaires• Avions régionaux• Avions amphibies• Services et soutien à l'aviation• Autres activités
<i>Bombardier Transport</i>	<ul style="list-style-type: none">• Matériel roulant• Systèmes de transport• Services• Systèmes de contrôle ferroviaire
<i>Bombardier Capital</i>	<ul style="list-style-type: none">• Portefeuilles d'activités poursuivies• Portefeuilles en liquidation progressive• Services immobiliers

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

Bombardier Aéronautique



Les activités de Bombardier Aéronautique consistent à concevoir, développer, fabriquer, commercialiser et vendre des avions d'affaires, des avions régionaux et des avions amphibies ainsi qu'à fournir des services et un soutien à l'aviation et à exercer d'autres activités.

Le 3 novembre 2003, Bombardier a terminé le processus de vente de son unité de Services à l'aviation militaire, qui offrait des services techniques relatifs aux avions militaires à des installations situées à Mirabel, au Québec, et à Bridgeport, en Virginie occidentale.

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

Pour obtenir la liste des filiales de la Société qui relèvent de Bombardier Aéronautique, voir « Rubrique 1 – Structure de l'entreprise – Filiales ».

Le tableau ci-après présente les principaux centres d'exploitation qui appartiennent à la Société ou à l'une de ses filiales, le cas échéant, sauf s'il est indiqué qu'ils sont loués (« L »), et qui relèvent de Bombardier Aéronautique. Ce tableau indique également le type d'activités exercées ou de produits fabriqués à ces installations.

Usines	Activités exercées ou produits
Montréal, Québec, Canada ^(L)	Montage des avions d'affaires Bombardier* Challenger* 300 et Bombardier Challenger 604 et de l'avion régional Bombardier* CRJ 200* et activités préparatoires au vol pour ces avions. Aménagement intérieur et peinture de l'appareil Bombardier CRJ 200. Aménagement intérieur et peinture des avions Bombardier Challenger 300 et Challenger 604 et des avions d'affaires Bombardier* Global Express* et Bombardier* Global 5000*.
Mirabel, Québec, Canada ^(L)	Montage, activités préparatoires au vol, peinture et aménagement intérieur des appareils Bombardier* CRJ 700* et Bombardier* CRJ 900*.
Montréal, Québec, Canada	Pièces, composants et pièces de rechange pour les avions d'affaires à réaction Bombardier Challenger 300 et Challenger 604, les avions régionaux Bombardier CRJ 200, CRJ 700 et CRJ 900, les avions d'affaires Bombardier Global Express et Bombardier Global 5000 et l'avion amphibie Bombardier 415*; composants de structure pour Boeing et Aerospatiale.
Montréal, Québec, Canada	Montage complet des ailes et du fuselage de l'avion amphibie Bombardier 415.

Usines	Activités exercées ou produits
Downsview, Ontario, Canada	Fabrication et montage final des avions à turbopropulsion Bombardier de série Q*, y compris les pièces de rechange et les composants connexes; fabrication de composants pour les avions Bombardier Global Express et Bombardier Global 5000 et montage final de ces avions; montage des ailes des avions d'affaires Bombardier* Learjet* 45 et Bombardier Learjet 40; montage de la nacelle de l'avion amphibie Bombardier 415.
North Bay, Ontario, Canada ^(L)	Montage final et activités préparatoires au vol pour l'avion amphibie Bombardier 415.
Wichita, Kansas, États-Unis	Fabrication de la gamme d'avions d'affaires Bombardier Learjet et de l'avion d'affaires à réaction Bombardier Challenger 300 et centre d'essais en vol pour les appareils fabriqués par Bombardier Aéronautique. Le montage des avions Bombardier Challenger 300 sera transféré à Montréal au cours de l'exercice se terminant le 31 janvier 2005.
Dunmurry et Newtownabbey, Belfast, Irlande du Nord, Royaume-Uni ^(L)	Composants en matériaux composites soit pour Bombardier Aéronautique, soit pour Boeing et Lockheed Martin.
Hawlmark, Newtownards et Queen's Island, Belfast, Irlande du Nord, Royaume-Uni ^(L)	Composants pour avions, nacelles de moteurs d'avion et composants et pièces de rechange pour les nacelles pour Bombardier Aéronautique ou pour Boeing, Rolls-Royce, Rolls-Royce Deutschland, General Electric et International Aero Engines.
Tucson, Arizona, États-Unis	Aménagement intérieur des avions d'affaires des séries Bombardier Learjet et Challenger. Cette activité sera transférée à Wichita et à Montréal au cours de l'exercice se terminant le 31 janvier 2005.

De plus, les centres de services de la division Avions d'affaires situés à Tucson, en Arizona, à Hartford, au Connecticut, à Fort Lauderdale, en Floride, à Indianapolis, en Indiana, à Wichita, au Kansas, et à Dallas, au Texas (États-Unis), à Berlin (Allemagne) ainsi qu'à Dubaï (Émirats arabes unis) font partie d'un réseau de services de maintenance appelé Bombardier Aviation Services. Les centres de services de la division Avions régionaux sont situés à Asheville, en Caroline du Nord, à Scranton et à Allentown, en Pennsylvanie, à Tulsa, en Oklahoma, à Tucson, en Arizona, et à Bridgeport, en Virginie occidentale. La Société est propriétaire d'un aéroport situé à Downsview, Ontario (Canada), qui sert au soutien des activités manufacturières de Bombardier Aéronautique.

La commercialisation des produits de Bombardier Aéronautique s'effectue par le truchement de bureaux de marketing et de vente. En Amérique du Nord, ces bureaux sont situés au Canada (à Montréal, Ottawa et Toronto) et aux États-Unis (dans les États de l'Arizona, de la Californie, du Colorado, du Connecticut, de la Géorgie, de l'Illinois, du Maryland, du Missouri, de New York, de l'Ohio et du Texas, ainsi qu'à Washington, D.C.). En Europe, la commercialisation s'effectue par le truchement de bureaux situés en Allemagne, au Royaume-Uni et en Suisse. En Asie, ces bureaux sont exploités à Dubaï, dans les Émirats arabes unis, à Hong Kong et en République populaire de Chine.

Avions d'affaires

Bombardier Aéronautique s'occupe de la commercialisation, de la vente et du service à la clientèle de ses trois gammes d'avions d'affaires à réaction. La gamme d'appareils Bombardier Global comprend le très long-courrier Bombardier Global Express, le biréacteur supergrand Bombardier Global 5000 et le nouvel avion d'affaires à réaction Bombardier Global Express XRS qui a été officiellement lancé en octobre 2003. La gamme d'appareils Bombardier Challenger comprend le Bombardier Challenger 800 (auparavant le Bombardier Challenger Special Edition), version d'affaires de l'appareil Bombardier* CRJ*, l'avion à large fuselage Bombardier Challenger 604 et l'avion d'affaires superintermédiaire Bombardier Challenger 300 (auparavant appelé l'avion d'affaires à réaction Continental). La gamme d'appareils Bombardier Learjet comprend le nouvel appareil léger Bombardier Learjet 40, l'appareil léger supérieur Bombardier Learjet 45, l'appareil Bombardier Learjet 45 XR et l'appareil de taille intermédiaire Bombardier Learjet 60.

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

Grâce à son programme Bombardier Flexjet, Bombardier Aéronautique offre de vendre aux clients en Amérique du Nord une part dans un avion d'affaires de Bombardier Aéronautique, tandis qu'en Europe et en Asie, Bombardier Aéronautique offre un programme faisant appel aux services d'exploitants d'avions sélectionnés qui fournissent un service de transport aérien aux clients.

- ***Gamme d'appareils Bombardier Global***

La gamme d'avions d'affaires à réaction Bombardier Global comprend trois avions à large fuselage : le biréacteur intercontinental supergrand Bombardier Global 5000, le très long-courrier Bombardier Global Express et le biréacteur Bombardier Global Express XRS. La gamme d'appareils Bombardier Global ont beaucoup de systèmes en commun, offrant ainsi aux exploitants de flotte mixte les avantages sur le plan des coûts qu'offrent des appareils qui ont en commun la qualification de type, la formation, les pièces de rechange et la maintenance.

L'appareil Bombardier Global 5000 est un biréacteur d'affaires intercontinental ultrarapide qui est capable d'effectuer des vols sans escale sur des distances allant jusqu'à 4 800 milles nautiques à une vitesse de Mach 0,85 avec huit passagers et trois membres d'équipage à bord. Le programme a été lancé officiellement en février 2002. Le premier vol a eu lieu le 7 mars 2003, les premières livraisons devant débuter au cours du quatrième trimestre de l'exercice se terminant le 31 janvier 2005, et l'appareil a obtenu sa certification complète de Transports Canada (« TC ») le 12 mars 2004. Les principaux concurrents du Bombardier Global 5000 comprennent le Gulfstream G400** ainsi que le Falcon 900EX** et le Falcon 7X** (FNX) de Dassault.

L'appareil Bombardier Global Express est un avion d'affaires à réaction très long-courrier qui franchit des distances allant jusqu'à 6 010 milles nautiques sans escale à une vitesse de Mach 0,85. Le Bombardier Global Express entre en concurrence avec les avions Gulfstream G500** et G550** et, dans une mesure beaucoup moindre, avec le Business Jet de Boeing et l'Airbus A319CJ.

Le biréacteur Bombardier Global Express XRS est une version perfectionnée de l'avion d'affaires à réaction Global Express qui offre une plus grande distance franchissable et un confort supérieur. Les premières livraisons devraient débuter au cours du premier semestre de l'exercice débutant le 1^{er} février 2005 et se terminant le 31 janvier 2006.

- ***Gamme d'appareils Bombardier Challenger***

La gamme d'avions d'affaires à réaction Bombardier Challenger comprend les appareils Bombardier Challenger 300, Challenger 604 et Challenger 800.

Le Bombardier Challenger 300 est un nouveau venu dans la catégorie des avions superintermédiaires. Il a une distance franchissable transcontinentale pouvant atteindre 3 100 milles nautiques à une vitesse de Mach 0,80 avec huit passagers et deux membres d'équipage à bord. Il a obtenu la certification de la Federal Aviation Administration des États-Unis (« FAA ») en juin 2003 après avoir obtenu une approbation similaire de TC quelques jours auparavant. En juillet 2003, le biréacteur Challenger 300 a également obtenu la certification des Joint Aviation Authorities d'Europe (« JAA »). Les livraisons ont débuté en décembre 2003. Cet appareil entre en concurrence avec quatre autres modèles d'avions dans cette catégorie : le Hawker Horizon** de Raytheon; le G200** de Gulfstream; le Falcon 50EX** de Dassault; et le Citation** X de Cessna.

Le Bombardier Challenger 604 est un biréacteur d'affaires intercontinental à large fuselage capable d'effectuer des vols sans escale de plus de 4 000 milles nautiques. L'appareil Challenger 604 est la cinquième génération de l'avion Challenger à large fuselage, les modèles précédents étant les Challenger 600, 601, 601-3A et 601-3R. Les principaux concurrents de l'appareil Bombardier Challenger 604 comprennent le Falcon 2000EX** et le Falcon 900C** fabriqués par Dassault Aviation ainsi que le Gulfstream G300**.

L'appareil Bombardier Challenger 800 est un dérivé de l'appareil Bombardier CRJ et est modifié pour les voyages d'affaires. Il peut être configuré en version d'avion d'affaires ou en navette d'affaires. L'appareil offre une grande cabine, des dimensions semblables à celle du Bombardier Global Express, et a une distance franchissable sans escale de 3 120 milles nautiques. Embraer-Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (« Embraer ») fait concurrence à Bombardier Aéronautique dans ce secteur.

- ***Gamme d'appareils Bombardier Learjet***

Les modèles actuellement en production de la gamme d'appareils Bombardier Learjet sont le Bombardier Learjet 40, le Bombardier Learjet 45 et le Bombardier Learjet 45 XR, ainsi que l'appareil Bombardier Learjet 60.

Lancé en juillet 2002, le Bombardier Learjet 40, un dérivé du biréacteur d'affaires Bombardier Learjet 45, peut voler à des vitesses de croisière jusqu'à Mach 0,81 et a une distance franchissable maximale de 1 803 milles nautiques avec quatre passagers et deux membres d'équipage à bord. Le Bombardier Learjet 40 a été approuvé par la FAA en juillet 2003 et par les JAA en janvier 2004. Les livraisons ont débuté en janvier 2004. Les concurrents de l'avion d'affaires à réaction Bombardier Learjet 40 sont les appareils Citation Bravo**, Encore** et V** (Ultra) de Cessna et le Beechjet 400A** de Raytheon.

L'appareil Bombardier Learjet 45 a une distance franchissable maximale de 2 102 milles nautiques avec quatre passagers et deux membres d'équipage à bord et peut atteindre des vitesses de croisière jusqu'à Mach 0,81. Lancé en juillet 2002, l'appareil Bombardier Learjet 45 XR est une version évoluée de l'avion d'affaires à réaction Bombardier Learjet 45 visant à offrir une plus grande capacité de charge utile grâce à l'ajout de 1 000 livres à la masse maximale au décollage (MTOW) et une performance améliorée des moteurs. L'appareil Bombardier Learjet 45 XR devrait entrer en service au cours du deuxième semestre de l'exercice se terminant le 31 janvier 2005. Les avions d'affaires à réaction Bombardier Learjet 45 et Bombardier Learjet 45 XR font tous deux concurrence à l'appareil Citation Excel** de Cessna.

L'avion d'affaires à réaction Bombardier Learjet 60 a une distance franchissable maximale de 2 502 milles nautiques avec quatre passagers. Sa vitesse de croisière maximale est de Mach 0,81. L'avion d'affaires à réaction Bombardier Learjet 60 a de nombreux concurrents, entre autres le

Gulfstream G100**, le Hawker 800XP** de Raytheon, le Sovereign** de Cessna, le G150** de Gulfstream et le Citation VII** de Cessna.

- ***Programme Bombardier Flexjet***

Le programme Bombardier Flexjet a son siège en Amérique du Nord, mais compte également des exploitations en Europe et en Asie. Bombardier Aéronautique permet aux clients nord-américains d'acheter une part dans un avion d'affaires fabriqué par Bombardier Aéronautique. Il gère aussi tous les services d'exploitation et de soutien des appareils, y compris le personnel navigant, la maintenance, les redevances d'abri et les assurances. Les programmes Bombardier Flexjet Europe et Asie permettent aux clients d'acheter des droits sur un certain nombre d'heures de vol plutôt qu'une part d'avion. Le programme Bombardier Flexjet en Amérique du Nord a conclu un partenariat avec Delta AirElite Business Jets, filiale de Delta Airlines, en vue de la commercialisation et de la vente du programme d'heures payées d'avance de Bombardier Flexjet. Le programme Bombardier* Skyjet* offre également des services de nolisement sur demande en Amérique du Nord.

Le programme Bombardier Flexjet détient le troisième rang parmi les programmes de multipropriété actuellement offerts sur ce marché. Les principaux concurrents de Bombardier Aéronautique dans ce secteur, NetJets Inc. et Flight Options LLC, ont habituellement acheté des appareils neufs auprès de différents fabricants comme Gulfstream Aerospace Corporation, Cessna Aircraft Company et Raytheon Aircraft. Quelques petites entreprises offrent également la multipropriété d'avions de catégories variées.

Avions régionaux

Bombardier Aéronautique commercialise et vend la gamme d'avions à réaction régionaux Bombardier CRJ et la gamme d'avions à turbopropulsion Bombardier* de série Q* à des transporteurs aériens. Il fournit aussi des services de maintenance et de modifications à ses clients. Les matières premières et les équipements sont obtenus auprès de fournisseurs canadiens, américains et européens avec lesquels Bombardier Aéronautique a généralement des contrats à long terme.

Au cours de l'exercice débutant le 1^{er} février 2004 et se terminant le 31 janvier 2005, Bombardier Aéronautique évaluera s'il serait viable de mettre au point un avion commercial de nouvelle génération. Le 26 février 2004, Bombardier Aéronautique a nommé un président qui sera chargé de ce programme du nouvel avion commercial; il aura pour mandat de former et de diriger une équipe multidisciplinaire.

- ***Appareils Bombardier CRJ***

Les appareils Bombardier CRJ sont montés aux installations de Bombardier Aéronautique à Montréal, au Québec, ainsi qu'à l'Aéroport de Montréal situé à Mirabel.

La gamme d'avions Bombardier CRJ est formée des appareils Bombardier CRJ 100/200 à 40, 44 et 50 places, de l'appareil Bombardier CRJ 700 à 70 places et de l'appareil Bombardier CRJ 900 à 86 places.

La gamme d'appareils Bombardier CRJ fait face à un concurrent important, à savoir la société brésilienne Embraer, qui produit l'avion à réaction à 50 places ERJ 145**, l'avion à réaction à 37 places ERJ 135** et un avion à réaction à 44 places, le ERJ 140**. Embraer offre également l'avion à réaction à 70 places Embraer 170, l'avion à réaction à 86 places Embraer 175, l'avion à réaction à 98 places Embraer 190 et l'avion à réaction à 108 places Embraer 195.

- ***Appareils Bombardier de série Q***

La gamme d'avions à turbopropulsion Bombardier de série Q, qui sont montés aux installations de Bombardier Aéronautique à Downsview, en Ontario, est formée des appareils à 37 places

Bombardier* Q100* et Bombardier* Q200*, de l'appareil à 50 places Bombardier* Q300* et de l'appareil de 68 à 78 places Bombardier* Q400*.

Les principaux produits concurrents de la gamme d'appareils Bombardier de série Q proviennent d'Avions de Transport Régional (« ATR »). L'appareil Q300 fait face à la concurrence de l'appareil ATR 42**, et l'appareil Q400, à la concurrence de l'appareil ATR 72**.

Avions amphibies

Bombardier Aéronautique commercialise l'avion amphibie à turbopropulsion Bombardier 415, un avion conçu spécifiquement pour la lutte contre les incendies. L'avion peut aussi être adapté à une variété de missions spécialisées, telles que la recherche et le sauvetage, la protection de l'environnement, la patrouille côtière et le transport. La certification de l'avion à usages multiples Bombardier 415MP a été obtenue en mars 2004.

Services et soutien à l'aviation

Bombardier Aéronautique fournit un large éventail de services à ses clients, y compris la formation au pilotage et à la maintenance d'appareils, la maintenance des appareils et des pièces de rechange.

- ***Formation pour la clientèle***

Par l'intermédiaire de coentreprises, Bombardier Aéronautique offre une gamme complète de programmes de formation au pilotage et à la maintenance pour les appareils Bombardier de série CRJ à Montréal, au Canada, à Qingdao, en Chine, et à Berlin, en Allemagne.

Bombardier Aéronautique est le seul fabricant d'avions d'affaires à réaction à offrir directement à sa clientèle des services personnalisés de formation au pilotage et à la maintenance et d'autres types de formation connexe. Les centres de formation se trouvent à Montréal, au Canada, et à Dallas, aux États-Unis.

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

- ***Maintenance des appareils et services de pièces de rechange***

Bombardier Aéronautique offre des services de maintenance à ses clients qui achètent des avions d'affaires à ses six centres de services situés : à Fort Lauderdale, en Floride, à Indianapolis, en Indiana, à Hartford, au Connecticut, à Wichita, au Kansas, à Tucson, en Arizona, et à Dallas, au Texas, aux États-Unis, ainsi qu'à un centre de services situé à Berlin, en Allemagne, dans le cadre d'une coentreprise formée avec Lufthansa.

Bombardier Aéronautique offre des services de maintenance et de modification aux exploitants d'appareils Bombardier de série CRJ à Bridgeport, en Virginie occidentale, aux États-Unis. Bombardier Aéronautique est également associée à 28 centres de services autorisés aux quatre coins du monde, dont 26 centres pour les avions d'affaires et deux centres pour les avions régionaux, qui fournissent des services complets aux exploitants. Elle prévoit ouvrir un autre centre de maintenance pour les avions régionaux à Tucson, en Arizona, au cours du premier trimestre de l'exercice se terminant le 31 janvier 2005.

Le 14 janvier 2004, Bombardier Aéronautique a annoncé le regroupement et l'intégration de ses centres de pièces de rechange pour les avions régionaux et les avions d'affaires dans le nouveau centre logistique de pièces de Bombardier Aéronautique. Ce regroupement devrait offrir des avantages tels

qu'une plus grande satisfaction de la clientèle grâce à des délais de réponse plus courts et des efficacités opérationnelles qui permettront de réduire les niveaux de stocks de pièces de rechange. Les exploitations de pièces de rechange adopteront un même système d'exploitation SAP** et établiront de nouveaux entrepôts de distribution à Chicago, en Illinois, et à Francfort, en Allemagne. Ces entrepôts centralisés seront exploités par le fournisseur mondialement reconnu de services de logistique Caterpillar Logistics Services.

Autres activités

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

Usines ou centres de services	Activités exercées ou produits
Bautzen, Allemagne	Fabrication de caisses en aluminium et en acier pour des voitures-passagers (particulièrement pour les tramways) et assemblage final de voitures-passagers en Europe.
Görlitz, Allemagne	Fabrication de caisses en aluminium et en acier pour des voitures-passagers (particulièrement pour les voitures à double niveau) et assemblage final de voitures-passagers.
Hennigsdorf, Allemagne	Fabrication de caisses pour des voitures-passagers, assemblage final de voitures-passagers et centre d'essais, activités reliées aux systèmes de propulsion et de contrôle.
Kassel, Allemagne ^(L)	Assemblage final de locomotives diesels et électriques.
Siegen, Allemagne	Fabrication de bogies pour l'Europe, l'Asie et le Moyen-Orient.
Dunakeszi, Hongrie ^(L)	Activités de remise à neuf, de fabrication de voitures-passagers et de conception technique.
Vado Ligure, Italie	Fabrication de locomotives et activités de mise à niveau.
Strømmen, Norvège	Activités reliées aux services.
Wrocław, Pologne	Fabrication de caisses de bogies et de locomotives.
Amadora, Portugal	Assemblage final et activités reliées aux services.
Kalmar, Suède	Fabrication de caisses en acier inoxydable et assemblage final de voitures-passagers.
Västerås, Suède	Fabrication de matériel de propulsion.
Pratteln, Suisse ^(L)	Fabrication de caisses en aluminium, assemblage final de voitures-passagers et réparation de véhicules.
Central Rivers, Royaume-Uni	Activités de maintenance et de réparation.
Crewe, Royaume-Uni	Activités de maintenance, de réparation et de remise à neuf d'essieux et de bogies.
Derby, Royaume-Uni	Fabrication de bogies et de caisses en aluminium et site d'assemblage final de voitures-passagers en Europe.
Plymouth, Royaume-Uni	Assemblage de sous-ensembles et assemblage final pour des produits de signalisation.
Wakefield, Yorkshire, Royaume-Uni	Assemblage final de trains-passagers et activités de remise à neuf.
Melbourne, Australie	Activités de fabrication et atelier de services pour les trains interurbains.
Maryborough, Australie ^(L)	Activités de fabrication pour les voitures de trains régionaux et suburbains.

La commercialisation des produits fabriqués par Bombardier Transport s'effectue par l'intermédiaire de bureaux de marketing ou de vente. Dans les Amériques, ces bureaux sont situés au Canada (à Longueuil, au Québec, à Toronto et à Millhaven (Kingston), en Ontario), aux États-Unis (dans les États de la Californie, de la Floride, du Minnesota et de la Pennsylvanie ainsi qu'à Washington, D.C.) ainsi qu'au Mexique et au Brésil.

En Europe, la commercialisation s'effectue par l'entremise de bureaux situés en Allemagne, en Autriche, en Belgique, au Danemark, en Espagne, en Finlande, en France, en Irlande, en Norvège, en Pologne, au Portugal, dans la République tchèque, au Royaume-Uni, en Russie, en Suède, en Suisse et en Turquie.

Enfin, Bombardier Transport a également des bureaux en Afrique du Sud, en Australie, en Chine, en Corée, en Inde, en Malaisie, aux Philippines, dans la République de Singapour, à Taïwan et en Thaïlande.

Bombardier Transport est locataire de ces bureaux de marketing ou de vente, sauf le bureau de Longueuil, au Québec, le bureau de Millhaven (Kingston) et les bureaux situés en Allemagne, en Autriche, en Belgique, au Royaume-Uni et en Suisse, dont elle est propriétaire.

Bombardier Transport a deux grands concurrents à l'échelle internationale, Alstom SA et Siemens AG, sociétés qui exercent toutes deux leurs activités dans les mêmes domaines que Bombardier, c'est-à-dire du matériel roulant aux systèmes de contrôle du trafic ferroviaire en passant par les systèmes de propulsion, les services et les systèmes clés en main. Alstom SA et Siemens AG sont également toutes deux actives dans d'autres secteurs tels que, par exemple, les installations fixes et la production et la transmission d'électricité.

Ansaldo-Breda est également un fournisseur qui offre une gamme complète de produits, mais dans un territoire plus limité avec une présence importante en Italie. CAF, Talgo et Stadler occupent certains créneaux dans le secteur des voitures-passagers, surtout en Europe, mais ils exercent aussi des activités aux États-Unis dans une mesure limitée. De plus, Vossloh occupe un créneau dans le secteur des locomotives diesels.

Les fournisseurs japonais tels que Hitachi, Toshiba, Mitsubishi et Kawasaki exercent leur concurrence surtout en Asie et aux États-Unis, dans le secteur des projets de matériel roulant ou à titre de fournisseurs de systèmes à propulsion électrique.

Alcatel, GE Harris et Invensys sont aussi des concurrents dans le secteur des systèmes de contrôle du trafic ferroviaire.

Par suite du processus mondial de regroupement de l'industrie ferroviaire et en raison de la dynamique de marché, Bombardier a maintenu des relations d'affaires dans le cadre de projets avec la plupart de ses concurrents, particulièrement en Europe.

Le 17 mars 2004, la Société a annoncé une proposition de restructuration majeure de Bombardier Transport qui est décrite sous le titre « Rubrique 2 – Développement général de l'activité – Historique » à la page 3 de la présente notice annuelle.

Matériel roulant

Les portefeuilles de matériel roulant de Bombardier Transport comprennent : les trains suburbains et régionaux; les trains interurbains et à grande vitesse; les métros; les tramways; les locomotives; les wagons à marchandises; et la propulsion et les contrôles de véhicules.

- ***Trains suburbains et régionaux***

Bombardier Transport offre un vaste éventail de véhicules de transport-passagers sur rail pour les marchés du transport suburbain et régional. La gamme de produits comprend des rames automotrices électriques, des rames automotrices diesels, des voitures-passagers et des trains à double niveau.

- ***Trains interurbains et à grande vitesse***

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

- ***Métros***

Bombardier Transport offre une gamme complète de technologies adaptées aux besoins des systèmes de transport urbains.

- ***Tramways***

La gamme de tramways de Bombardier Transport comprend des tramways standard, des city-trams et des Tram-train*.

- ***Locomotives***

Bombardier Transport offre des locomotives et des motrices servant au transport interurbain, à grande vitesse et régional et au transport des marchandises tant en version électrique que diesel-électrique qui répondent aux besoins spécifiques des exploitants ferroviaires.

- ***Wagons à marchandises***

Les wagons à marchandises sont conçus et fabriqués pour le compte d'exploitants privés et de sociétés d'État.

- ***Propulsion et contrôles***

Bombardier Transport offre des systèmes intégrés de propulsion, de contrôle de train et de gestion. Le système de propulsion comprend des transformateurs, des convertisseurs, des moteurs de traction, des engrenages et des fournitures pour les systèmes électriques auxiliaires.

Systèmes de transport

Bombardier Transport commercialise, développe, conçoit, fournit et exploite des systèmes de transport intégrés, depuis les systèmes de transport urbains de grande capacité jusqu'aux systèmes de transport automatisés. Bombardier Transport fournit également des services d'exploitation et de maintenance pour les systèmes automatisés sans conducteur.

Services

Bombardier Transport fournit une vaste gamme de services de maintenance. Ces services comprennent la maintenance complète des trains, le soutien technique, la gestion des pièces de rechange et de la logistique, la réingénierie et la modernisation exhaustive des voitures ainsi que la réingénierie et la modernisation des composants.

Systèmes de contrôle ferroviaire

Le portefeuille de systèmes de contrôle ferroviaire de Bombardier Transport comprend toute la gamme de systèmes de transport en commun, des systèmes manuels aux systèmes entièrement automatiques, ainsi que des systèmes à base de communications radio et des systèmes pour les lignes principales, depuis les systèmes conventionnels jusqu'aux systèmes de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS) de niveau 2.

Portefeuilles en liquidation progressive

- ***Avions d'affaires***

Le portefeuille d'avions d'affaires de Bombardier Capital se compose de prêts et de contrats de location-financement consentis principalement à des tiers, acheteurs d'avions d'affaires neufs et d'occasion, lesquels sont présentés comme débiteurs financiers. Ce portefeuille comprend aussi les avions d'occasion, qui sont des avions d'affaires repris et qui proviennent principalement de Bombardier Aéronautique, lesquels sont présentés à titre d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation.

Au cours de l'exercice clos le 31 janvier 2004, la Société a vendu une partie importante du portefeuille de prêts et de contrats de location-financement pour les avions d'affaires de Bombardier Capital à GE Commercial Equipment Financing (CEF) pour 339 millions \$ US (475 millions \$). Bombardier Capital prévoit continuer à réduire ce portefeuille au cours des trois à cinq prochaines années par l'entremise du processus de recouvrement normal.

- ***Affacturation de débiteurs***

Le portefeuille d'affacturation de débiteurs de Bombardier Capital comprenait des débiteurs cédés à des tiers qui provenaient des secteurs manufacturiers de la Société. Ce portefeuille a été complètement liquidé au cours de l'exercice clos le 31 janvier 2004.

- ***Crédit-bail pour les wagons de chemins de fer***

Ces activités consistaient à louer à des tiers des wagons à marchandises et à offrir un service complet de maintenance et/ou des services de gestion à des propriétaires et à des utilisateurs de wagons à marchandises sur les marchés nord-américains. Bombardier Capital achetait les wagons à marchandises, normalement auprès d'un fabricant externe, et signait par la suite un contrat de cession-bail avec une institution financière. Celle-ci devenait propriétaire de l'actif, Bombardier Capital étant le locataire. Bombardier Capital sous-louait ensuite l'actif à l'utilisateur de l'équipement, habituellement pour une période de trois à sept ans. L'âge moyen des wagons de ce parc diversifié est de moins de six ans. Ce portefeuille devrait être entièrement liquidé au cours des dix prochaines années en raison de sa nature à long terme.

- ***Maisons usinées***

Les activités de financement de maisons usinées fournissaient à des détaillants américains des services de financement destinés aux acheteurs de maisons usinées. Bombardier Capital continue à réduire ce portefeuille et prévoit qu'il devrait être complètement liquidé d'ici quelques années.

- ***Financement à la consommation***

Les activités de financement de biens de consommation consistaient en des prêts garantis visant à permettre aux consommateurs d'acquérir des produits et des services récréatifs. Bombardier Capital prévoit que la liquidation de ses portefeuilles de financement de biens de consommation devrait être presque terminée au cours des trois prochains exercices.

- ***Matériel industriel***

Le portefeuille de matériel industriel comprend surtout des prêts et des contrats de crédit-bail consentis à des clients dans l'industrie du ski. Par suite de la décision de la Société de ne plus offrir de montage de prêts dans ce portefeuille, celui-ci a été reclassé des portefeuilles d'activités poursuivies aux portefeuilles en liquidation progressive au cours du quatrième trimestre de l'exercice clos le 31 janvier 2004.

- **Autres**

La liquidation des portefeuilles de gestion et de financement de technologies, de financement d'équipement commercial du marché intermédiaire et de financement du marché de moindre valeur devrait être presque entièrement effectuée d'ici un an.

Services immobiliers

Par l'entremise des services immobiliers de Bombardier, Bombardier Capital tire des revenus de la mise en valeur d'actifs immobiliers de Bombardier appelés à changer de vocation, ainsi que des activités qui visent à répondre aux besoins immobiliers de diverses entreprises de Bombardier. D'autres revenus proviennent de la vente de terrains à des promoteurs immobiliers, dans le cadre du développement d'un ensemble urbain résidentiel assorti d'infrastructures commerciales et de services sur les terrains adjacents aux installations de Bombardier Aéronautique à Montréal, au Québec.

3.2 Information sectorielle

Pour une indication du montant des ventes de Bombardier par secteur d'activité et par secteur géographique, il y a lieu de se reporter à la note 26 afférente aux états financiers consolidés de la Société pour les exercices clos les 31 janvier 2004 et 2003 qui ont été déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens le 31 mars 2004, y compris le tableau mentionné à la note 26. Cette note et ce tableau apparaissent aux pages 126 à 128 de ces états financiers et sont intégrés par renvoi dans la présente notice annuelle.

3.3 Conventions relatives à l'utilisation de certaines technologies

Bombardier exerce certaines activités en vertu de conventions lui permettant d'utiliser certaines données et informations techniques relatives à des produits ou à des technologies développés par des tiers. La plus importante de ces conventions est la convention conclue le 22 décembre 1986 avec Cartierville Financial Corporation Inc. («CFC») (filiale à part entière de la Corporation de développement des investissements du Canada, elle-même société à part entière du gouvernement fédéral du Canada), en vertu de laquelle Canadair Limitée avait obtenu une licence lui conférant le droit exclusif et absolu d'utiliser et d'exploiter toute la technologie relative à la conception de l'avion Challenger et d'utiliser et d'intégrer cette technologie pour la fabrication, le développement, la mise à l'essai, la vente, la distribution et la maintenance d'avions Challenger et de tout autre produit connexe dans le monde entier. La durée initiale de la convention est de 21 ans, la Société (à titre de successeur aux droits de Canadair Limitée) ayant toutefois l'option de la renouveler pour trois autres durées successives de 21 ans chacune. En contrepartie des droits ainsi conférés à la Société, cette dernière a versé à CFC une somme forfaitaire de 20 millions \$ en 1988, moins le montant de certaines redevances alors payées, en lieu et place des redevances prévues dans cette convention.

3.4 Recherche et développement

Bombardier consacre annuellement une partie de ses revenus aux activités de recherche et de développement. Le frais de recherche et de développement figurent dans les états consolidés des résultats à la page 71 des états financiers consolidés de la Société pour les exercices clos les 31 janvier 2004 et 2003 qui ont été déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens le 31 mars 2004; cette page est intégrée par renvoi dans la présente notice annuelle.

3.5 Environnement

Les activités de fabrication et de services de la Société sont assujetties à la réglementation relative à l'environnement des autorités fédérales, provinciales et locales au Canada et des organismes de réglementation locaux compétents à l'égard des activités de la Société à l'étranger. En conséquence, la

Société a établi et actualise périodiquement une politique en matière de santé, de sécurité et d'environnement qui définit la vision de la Société pour ses exploitations mondiales. Conformément à cette politique, environ 90 % des installations de fabrication de la Société ont été agréées selon la norme ISO 14001 relative au management environnemental par des vérificateurs externes.

Conformément à sa politique axée sur la responsabilité environnementale et à son désir de demeurer conforme aux lois, la Société obtient, installe et utilise systématiquement des dispositifs antipollution tels que des stations d'épuration des eaux résiduaires, des dispositifs de surveillance des eaux souterraines, des filtres ou séparateurs d'air et des incinérateurs aux installations nouvelles et existantes qui sont construites ou modernisées dans le cours normal des affaires. Les dépenses en immobilisations futures affectées aux systèmes antipollution ne devraient pas avoir une incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société.

En ce qui concerne les questions environnementales relatives à la contamination des sites (contamination antérieure du sol et des eaux souterraines), la Société fait périodiquement des études, individuellement aux sites dont elle est propriétaire et conjointement en tant que membre de groupes industriels aux sites dont elle n'est pas propriétaire, afin de déterminer la faisabilité de différentes techniques de décontamination et d'établir la part de responsabilité de la Société. Celle-ci procède actuellement à des travaux de décontamination à un nombre restreint de sites en Amérique du Nord et en Europe. Les coûts historiques de décontamination du sol et/ou des eaux souterraines ont été négligeables.

L'estimation des responsabilités futures en matière d'assainissement de l'environnement dépend de la nature et de l'étendue des données historiques et physiques relatives au site contaminé, de la complexité de la contamination, de l'incertitude quant aux mesures correctives à appliquer, du moment où les travaux d'assainissement sont effectués et de l'issue des pourparlers avec les organismes de réglementation.

La Société prévoit que ses dépenses reliées aux activités d'assainissement augmenteront au cours des années futures en raison de la fermeture probable de certaines installations existantes et des exigences réglementaires toujours plus rigoureuses. Bien qu'il semble probable que les coûts annuels de décontamination du sol et des eaux souterraines augmenteront avec le temps, ils ne devraient pas être importants pour la Société.

3.6 Ressources humaines

Le tableau suivant présente le nombre total d'employés de Bombardier ainsi que le nombre d'employés de chacun de ses secteurs isolables aux 31 janvier 2004 et 2003 :

	Nombre d'employés au 31 janvier	
	2004	2003
Bombardier Aéronautique	27 383	29 056
Bombardier Produits récréatifs	— ⁽¹⁾	7 423
Bombardier Transport	32 014	32 884
Bombardier Capital	689	779
Siège social	291	269
Total	60 377	70 411

(1) Le 18 décembre 2003, Bombardier a annoncé qu'elle avait mené à terme la vente de son entreprise des produits récréatifs.

Au 31 janvier 2004, 13 290 des employés de Bombardier en Amérique du Nord étaient représentés par des associations accréditées en vertu de 15 conventions collectives distinctes. Ces conventions expirent à différentes dates, dont la plus tardive tombe en décembre 2006.

En Europe, quelque 63 conventions collectives sont en vigueur. Des syndicats nationaux représentent les employés au sein des filiales ou divisions et des négociations nationales ou sectorielles se font généralement au terme d'un an ou de deux ans selon les pays concernés. Ces conventions collectives expirent à différentes dates, dont la plus tardive tombe en décembre 2005.

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

3.7 Fluctuations des taux de change

La Société fait face à des risques découlant des fluctuations des taux de change comme il est décrit sous la rubrique « Incidence des fluctuations de taux de change » aux pages 4 et 5 de la Discussion et analyse de la direction de la Société qui a été déposée auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens le 31 mars 2004; cette rubrique est intégrée par renvoi dans la présente notice annuelle. Afin de se protéger contre ces risques, la Société a recours à des instruments financiers dérivés pour couvrir le risque lié aux flux de trésorerie futurs dans différentes devises et à la gestion des actifs et des passifs, qui consistent principalement à contracter des emprunts en devises pour couvrir le risque de change qui découle des investissements permanents dans des pays étrangers.

Rubrique 4 Principaux éléments d'information financière consolidée

4.1 Informations annuelles

Informations financières consolidées des trois derniers exercices clos les 31 janvier

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	<u>2004</u>	<u>2003</u> Redressé ⁽¹⁾	<u>2002</u> Redressé ⁽¹⁾
Revenus	21 321	21 189	19 863
Bénéfice net (perte nette).....	(89)	(615)	36
Total de l'actif	25 569	29 124	27 243
Dette à long terme	8 074	8 926	7 852
Actions privilégiées rachetables série 2	65	65	300
Actions privilégiées rachetables série 3	235	235	—
Actions privilégiées rachetables série 4	235	235	—
Bénéfice (perte) par action			
Non dilué	(0,07) \$	(0,47) \$	0,01 \$
Dilué	(0,07) \$	(0,47) \$	0,01 \$
Dividende par action			
Actions privilégiées rachetables série 2	1,17128 \$	1,19375 \$	1,37500 \$
Actions privilégiées rachetables série 3	1,02675 \$	0,68450 \$	—
Actions privilégiées rachetables série 4	1,17188 \$	1,39876 \$	—
Actions classe A.....	0,09000 \$	0,18000 \$	0,18000 \$
Actions subalternes classe B	0,09156 \$	0,18156 \$	0,18156 \$

(1) Les revenus et la dette à long terme pour les exercices terminés les 31 janvier 2003 et 2002 tiennent compte de la vente de l'entreprise des produits récréatifs de la Société le 18 décembre 2003.

4.2 Informations trimestrielles

Informations financières consolidées trimestrielles (non vérifiées)

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	2003-2004 redressé ⁽¹⁾⁽²⁾			
	<u>4^e trim.</u>	<u>3^e trim.</u>	<u>2^e trim.</u>	<u>1^{er} trim.</u>
Revenus	6 377	4 738	5 267	4 939
Bénéfice net (perte nette).....	(448)	185	93	81
Bénéfice (perte) par action				
Non dilué	(0,26)	0,10	0,05	0,05
Dilué	(0,26)	0,10	0,05	0,05
Dividende par action				
Actions privilégiées rachetables série 2	0,28125 \$	0,28646 \$	0,30979 \$	0,29378 \$
Actions privilégiées rachetables série 3	0,34225 \$	0,34225 \$	0,34225 \$	—
Actions privilégiées rachetables série 4	0,39063 \$	0,39063 \$	0,39063 \$	—
Actions classe A	0,02250 \$	0,02250 \$	0,02250 \$	0,02250 \$
Actions subalternes classe B.....	0,02250 \$	0,02250 \$	0,02250 \$	0,02406 \$

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	2002-2003 redressé ⁽¹⁾			
	<u>4^e trim.</u>	<u>3^e trim.</u>	<u>2^e trim.</u>	<u>1^{er} trim.</u>
Revenus	5 935	4 924	5 267	5 063
Bénéfice net (perte nette).....	(1 023)	181	55	172
Bénéfice (perte) par action				
Non dilué	(0,75)	0,13	0,03	0,12
Dilué	(0,75)	0,13	0,03	0,12
Dividende par action				
Actions privilégiées rachetables série 2	0,27000 \$	0,23625 \$	0,34375 \$	0,34375 \$
Actions privilégiées rachetables série 3	0,34225 \$	0,34225 \$	—	—
Actions privilégiées rachetables série 4	0,39063 \$	0,39063 \$	0,39063 \$	0,22687 \$
Actions classe A	0,04500 \$	0,04500 \$	0,04500 \$	0,04500 \$
Actions subalternes classe B.....	0,04500 \$	0,04500 \$	0,04500 \$	0,04656 \$

(1) Les revenus, pour chacun des trimestres financiers indiqués ci-dessus tiennent compte de la vente de l'entreprise des produits récréatifs de la Société le 18 décembre 2003.

(2) Représente un redressement et reclassement des chiffres correspondants comme il est décrit à la note 1 des états financiers intermédiaires consolidés modifiés pour chacun des trimestres financiers terminés le 30 avril et le 31 juillet 2003, qui ont été déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens le 22 décembre 2003.

4.3 Dividendes

La Société a déclaré les dividendes indiqués ci-dessous sur ses actions en circulation au cours des exercices clos les 31 janvier 2004 et 2003.

(en millions de dollars, sauf les montants par action)	Exercices clos les 31 janvier			
	2004		2003	
	Total	Par action	Total	Par action
Actions privilégiées rachetables série 2	3,0	1,17128 \$	9,6	1,19375 \$
Actions privilégiées rachetables série 3	12,9	1,02675 \$	6,4	0,68450 \$
Actions privilégiées rachetables série 4	14,7	1,17188 \$	13,1	1,39876 \$
Actions classe A	30,8	0,09000 \$	61,6	0,18000 \$
Actions subalternes classe B	128,9	0,09156 \$	187,3	0,18156 \$

Les statuts de la Société prévoient qu'aucun dividende ne peut être payé sur les actions classe A ou les actions subalternes classe B à moins que tous les dividendes accumulés et impayés sur les actions privilégiées série 2, les actions privilégiées série 3 et les actions privilégiées série 4 n'aient été déclarés et payés ou mis de côté pour paiement ou que toutes les actions privilégiées série 2, les actions privilégiées série 3 et les actions privilégiées série 4, selon le cas, qui sont en circulation n'aient été appelées à des fins de rachat et que le prix de rachat de ces actions n'ait été déposé de la façon prévue dans les statuts de la Société.

Pour leur part, les détenteurs d'actions subalternes classe B ont droit, en priorité sur les détenteurs d'actions classe A, à un dividende non cumulatif au taux de 0,0015625 \$ par action par année ou de 0,000390625 \$ par trimestre; lorsqu'un dividende au taux de 0,0015625 \$ par action par année est déclaré et payé ou mis de côté pour paiement dans tout exercice relativement aux actions subalternes classe B, les actions classe A et les actions subalternes classe B participent également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui peut être déclaré, payé ou mis de côté pour paiement durant cet exercice.

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

À sa réunion du 2 avril 2003, le conseil d'administration de Bombardier avait réaffirmé sa politique consistant à verser des dividendes sur les actions classe A et les actions subalternes classe B. Cependant, le conseil avait résolu que, si ces dividendes étaient déclarés pour l'exercice en cours, il ne dépasseraient pas 0,09 \$ par action (plus, dans le cas des actions subalternes classe B, un dividende préférentiel annuel de 0,0015625 \$ par action) pour l'année (soit la moitié du dividende annuel par action déclaré au cours de l'exercice 2003). À la réunion du conseil du 2 avril 2003, un dividende de 0,0225 \$ par action (plus le dividende préférentiel de 0,000390625 \$ par action dans le cas des porteurs d'actions subalternes classe B) a été déclaré payable le 31 mai 2003 aux porteurs inscrits le 16 mai 2003.

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

Rubrique 5 Discussion et analyse de la direction

Une analyse par la direction de la situation financière et des résultats d'exploitation pour l'exercice clos le 31 janvier 2004 est présentée dans la Discussion et analyse de la direction de la Société déposée auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens le 31 mars 2004, laquelle est

intégrée par renvoi dans la présente notice annuelle. Pour compléter l'analyse financière, il y a lieu de se reporter aux états financiers consolidés de la Société pour les exercices clos les 31 janvier 2004 et 2003, au sommaire des principales conventions comptables et aux notes afférentes aux états financiers consolidés qui ont été déposés auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens le 31 mars 2004; ces états financiers consolidés, ce sommaire des conventions comptables et ces notes sont intégrés par renvoi dans la présente notice annuelle.

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

Les actions classe A, les actions subalternes classe B, les actions privilégiées série 2, les actions privilégiées série 3 et les actions privilégiées série 4 de la Société sont inscrites à des fins de négociation à la cote de la Bourse de Toronto. Les actions subalternes classe B sont également inscrites à des fins de négociation à la cote de la Bourse de Francfort, en Allemagne, et de la Bourse de Bruxelles, en Belgique.

Rubrique 7 Administrateurs et dirigeants

Le nom des administrateurs et des dirigeants de la Société, leur municipalité de résidence, les postes qu'occupent les administrateurs et les dirigeants au sein de la Société, l'occupation principale des administrateurs et la période durant laquelle chaque administrateur a exercé son mandat ainsi que le nombre d'actions classe A, d'actions subalternes classe B ou d'unités d'actions différées, le cas échéant, de la Société que les administrateurs détenaient à titre de véritables propriétaires ou sur lesquelles ils exerçaient un contrôle ou avaient la haute main au 5 avril 2004, sont indiqués ci-dessous. Aucun administrateur ne détient d'actions privilégiées série 2, d'actions privilégiées série 3 ou d'actions privilégiées série 4.

Administrateurs

Nom, municipalité de résidence, occupation(s) principale(s) et poste(s) au sein de la Société	Durée du mandat à titre d'administrateur	Nombre approximatif d'actions ou d'unités de la Société détenues par l'administrateur à titre de véritable propriétaire ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou a la haute main au 5 avril 2004		
		Actions classe A	Actions subalternes classe B	Unités d'actions différées
LAURENT BEAUDOIN, C.C., F.C.A. ⁽¹⁾ Montréal (Québec) Président exécutif du conseil d'administration	1975 à ce jour	732 560	13 132 884	—
JALYNN H. BENNETT ^{(a) (c)} Toronto (Ontario) Présidente, Jalynn H. Bennett & Associates Ltd., société d'experts-conseils en planification stratégique et en développement organisationnel	2002 à ce jour	—	10 000	26 730
J.R. ANDRÉ BOMBARDIER ⁽²⁾ Montréal (Québec) Vice-président du conseil de la Société	1975 à ce jour	72 644 741	2 469 373	—
JANINE BOMBARDIER ⁽³⁾ Montréal (Québec) Présidente et gouverneure, Fondation J. Armand Bombardier, organisme de charité	1984 à ce jour	69 780 740	1 853 000	27 641
L. DENIS DESAUTELS ^{(a) (c)} Ottawa (Ontario) Administrateur de sociétés	2003 à ce jour	—	3 500	3 142
ANDRÉ DESMARAIS ^(b) Montréal (Québec) Président et co-chef de la direction Power Corporation du Canada, société de portefeuille et de gestion	1985 à ce jour	—	126 400	47 172
JEAN-LOUIS FONTAINE ⁽⁴⁾ Montréal (Québec) Vice-président du conseil de la Société	1975 à ce jour	4 097 472	414 313	—

Nombre approximatif d'actions ou d'unités de la Société détenues par l'administrateur à titre de véritable propriétaire ou sur lesquelles l'administrateur exerce un contrôle ou a la haute main au 5 avril 2004

Nom, municipalité de résidence, occupation(s) principale(s) et poste(s) au sein de la Société	Durée du mandat à titre d'administrateur	Actions classe A	Actions subalternes classe B	Unités d'actions différées
DANIEL JOHNSON ^{(a) (c) (d)} Montréal (Québec) Avocat-conseil, McCarthy Tétrault, s.r.l., avocats	1999 à ce jour	—	1 200	30 632
MICHAEL H. MCCAIN ^(a) Toronto (Ontario) Président et chef de la direction, Les Aliments Maple Leaf Inc., société de transformation d'aliments	2003 à ce jour	125 000	—	7 440
JEAN C. MONTY ^{(b) (d)} Montréal (Québec) Administrateur de sociétés	1998 à ce jour	25 000	175 000	49 908
JAMES E. PERRELLA ^{(a) (b) (d)} Jupiter (Floride), États-Unis Président du conseil et chef de la direction à la retraite, Ingersoll-Rand Company, société industrielle diversifiée et fabricant de composantes	1999 à ce jour	—	10 000	53 464
FEDERICO SADA G. Monterrey, Mexique Président et chef de la direction, Vitro, S.A. de C.V., société de fabrication de verre	2003	—	—	4 703
PAUL M. TELLIER Montréal (Québec) Président-directeur général de la Société	1997 à ce jour	—	108 000	11 249 ⁽⁵⁾

- (1) M^{me} Claire Bombardier Beaudoin, épouse de M. Laurent Beaudoin, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle (directement ou de concert avec M. J.R. André Bombardier, M^{me} Janine Bombardier et M^{me} Huguette Bombardier Fontaine), exerce un contrôle ou a la haute main sur 70 530 740 actions classe A de la Société.
 - (2) M. J.R. André Bombardier, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'il contrôle (directement ou de concert avec M^{me} Claire Bombardier Beaudoin, M^{me} Janine Bombardier et M^{me} Huguette Bombardier Fontaine), exerce un contrôle ou a la haute main sur 72 644 741 actions classe A de la Société.
 - (3) M^{me} Janine Bombardier, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle (directement ou de concert avec M^{me} Claire Bombardier Beaudoin, M. J.R. André Bombardier et M^{me} Huguette Bombardier Fontaine), exerce un contrôle ou a la haute main sur 69 780 740 actions classe A de la Société.
 - (4) M^{me} Huguette Bombardier Fontaine, épouse de M. Jean-Louis Fontaine, par l'entremise de sociétés de portefeuille qu'elle contrôle (directement ou de concert avec M^{me} Claire Bombardier Beaudoin, M. J.R. André Bombardier et M^{me} Janine Bombardier), exerce un contrôle ou a la haute main sur 68 180 740 actions classe A de la Société.
 - (5) M. Paul Tellier a acquis ses unités d'actions différées alors qu'il était administrateur non-dirigeant de la Société.
- (a) Membre du Comité de vérification.
 - (b) Membre du Comité des ressources humaines et de la rémunération.
 - (c) Membre du Comité de surveillance des caisses de retraite.
 - (d) Membre du Comité de la régie d'entreprise et des nominations.

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

Dirigeants qui ne sont pas des administrateurs

Nom et municipalité de résidence	Poste au sein de la Société
Pierre Alary Laval (Québec)	Vice-président principal et chef de la direction financière
Pierre Beaudoin Montréal (Québec)	Président et chef de l'exploitation, Bombardier Aéronautique
Richard Bradeen Montréal (Québec)	Vice-président principal, service de vérification corporatif et évaluation des risques et vice-président, projets spéciaux
Roger Carle Montréal (Québec)	Secrétaire de la Société
Michael G. Denham Montréal (Québec)	Vice-président principal, stratégie
Daniel Desjardins Montréal (Québec)	Vice-président principal, affaires juridiques et secrétaire adjoint
William J. Fox Montréal (Québec)	Vice-président principal, affaires publiques
Moya Greene Toronto (Ontario)	Vice-présidente principale, efficacité opérationnelle
François Lemarchand Montréal (Québec)	Vice-président principal et trésorier
Carroll L'Italien Montréal (Québec)	Vice-président principal
André Navarri Paris, France	Président, Bombardier Transport
Brian Peters Jacksonville (Floride)	Président et chef de l'exploitation, Bombardier Capital
Marie-Claire Simoneau Montréal (Québec)	Adjointe exécutive au président exécutif du conseil

En date du 5 avril 2004, les administrateurs de la Société (autres que M^{me} Janine Bombardier et M. J.R. André Bombardier) et les dirigeants de la Société, comme groupe, étaient propriétaires véritables, directement ou indirectement, de 4 997 052 actions classe A et de 15 000 462 actions subalternes classe B, soit 1,46 % et 1,07 %, respectivement, des actions de chacune de ces classes en circulation.

Les administrateurs et les dirigeants de la Société qui n'exercent pas leur occupation principale actuelle depuis plus de cinq ans ont eu les occupations principales suivantes au cours des cinq dernières années, sauf que si un administrateur ou un dirigeant a occupé plus d'un poste au sein de la même entreprise ou d'une entreprise du même groupe, seule la date de sa nomination à son poste actuel est indiquée :

- Pierre Alary occupe le poste de vice-président principal et chef de la direction financière depuis le 9 juin 2003, après avoir exercé ces fonctions par intérim depuis le 12 février 2003; avant cette date, il avait été vice-président, finances de Bombardier à compter du 1^{er} novembre 2002; du 17 août

- 1998 au 31 octobre 2002, il a été vice-président, finances de Bombardier Transport; avant de se joindre à la Société, il avait travaillé chez Ernst & Young pendant 20 ans, soit de 1978 à 1998.
- Pierre Beaudoin occupe le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique depuis le 16 octobre 2001; avant cette date, il avait été président de la division Avions d'affaires, Bombardier Aéronautique, depuis le 1^{er} février 2001 et auparavant, président et chef de l'exploitation de Bombardier Produits récréatifs d'avril 1996 à janvier 2001.
 - Richard Bradeen occupe le poste de vice-président principal, service de vérification corporatif et évaluation des risques depuis le 1^{er} octobre 2003, après avoir exercé par intérim les fonctions de vice-président, service de vérification corporatif et évaluation des risques depuis le 25 novembre 2002; il est aussi vice-président, projets spéciaux (responsable des avions amphibies, de l'ingénierie financière et des Services de formation à l'aviation militaire) depuis le 8 avril 2002; avant cette date, il occupait le poste de vice-président, service de vérification corporatif et évaluation des risques de la Société depuis le 1^{er} février 2001; auparavant, il avait été vice-président, acquisitions et alliances stratégiques de la Société depuis le 1^{er} février 1999.
 - Roger Carle occupe le poste de secrétaire de la Société depuis le 6 octobre 2000; avant cette date, il avait été directeur, services juridiques et secrétaire de la Société depuis le 17 septembre 1996.
 - Michael G. Denham occupe le poste de vice-président principal, stratégie depuis le 13 août 2001; de 1994 jusqu'à la date où il s'est joint à la Société, M. Denham avait été associé chez McKinsey & Company, société internationale de consultation en gestion.
 - L. Denis Desautels est administrateur de sociétés depuis le 1^{er} octobre 2002; avant cette date, il a été vérificateur général du Canada du 1^{er} avril 1991 au 31 mars 2001.
 - Daniel Desjardins occupe le poste de vice-président principal, affaires juridiques et secrétaire adjoint de la Société depuis le 1^{er} octobre 2003; avant cette date, il avait été vice-président, services juridiques et secrétaire adjoint depuis le 6 avril 1998.
 - William J. Fox occupe le poste de vice-président principal, affaires publiques depuis le 3 février 2003; avant de se joindre à Bombardier, il était premier vice-président, affaires publiques de la Compagnie de chemins de fer nationaux du Canada à compter de juillet 2000; M. Fox a été directeur chez Jack Pine Multi Media Inc., société d'experts-conseils en communications stratégiques, ainsi que commentateur des affaires nationales pour CBC Newsworld Reports et professeur adjoint à la School of Policy Studies de l'Université Queen's de 1996 à 2000.
 - Moya Greene occupe le poste de vice-présidente principale, efficacité opérationnelle de la Société depuis le 3 novembre 2003; avant cette date, elle a été première vice-présidente et chef de l'administration, produits de détail à la Banque Canadienne Impériale de Commerce (CIBC) de mai 2000 à août 2003, après avoir été administratrice déléguée, financement des infrastructures et partenariats publics-privés au sein de Valeurs mobilières TD de juin 1996 à mai 2000.
 - François Lemarchand occupe le poste de vice-président principal et trésorier de la Société depuis le 1^{er} octobre 2003; avant cette date, il avait été vice-président et trésorier de la Société depuis le 1^{er} octobre 1996.
 - Carroll L'Italien occupe le poste de vice-président principal de la Société depuis le 24 juillet 1999; avant cette date, il avait été, depuis juin 1996, président de la Société d'électrolyse et de chimie Alcan Limitée, un fabricant de produits d'aluminium, et était devenu plus tard président de Groupe Alcan Métal primaire – Amérique du Nord.
 - Jean C. Monty est administrateur de sociétés depuis avril 2002; auparavant, il occupait le poste de président du conseil et chef de la direction de BCE Inc., société de télécommunications, depuis le 26 avril 2000, après avoir été président et chef de la direction de BCE Inc. depuis le 6 mai 1998 alors qu'auparavant il avait été président et chef de l'exploitation de BCE Inc. du 1^{er} octobre 1997

au 6 mai 1998; il avait également été président du conseil et chef de la direction de Bell Canada à compter du 28 février 1998.

- André Navarri occupe le poste de président de Bombardier Transport depuis le 22 février 2004; avant cette date, il avait été président – Exploitation d'Alcatel, fournisseur mondial d'équipement de télécommunications, de septembre 2001 à décembre 2002; de mai 1999 à mai 2000, il a été chef de l'exploitation, puis de mai 2000 à mars 2001, président du conseil et chef de la direction de Valeo, fabricant mondial de composantes de véhicules automobiles; d'avril 1996 à avril 1999, il a été président du secteur transport d'Alstom, spécialiste mondial dans les secteurs énergétique et maritime et du matériel de transport.
- James E. Perrella est président du conseil et chef de la direction à la retraite d'Ingersoll-Rand Company, société industrielle diversifiée et fabricant de composantes, depuis le 1^{er} juin 2000; avant cette date, il en avait été le président du conseil depuis le 1^{er} octobre 1999; auparavant, il en avait été le président du conseil et chef de la direction depuis avril 1999.
- Brian Peters occupe le poste de président et chef de l'exploitation de Bombardier Capital depuis le 1^{er} février 2003; avant cette date, il était chef de la direction financière de Bombardier Capital depuis septembre 2002; auparavant, il avait été chef de la direction financière, Bombardier Capital, depuis avril 2001, après avoir été vice-président de groupe, finances, Bombardier Capital à compter d'août 2000, mois où il s'est joint à Bombardier; de 1997 à 2000, il avait occupé le poste de vice-président et trésorier au sein de Whirlpool Corporation.
- Paul M. Tellier occupe le poste de président-directeur général de la Société depuis le 1^{er} janvier 2003; avant cette date, il avait été président-directeur général et administrateur de la Compagnie de chemins de fer nationaux du Canada à compter d'octobre 1992.

Rubrique 8 Renseignements complémentaires

Des renseignements complémentaires, notamment sur la rémunération des administrateurs et des dirigeants, les prêts consentis par la Société à ses administrateurs et dirigeants, les principaux porteurs des titres de la Société de même que les options d'achat d'actions et l'intérêt des initiés dans des opérations importantes sont présentés, le cas échéant, dans la circulaire de sollicitation de procurations de la direction de la Société datée du 13 mai 2003 relative à son assemblée annuelle et extraordinaire des actionnaires tenue le 10 juin 2003 et dans sa circulaire de sollicitation de procurations de la direction qui sera datée du 5 mai 2004 environ relative à son assemblée annuelle des actionnaires qui se tiendra le 1^{er} juin 2004. Des informations financières supplémentaires, y compris les états financiers vérifiés comparatifs consolidés, seront fournies dans le Rapport annuel de la Société aux actionnaires relatif à l'exercice clos le 31 janvier 2004, qui devrait être déposé auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières canadiens vers le 5 mai 2004. Un exemplaire de ces documents peut être obtenu, sans frais, sur demande auprès du Service des affaires publiques de la Société au 800, boulevard René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) H3B 1Y8.

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

- (i) un exemplaire de la notice annuelle, ainsi qu'un exemplaire de tout document ou de toute partie d'un document intégré par renvoi dans ladite notice annuelle;
- (ii) un exemplaire des états financiers comparatifs consolidés de la Société portant sur son dernier exercice terminé pour lequel des états financiers ont été déposés et du rapport des vérificateurs y afférent, ainsi qu'un exemplaire des états financiers intermédiaires de la Société qui ont été déposés postérieurement aux états financiers portant sur son dernier exercice terminé;

- (iii) un exemplaire de la circulaire de sollicitation de procurations de la direction de la Société relative à la dernière assemblée annuelle de ses actionnaires qui a comporté l'élection d'administrateurs; et
- (iv) un exemplaire de tout autre document qui est intégré par renvoi dans le prospectus simplifié provisoire ou dans le prospectus simplifié.

À tout autre moment, un exemplaire des documents mentionnés en (i), (ii) et (iii) ci-dessus sera fourni sans frais sur demande auprès du Service des affaires publiques ou par consultation du site Web de Bombardier à l'adresse suivante : www.bombardier.com.

Rubrique 9 Information financière prospective

La présente notice annuelle énonce des « informations financières prospectives » qui sont assujetties à des risques et incertitudes. Pour toute information sur des facteurs de nature législative ou réglementaire, économique, climatique, technologique, ou pouvant toucher les fluctuations des taux de change ou la compétitivité, ou pour tout autre facteur important qui pourrait faire en sorte que les résultats réels atteints diffèrent de façon significative de ceux qui sont prévus dans les informations financières prospectives, voir la rubrique « Risques et incertitudes » dans la section Discussion et analyse de la direction sur le site Web de la Société à l'adresse : www.bombardier.com.