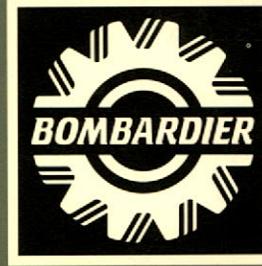
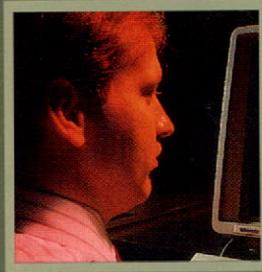




Rapport annuel

Exercice clos le 31 janvier 1990

 **Bombardier Inc.**



Synopsis

Exercices clos les 31 janvier 1990 et 1989
(millions de dollars)

	1990	1989
Ventes nettes	\$ 2 093,8	\$ 1 396,2
Bénéfice des activités poursuivies avant impôts sur le revenu	117,2	108,8
Impôts sur le revenu	25,7	19,9
Bénéfice des activités poursuivies	91,5	88,9
Perte du secteur abandonné	-	(20,6)
Bénéfice net	91,5	68,3
Acquisitions d'immobilisations	92,1	50,8
Amortissement	42,7	39,6
Fonds de roulement	334,5	214,7
Par action ordinaire		
Bénéfice des activités poursuivies	\$ 1,36	\$ 1,36
Bénéfice net	\$ 1,36	\$ 1,03
Nombre d'actions ordinaires en fin d'exercice	65 698 924	62 828 634
Actionnaires inscrits	10 025	10 707

An English copy is available
upon request to the
Corporate Secretary
Bombardier Inc.
17th Floor
800 René-Lévesque Blvd. West
Montréal, Québec
Canada H3B 1Y8

Bombardier est une société de propriété canadienne qui exerce ses activités de conception, de développement, de fabrication et de commercialisation dans les domaines du matériel de transport, de l'aéronautique civile et militaire et des produits de consommation motorisés. De plus, deux de ses filiales sont engagées dans le financement de stocks auprès de distributeurs et de concessionnaires.

L'entreprise, dont le siège social est à Montréal, exploite des usines au Canada, aux États-Unis, en Autriche, en Belgique, en France, au Royaume-Uni, en Finlande et en Suède. Plus de 85 % de ses ventes sont réalisées sur des marchés à l'extérieur du Canada.

Stratégie de croissance

Bombardier fonde sa stratégie de croissance sur les principes fondamentaux suivants: la maîtrise des technologies reliées aux produits fabriqués, grâce à des activités de recherche et de développement, à des transferts de technologies et à des acquisitions d'entreprises dotées de compétences complémentaires; l'identification de marchés spécialisés offrant un potentiel relativement important en regard du chiffre d'affaires d'ensemble, et où Bombardier peut jouer un rôle de premier plan; l'implantation industrielle dans des pays et régions où Bombardier veut s'assurer d'une présence nationale stratégique dans des marchés importants; et une gestion décentralisée qui favorise l'esprit d'entreprise et l'engagement de tous les employés, et qui s'inspire du souci de répondre aux besoins et aux exigences de la clientèle, tout en réalisant un niveau de rentabilité attrayant pour les actionnaires et les investisseurs.

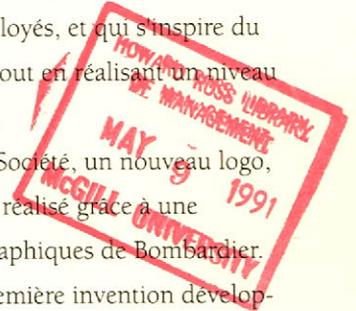
Afin de mieux refléter la réalité actuelle de la Société, un nouveau logo, plus dynamique et plus moderne, a été adopté en 1989. Il a été réalisé grâce à une collaboration étroite et aux talents créatifs des divers services graphiques de Bombardier. Tout en conservant la forme du pignon denté, symbole de la première invention développée et brevetée par le fondateur J. Armand Bombardier, le nouveau graphisme y ajoute une dimension de mouvement, qui se veut représentative de l'expansion continue de Bombardier et de son entrée dans des secteurs faisant appel à des technologies de pointe.

Mission sociale

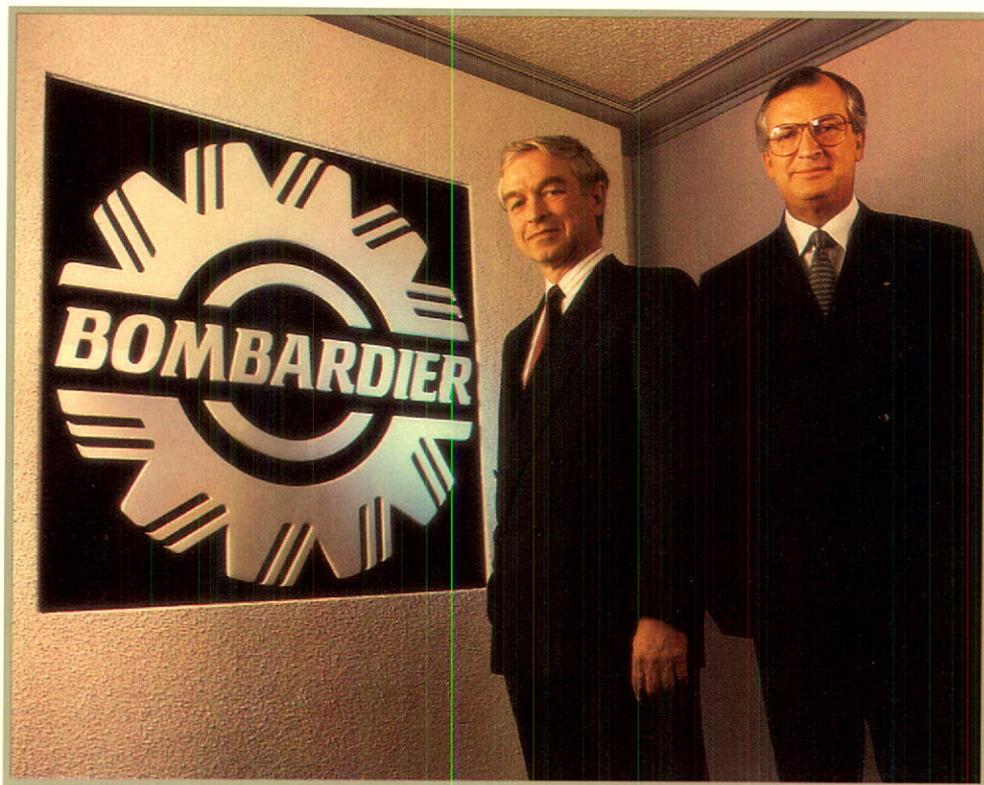
Bombardier remplit sa mission sociale par l'entremise de la Fondation J. Armand Bombardier, à laquelle elle verse chaque année un pourcentage de son bénéfice avant impôts. La Fondation, dont le siège social est à Valcourt (Québec), a été créée par les membres de la famille immédiate du fondateur de la Société, afin de perpétuer sa coutume de distribuer une partie de ses revenus à des oeuvres charitables.

La Fondation a été particulièrement active dans la région de Valcourt: aménagement d'un parc récréatif, création d'un centre culturel et mise sur pied d'un musée. Ce musée, qui vient d'être entièrement rénové, retrace les diverses étapes de la carrière de J. Armand Bombardier et présente le monde fascinant de la motoneige.

Les activités de la Fondation ont maintenant un rayonnement national et international sur le plan des oeuvres missionnaires et de bienfaisance. La Fondation encourage aussi la recherche universitaire, médicale et scientifique. Dans le domaine de l'éducation, elle verse des dons à des universités ou à des collèges spécialisés canadiens et accorde annuellement des bourses à de nombreux étudiants.



Dans un environnement international où il est crucial d'atteindre une certaine taille critique pour lutter à armes égales contre la concurrence, et où il est important d'occuper, dans les activités qu'on exerce, le peloton de tête pour pouvoir s'implanter durablement sur les marchés, Bombardier a franchi en 1989-90 des étapes déterminantes.



Cela est vrai sous l'angle de l'expansion et de l'internationalisation de nos activités, aussi bien que de la consolidation et de l'élargissement de notre base industrielle et technologique, avec l'acquisition du constructeur aéronautique d'Irlande du Nord Short Brothers PLC (Shorts), et celle du constructeur français de matériel ferroviaire ANF-Industrie. Également déterminants pour la confirmation du positionnement de Bombardier sur les marchés spécialisés qui nous intéressent furent les percées et succès commerciaux réalisés au cours de l'exercice: contrat des trains-navettes pour le tunnel sous la Manche, augmentation importante de notre part du marché des avions d'affaires, montée en flèche des ventes de motomarines Sea-Doo*, confirmation de notre participation dans la production du TGV Transmanche, accueil très favorable de la communauté aérienne internationale à notre programme de développement du biréacteur de transport régional RJ* (Regional Jet).

Les commentaires et analyses de l'exploitation et des résultats rendent compte en détail de ces réalisations et projets, et d'un grand nombre d'autres intervenus au cours de l'année dans nos quatre grands secteurs d'activités industrielles.

Avec ses plus récentes acquisitions, qui solidifient son implantation et sa capacité d'intervention sur les marchés européens, la Société a doublé de taille et ce, pour la deuxième fois en trois ans. Nous employons aujourd'hui dans le monde 22 500 personnes et, pour la première fois dans l'histoire de l'entreprise, les effectifs

Devant le nouveau logo de Bombardier, le président et chef de l'Exploitation, M. Raymond Royer (à gauche), et le président du Conseil et chef de la Direction, M. Laurent Beaudoin.

européens sont supérieurs en nombre à ceux d'Amérique du Nord. Nous avons maintenant une présence industrielle dans huit pays et notre chiffre d'affaires a franchi, au terme de l'exercice 1989-90, le cap des \$ 2 milliards, avec la consolidation des comptes de Shorts portant sur seulement quatre mois de son dernier exercice et celle des comptes de ANF-Industrie pour une période de trois mois.

Le bénéfice enregistre une hausse pour la huitième année consécutive et correspond à ce que nous avons anticipé et ce, en dépit des coûts de mise en marché de la motomarine Sea-Doo, des frais de mise au point du monorail Mark VI et, enfin, de l'impact négatif sur nos résultats du raffermissement du dollar canadien par rapport à la devise américaine.

Il y a tout de même lieu de souligner qu'exception faite de l'évolution du dollar, qui est du domaine de l'imprévisible, tous les facteurs qui ont contribué à freiner la progression des bénéfices sont, par nature, circonstanciels et passagers. En revanche, les éléments mis en place pour assurer à moyen et à long termes la croissance et la rentabilité de la Société ont un caractère durable.

À cet égard, l'addition à notre secteur aéronautique de Shorts, une entreprise qui a fait oeuvre de pionnier dans la conception et la fabrication d'avions, établit plus sûrement et plus solidement notre présence sur les marchés mondiaux de l'aéronautique et de la défense. Elle nous assure aussi un accès plus direct à la clientèle gouvernementale et institutionnelle du Royaume-Uni et de ses partenaires européens, tout en renforçant notre capacité technologique.

Comme nous l'avions fait pour Canadair, nous avons entrepris une réorganisation de Shorts qui s'accorde avec nos politiques de décentralisation et de gestion multidivisionnaire. Cette réorganisation est bien engagée et se fait en même temps que se poursuit un programme intensif de modernisation des installations et des équipements de la nouvelle filiale de Belfast.

Seule ombre à ce tableau, il faut cependant déplorer des attentats à la bombe qui n'ont heureusement fait aucune victime. De tels attentats, dont se revendique l'IRA, sont, en toutes circonstances, condamnables. Dans le cas qui nous occupe, ils sont de surcroît inexplicables. En effet, les contrats de fournitures militaires que les auteurs prétendent ainsi dénoncer étaient tous en place avant que le gouvernement britannique ne privatise l'entreprise et celle-ci n'avait été jusqu'alors l'objet d'aucun acte terroriste.

Tous les employés, sans distinction de nationalité ou de religion, ont été unanimes à déplorer et à condamner les incidents en question. Forts de leur soutien, nous entendons bien remplir nos obligations envers la population de Belfast et de l'Irlande du Nord. Nous continuerons donc d'appliquer une politique d'embauche fondée sur une véritable égalité des chances et de favoriser, en rendant cette entreprise plus performante et plus compétitive, la sécurité des emplois existants et la création d'emplois nouveaux.

Toujours en Europe, mais cette fois dans le secteur du matériel de transport, l'acquisition de ANF-Industrie, dont le nom est associé depuis des décennies à tous les grands succès de l'industrie ferroviaire française, constitue une étape importante et nécessaire dans la mise en oeuvre de notre stratégie de développement européenne. Outre son savoir-faire technologique, cette nouvelle filiale apporte à Bombardier un site de production placé au coeur de l'Europe.

Comme on peut le constater, au cours de l'exercice 1989-90, l'Europe a occupé une place prépondérante dans notre cheminement. On aurait cependant tort de voir dans l'importance des investissements que nous y avons réalisés une quelconque volonté de désengagement du marché nord-américain. Bien au contraire, nos stratégies commerciales sont très largement fondées sur l'intensification du développement de toutes nos activités au Canada et aux États-Unis où nous entendons conserver notre leadership. Peut-on d'ailleurs trouver illustration plus éloquente de notre détermination que la décision qui a été prise par Bombardier de se faire le promoteur de l'implantation d'une première liaison TGV en Amérique du Nord dans le corridor Québec-Windsor, un projet de plus de \$ 5 milliards. L'acquisition de l'exploitation et des actifs nets de Learjet Corporation, qui a été autorisée par la cour américaine des faillites le 26 avril 1990, est tout aussi caractéristique d'une politique d'expansion aux États-Unis, notamment dans le marché des avions d'affaires.

Chaque grande étape d'expansion nous amène nécessairement à adapter notre structure de gestion de manière à nous assurer d'être toujours en mesure de maîtriser cette expansion. L'acquisition de Shorts a donc entraîné un réaménagement de nos groupes industriels.

C'est ainsi qu'on retrouve maintenant le Groupe Canadair et le Groupe Shorts dans les secteurs de l'aéronautique et de la défense, tandis que le Groupe matériel de transport et le Groupe des produits de consommation motorisés chapeautent leurs secteurs d'activités respectifs, tout comme le Groupe des sociétés de services financiers. Chaque groupe a aujourd'hui à sa tête un président ou un directeur général: Jean-Yves Leblanc pour le matériel de transport, Anthony I. Kalhok pour les produits de consommation motorisés, Roy W. R. McNulty à Shorts et Robert E. Brown à Canadair. M. Brown succède à Donald C. Lowe qui a été promu aux nouvelles fonctions de président délégué du Conseil d'administration. Enfin, Pierre Poitras assume, en plus de ses fonctions de vice-président et trésorier de Bombardier, la présidence du Groupe des sociétés de services financiers.

Les investissements destinés à l'amélioration constante des installations et des outils de fabrication sont, en soi, un indice du dynamisme d'une entreprise et des efforts qu'elle est prête à consentir pour maximiser sa productivité et son rendement qui sont à la base même de sa compétitivité. 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. Pour l'exercice 1990-91, les dépenses d'immobilisations excéderont le niveau habituel, en raison des investissements requis pour mener à bien l'organisation de la production de l'appareil RJ et pour entreprendre la modernisation des équipements et des usines de Shorts, ainsi que la

rationalisation et l'informatisation des moyens de fabrication de ANF-Industrie. Une fois achevés ces trois programmes spécifiques, la moyenne annuelle des dépenses d'immobilisations sera ramenée à la norme antérieure.

Les années 90 s'annoncent comme des années de changements profonds et rapides dans le monde. La carte économique et même politique de la planète est en voie de se redessiner, tandis que partout triomphe l'économie de marché, avec sa panoplie d'opportunités pour les entreprises prêtes à affronter l'ère du marché mondial.

Il est intéressant de noter que les observateurs et analystes professionnels des grandes tendances de l'économie et des affaires semblent tous être d'accord pour dire que les entreprises gagnantes, dans un contexte de globalisation de la concurrence et des marchés, sont celles qui sauront faire preuve d'une grande vitesse de réaction et de beaucoup de souplesse, et dont les choix stratégiques seront déterminés en fonction de leur capacité à dominer des créneaux de marchés géographiques ou sectoriels. Or, ce sont là des idées forces de la philosophie et de la mission d'entreprise de Bombardier depuis de nombreuses années.

Dans une conjoncture où les activités industrielles semblent vouloir connaître une vigueur nouvelle sous l'impulsion d'une croissance économique soutenue dans la plupart des pays industrialisés et d'un commerce international vigoureux, Bombardier, dont le présent et l'avenir reposent sur l'engagement et la solidarité de tous ses employés, anciens et nouveaux, dispose aujourd'hui des atouts nécessaires à la réalisation d'objectifs de croissance ambitieux dans tous ses champs d'activité.

Au nom du Conseil d'administration,

le président du Conseil et chef de la Direction



Laurent Beaudoin

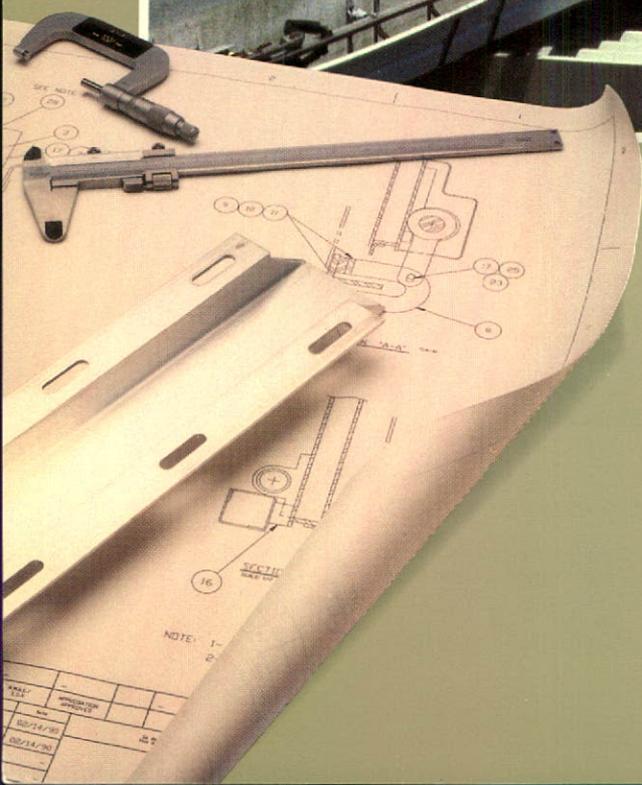
le président et chef de l'Exploitation



Raymond Royer

Montréal, Canada

Le 15 mai 1990



Le monorail Mark VI, maintenant en service à Walt Disney World, a été conçu pour répondre aux conditions d'exploitation du transport-passagers en milieu urbain.

Chef de file de l'industrie nord-américaine du matériel de transport-passagers sur rail, Bombardier produit une gamme de véhicules capables de répondre aux besoins du transport urbain, de banlieue et interurbain. Depuis l'entrée de Bombardier dans ce domaine en 1974, la Division du transport en commun, qui exploite des usines à La Pocatière (Québec) et à Barre (Vermont), a livré notamment des voitures de métro à Montréal, New York et Mexico, des automotrices à double niveau à Chicago, des tramways à Portland (Oregon), des voitures de train de banlieue de type «push-pull» à plusieurs états du nord-est américain, des trains LRC* à VIA Rail Canada, des voitures de train interurbain à Amtrak, le transporteur ferroviaire national des États-Unis, et des voitures de monorail Mark VI à Walt Disney World, en Floride.

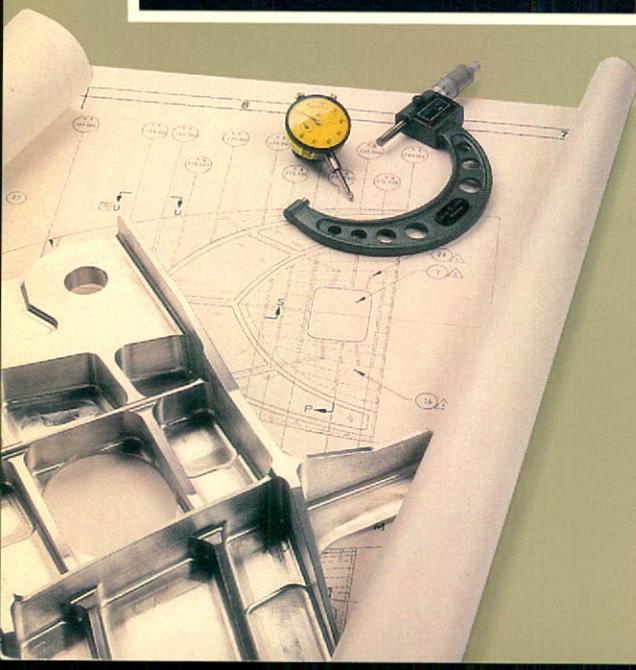
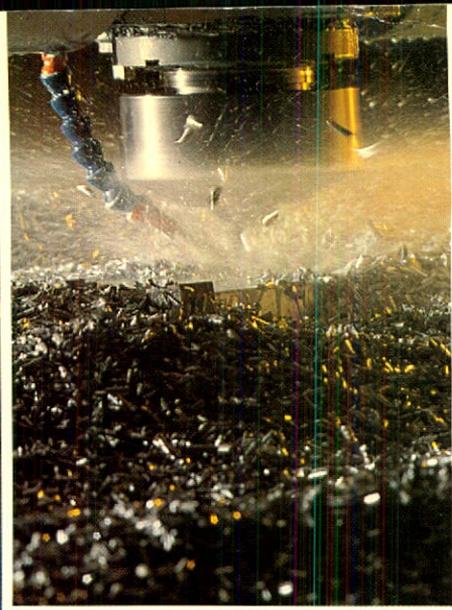
Cette percée a été favorisée par l'acquisition, puis la maîtrise, de technologies éprouvées, y compris celles de tous les véhicules de conception Budd et Pullman, ainsi que des systèmes PeopleMover et Monorail originalement mis au point par Walt Disney Productions. De plus, Bombardier détient pour l'Amérique du Nord les droits de commercialisation et de fabrication du train à grande vitesse français, le TGV, à la suite d'une entente conclue en 1987 avec le groupe franco-britannique GEC Alsthom.

La filiale belge BN Constructions Ferroviaires et Métalliques S.A. (BN) et la filiale française ANF-Industrie, acquise en décembre 1989, assurent à Bombardier une présence stratégique dans l'industrie ferroviaire européenne.

BN, qui exploite des installations dans les diverses régions de la Belgique, figure parmi les leaders européens de la technologie des systèmes de transport ferroviaire. Ses produits, depuis les locomotives et les wagons de marchandises jusqu'aux voitures de métro, tramways et voitures de train, sont en service non seulement en Belgique, mais dans de nombreux pays, dont l'Argentine, le Brésil, la Chine, les États-Unis, le Maroc, les Pays-Bas, les Philippines, le Royaume-Uni et le Zaïre. Les activités de BN s'étendent à la production de composants et de véhicules industriels et au reconditionnement de moteurs pour l'industrie automobile. Pour le reconditionnement, BN est aussi implantée en France et au Royaume-Uni.

ANF-Industrie exerce ses activités à Crespin, dans le nord de la France. Sa production porte principalement sur des automotrices de banlieue à double niveau, des voitures de métro, des turbotrains et des voitures TGV. ANF-Industrie maîtrise la technologie de tout ce matériel, tant sur le plan de la caisse et des aménagements sophistiqués que sur celui des bogies. ANF-Industrie a été membre des consortiums français qui ont construit les métros de Caracas, Mexico, Montréal et Santiago, et chef de file du groupement Francorail qui a livré une importante commande de voitures de métro à New York entre 1982 et 1987. Elle a aussi produit des voitures de train pour l'Irak et vendu ses turbotrains en Égypte, aux États-Unis et en Iran.

Deux divisions de Bombardier, soit la Division des équipements industriels et la Division de Vienne de Bombardier-Rotax, sont spécialisées dans la production de véhicules destinés à l'entretien des sentiers de motoneige et des pistes de ski de fond, ainsi qu'au damage des pentes de ski. La première, dont les installations sont situées à Valcourt et à Pointe-Claire (Québec), fabrique en outre des véhicules utilitaires pour les travaux municipaux ou le transport en terrains difficiles. La seconde produit aussi des tramways pour le marché autrichien.



*Le biréacteur Challenger,
qui occupe une place
de plus en plus
importante sur le marché
des avions d'affaires.*

La présence de Bombardier dans les domaines de l'aéronautique et de la défense découle de l'acquisition de la société Canadair en 1986 et de la société Short Brothers PLC (Shorts), d'Irlande du Nord, en 1989.

Canadair, le plus important avionneur de l'industrie canadienne de l'aéronautique, exploite cinq usines dans la région de Montréal. Sa Division Challenger produit le biréacteur d'affaires Challenger*, dont plus de 200 sont aujourd'hui en service dans 15 pays. Conçu pour les vols continentaux et intercontinentaux, le Challenger est le seul avion de sa catégorie à être doté d'un fuselage de gros porteur. Les services d'entretien et de soutien technique pour cet appareil sont fournis dans 14 centres situés au Canada, aux États-Unis et dans huit pays d'Europe.

Un autre produit de Canadair, le bimoteur amphibie CL-215*, est utilisé principalement pour la lutte contre les incendies de forêt. Le CL-215 est en service dans six provinces canadiennes, ainsi qu'en Espagne, en France, en Grèce, en Italie, en Thaïlande, au Venezuela et en Yougoslavie. Il est fabriqué par la Division CL-215 qui offre maintenant une version turbopropulsée, le CL-215T, ainsi qu'un service de remotorisation pour les CL-215 existants.

Nouvellement créée, la Division RJ est responsable de la mise au point, de la fabrication et de la commercialisation du biréacteur de transport régional RJ*, un avion de nouvelle génération de 50 places dont Bombardier a annoncé le lancement en mars 1989.

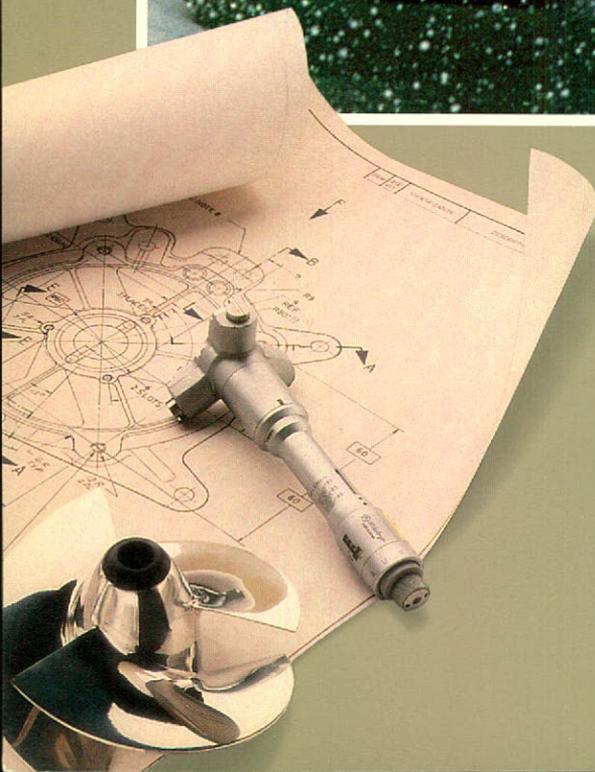
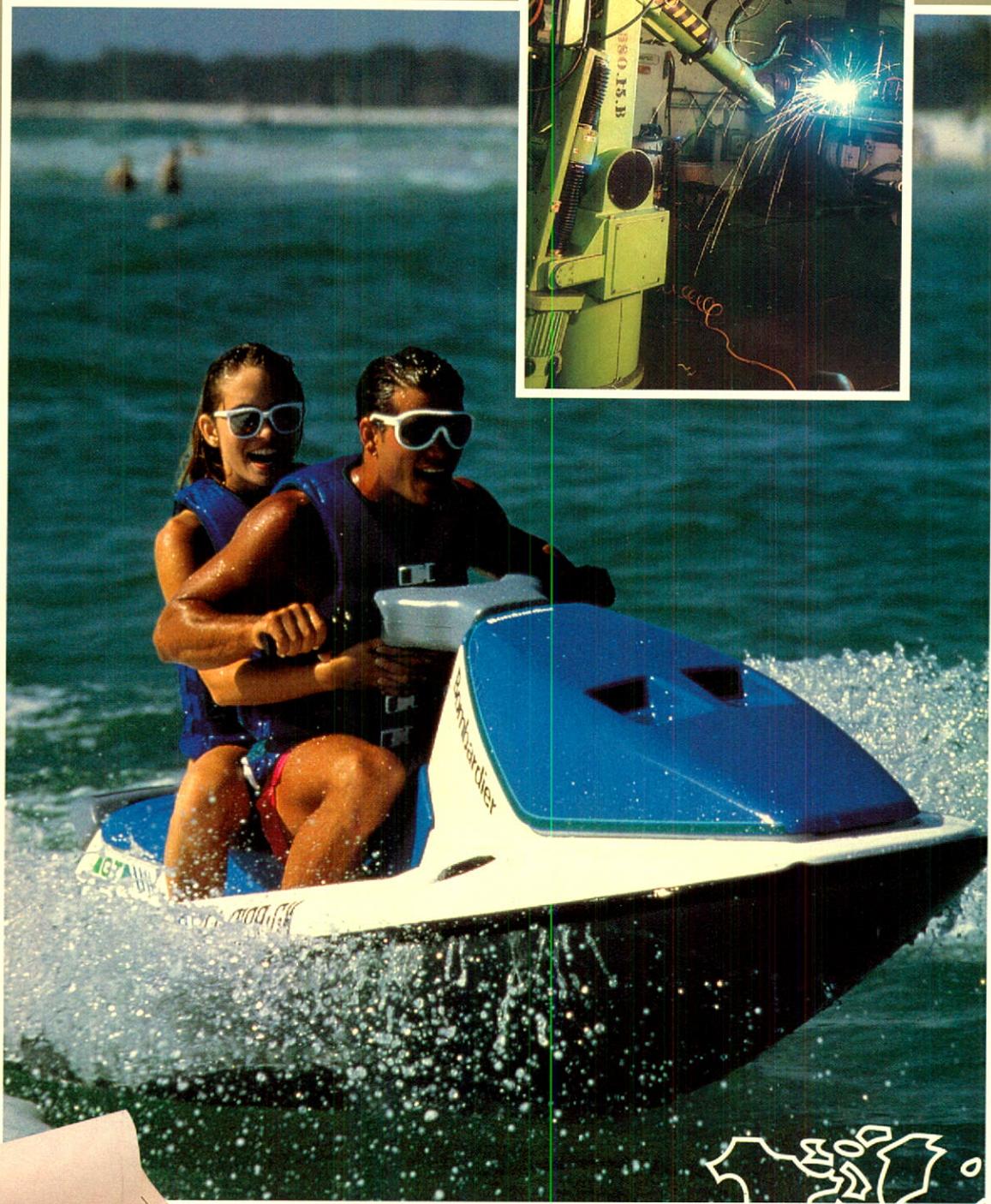
Canadair a aussi une importante activité de fabrication de composants de structure destinés à d'autres constructeurs. Sa Division fabrication est un fournisseur de Boeing, McDonnell Douglas, Lockheed, Aerospatiale et British Aerospace.

Un chef de file des systèmes de reconnaissance aérienne sans pilote, Canadair propose aujourd'hui le système CL-289*, une version avancée du CL-89* qui est exploité depuis 15 ans par l'Allemagne de l'Ouest, la France, l'Italie et le Royaume-Uni. Sa Division des systèmes de reconnaissance a aussi mis au point le Sentinel CL-227*, un petit engin à voilure tournante, télépilote à partir d'un poste au sol.

La Division des aéronefs militaires de Canadair fournit, quant à elle, des services de soutien technique pour divers types d'appareils, y compris les chasseurs CF-18 des Forces canadiennes.

Shorts, la nouvelle filiale de Bombardier, est l'un des pionniers de l'industrie aéronautique. Sa production porte sur deux appareils militaires, soit l'avion cargo C-23 Sherpa* et l'appareil d'entraînement Shorts Tucano*. Le premier est exploité par les forces de l'air américaines et le second, par les forces de l'air du Royaume-Uni. Shorts produit aussi l'avion de transport régional turbopropulsé SD 360* et elle s'est vu confier la conception et la fabrication de composants d'ailes et de la section centrale du fuselage du biréacteur de transport régional RJ.

Tout comme Canadair, Shorts fabrique des composants de structure pour des avionneurs européens et américains. Elle est un fournisseur exclusif pour trois avions de ligne de Boeing et, à titre de partenaire dans le programme du Fokker 100, elle est responsable de la fabrication des ailes de cet appareil. Shorts fournit aussi des composants de nacelles de moteurs à réaction à Rolls Royce, British Aerospace et Rohr. Elle est, de plus, un spécialiste des systèmes de défense aérienne rapprochée.



*La motomarine Sea-Doo,
dont les qualités
ont été reconnues par de
prestigieuses
publications américaines.*

Deux produits conçus pour le sport et les loisirs assurent à Bombardier une présence active dans le marché des biens de consommation: la motoneige Ski-Doo* et la motomarine Sea-Doo*, fabriquées respectivement par la Division motoneige et la Division des produits marins à Valcourt (Québec).

Depuis le lancement de la première motoneige individuelle en 1959, Bombardier a fabriqué près de deux millions de ces véhicules récréatifs, ce qui lui vaut d'être reconnue comme le plus grand fabricant de motoneiges du monde.

Les motoneiges Ski-Doo sont présentées dans une variété de modèles qui répondent aux goûts et aux attentes de différents types de consommateurs: les modèles de haute performance pour les amateurs de vitesse, les modèles de confort pour les randonnées de plaisir et les modèles utilitaires pour des travaux divers.

La commercialisation nord-américaine des motoneiges se fait par le truchement d'un vaste réseau de distribution, qui compte quelque 1500 détaillants et dessert toutes les régions enneigées du Canada et des États-Unis. En Europe, la distribution des motoneiges Ski-Doo est confiée à la Division de Vienne de la filiale autrichienne Bombardier-Rotax ainsi qu'à des distributeurs indépendants. Par l'entremise de Scanhold Oy, qu'elle détient à parts égales avec son partenaire finlandais Starckjohann-Telko Oy, Bombardier exploite en Finlande et en Suède des usines de motoneiges dont la production porte sur les véhicules de marque Lynx* et les modèles Nordik* de marque Ski-Doo.

La motomarine Sea-Doo est un petit véhicule qui se prête aussi bien à la performance sportive qu'à la randonnée. Elle a été lancée en 1987, après trois ans de développement. Créée pour en assurer la fabrication et la commercialisation, la Division des produits marins a fabriqué et mis en marché une série pilote dès 1988. Elle a aussi entrepris de constituer un réseau de distribution et de vente pour l'ensemble de l'Amérique du Nord.

Le marché de la motomarine est relativement nouveau et est appelé à se développer rapidement, étant donné la popularité dont jouissent ces petits véhicules marins. Géographiquement, ce marché se situe surtout au Canada et aux États-Unis, bien que d'autres régions, telles que les Antilles, l'Australie, l'Europe et le Japon, offrent aussi un bon potentiel à long terme.

La qualité technique des motoneiges et des motomarines de Bombardier repose en grande partie sur les moteurs Rotax* que produit en Autriche la Division de Günskirchen de Bombardier-Rotax. L'usine de Günskirchen fabrique aussi des moteurs de motocyclettes destinés principalement au marché européen. En fait, Bombardier-Rotax est l'un des plus importants fabricants européens de moteurs à deux temps. Ses capacités de recherche et de développement lui ont permis d'adapter ses produits à divers usages mécaniques et de mettre au point des moteurs spéciaux pour les avions ultra-légers.

Deux sociétés filiales de Bombardier Inc., Crédit Bombardier Ltée au Canada et Bombardier Capital, Inc. (précédemment Bombardier Credit, Inc.) aux États-Unis, sont spécialisées dans les services de financement de stocks auprès de distributeurs et de concessionnaires.

D'abord créées pour répondre aux besoins des concessionnaires de motoneiges Bombardier, elles ont par la suite élargi l'éventail de leur clientèle pour assurer leur croissance. Une organisation hautement informatisée leur permet d'offrir des programmes de financement flexibles et un service personnalisé.

Elles trouvent aujourd'hui leurs principaux marchés dans les secteurs des véhicules récréatifs, des produits marins, de l'électronique, des appareils électriques et des équipements motorisés servant à l'entretien des pelouses et des jardins. Plus de 4000 concessionnaires canadiens et américains ont recours à ces sociétés pour l'achat de stocks auprès de plus de 300 fabricants ou distributeurs.

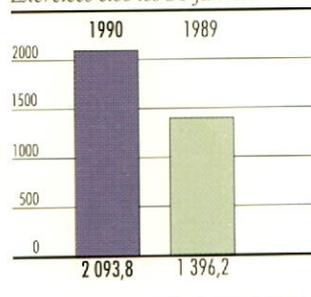


Une organisation hautement informatisée permet d'offrir des programmes de financement flexibles et un service personnalisé.



La discussion et l'analyse qui suivent rendent compte, d'une part, des résultats des activités d'exploitation et, d'autre part, de la situation financière de la Société.

Ventes nettes
(millions de dollars)
Exercices clos les 31 janvier



Exploitation

Pour l'exercice clos le 31 janvier 1990, Bombardier a enregistré des ventes nettes consolidées de \$ 2,1 milliards par rapport à \$ 1,4 milliard pour l'exercice précédent. Cette hausse de 50 % provient, entre autres, de l'augmentation des ventes de motomarines Sea-Doo* et d'appareils Challenger*, ainsi que de l'inscription des comptes des nouvelles filiales Short Brothers PLC (Shorts) et ANF-Industrie pour une période de quatre mois et de trois mois, respectivement.

Le bénéfice avant impôts obtenu pour les activités poursuivies, soit le matériel de transport, l'aéronautique, la défense, les produits de consommation motorisés et les sociétés de services financiers, totalise \$ 117,2 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1990 en comparaison de \$ 108,8 millions l'an dernier. Cette augmentation est principalement attribuable au bon rendement des activités reliées à l'aéronautique et à la défense, car les autres secteurs n'ont pas progressé, sur ce plan, au rythme de leurs ventes.

Les méthodes de comptabilisation des diverses activités de Bombardier sont expliquées au Sommaire des principales conventions comptables apparaissant aux états financiers.

Matériel de transport

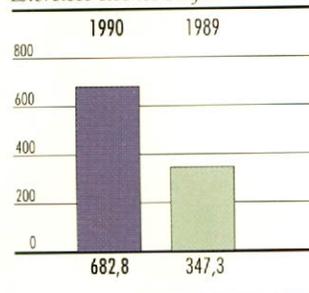
Le secteur du matériel de transport regroupe les activités de la Division du transport en commun (Canada et États-Unis), de la filiale belge BN Constructions Ferroviaires et Métalliques S.A. (BN), de la filiale française ANF-Industrie, des filiales américaines The Transportation Group, Inc. et Auburn Technology, Inc., de la Division des équipements industriels et de la Division de Vienne de Bombardier-Rotax.

Les ventes de Bombardier dans le secteur du matériel de transport ont atteint \$ 682,8 millions en 1989-90 comparativement à \$ 347,3 millions en 1988-89, reflétant un accroissement marqué des activités de la Division du transport en commun et de BN, ainsi que l'inscription des ventes de ANF-Industrie pour trois mois.

En baisse par rapport à celui de l'an dernier, le bénéfice d'exploitation est passé de \$ 46,9 millions à \$ 15,9 millions. Cet écart s'explique en partie par le fait que le bénéfice d'exploitation de 1988-89 comprenait des bénéfices additionnels provenant de l'important contrat de voitures de métro réalisé pour la New York City Transit Authority (NYCTA) entre 1982 et 1987. En outre, les coûts de développement et de production du monorail Mark VI, plus élevés que prévu, ont été inscrits dans les résultats de 1989-90.

La Division du transport en commun a livré la totalité des 104 voitures de train interurbain que lui avait commandées la National Railroad Passenger Corporation (Amtrak), des États-Unis, l'an dernier. D'autres livraisons ont porté sur des voitures de train de banlieue de type «push-pull», dont 56 étaient destinées à la Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA) et 24 au ministère des Transports du Québec pour la ligne Montréal-Rigaud. Enfin, un peu plus de la moitié des 72 voitures du monorail Mark VI, soit 38, ont été livrées à Walt Disney World, en Floride.

Ventes
(millions de dollars)
Exercices clos les 31 janvier



Matériel de transport

Sur le plan des commandes, la MBTA a exercé en mars 1989 une option qu'elle détenait pour l'achat de 51 voitures de train de banlieue. Pour sa part, la New Jersey Transit Corporation (NJ Transit) a signé en juillet 1989 une entente pour l'achat de 50 voitures du même type, avec des options pour l'achat de 75 voitures supplémentaires. Les travaux de production reliés à la commande de la MBTA ont été engagés au cours de l'exercice 1989-90, les livraisons devant s'échelonner entre février et juillet 1990. La fabrication des voitures destinées à la NJ Transit sera entreprise au cours du premier trimestre du présent exercice et les livraisons s'effectueront de septembre 1990 à mars 1991.

La Division a aussi en carnet sa part d'une importante commande de \$ 650 millions, obtenue conjointement par Bombardier et ses filiales européennes BN et ANF-Industrie en juillet 1989, pour la construction des 252 wagons des trains-navettes qui doivent assurer le transport des automobiles et des autocars dans le tunnel sous la Manche. Selon la répartition des travaux, qui ont débuté pendant l'exercice 1989-90, la Division du transport en commun assume la conception des caisses en acier inoxydable des voitures à simple niveau et à double niveau, la fabrication de tous les sous-ensembles des caisses, l'assemblage des 42 premières caisses, ainsi que la conception et la fabrication des wagons de chargement et de déchargement à double niveau.

Vers la fin de l'exercice, soit en décembre 1989, la Division obtenait une commande de la NYCTA portant sur la conception, la fabrication et l'essai en service de neuf prototypes de voitures de métro incorporant des éléments de haute technologie. L'exécution de ce projet place Bombardier en position de force pour l'obtention de commandes futures dans le cadre du renouvellement du parc de la NYCTA. Les besoins de la régie new-yorkaise sont évalués à environ 200 voitures de métro par an, de 1992 à l'an 2000.

Au premier mois de l'exercice 1990-91, la Metro-North Commuter Railroad Company, de New York, passait une commande de 20 voitures de train de banlieue, assortie d'une option d'achat de 10 voitures supplémentaires.

Selon les estimations de Bombardier, le marché nord-américain du matériel roulant, qui fait l'objet d'une forte concurrence de la part de tous les grands fabricants du monde, représente toujours un potentiel annuel de ventes de l'ordre de \$ 1 milliard. Les commandes obtenues récemment de la NYCTA et d'Amtrak témoignent de la relation de confiance qui s'est établie au cours des ans avec ces deux régies, dont les parcs de voitures sont les plus importants en Amérique du Nord.

Au Canada, la Société a annoncé en février 1990 sa décision de se faire le promoteur de l'implantation d'une liaison ferroviaire à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor, qui dessert plus de la moitié de la population du pays. Le système proposé est celui du TGV dont Bombardier détient les droits de commercialisation et de fabrication pour l'Amérique du Nord, en vertu d'une entente de coopération commerciale et industrielle conclue avec le groupe franco-britannique GEC Alsthom en 1987.

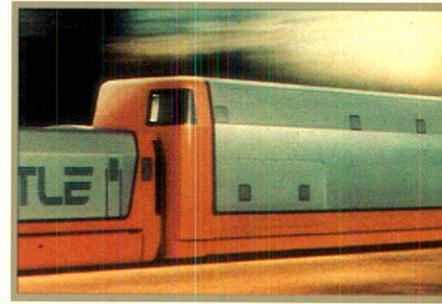


Illustration des trains-navettes qui serviront au transport des automobiles et des autocars dans le tunnel sous la Manche.

*Le TGV que propose
Bombardier pour
desservir le corridor
Québec-Windsor.*



*Une des rames automotrices
fabriquées par BN pour la
Société Nationale des
Chemins de Fer Belges.*



*Illustration des véhicules de
métro léger automatique
destinés au réseau des
Docklands à Londres.*

Les coûts d'implantation d'une liaison entre Québec, Montréal, Ottawa-Hull et Toronto ont été évalués à quelque \$ 5,3 milliards, le matériel roulant comptant pour environ \$ 650 millions. Bombardier entend réunir un groupe d'entreprises et d'institutions financières aptes à participer à la réalisation et au financement de ce vaste projet, jusqu'à concurrence d'environ \$ 3,7 milliards. Le financement complémentaire devra provenir du secteur public, sous des formes et modalités qui restent à déterminer. Une étude de faisabilité exhaustive doit être entreprise afin de mieux cerner les coûts et de définir la répartition des investissements.

Pour Bombardier, ce projet constitue un bon point d'appui dans la commercialisation du système TGV à l'échelle nord-américaine, particulièrement dans un contexte d'intérêt accru pour le transport ferroviaire à grande vitesse.

En Belgique, la filiale *BN Constructions Ferroviaires et Métalliques S.A.* (BN) a livré au cours du dernier exercice un total de 174 véhicules, dont des automotrices à la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB), des véhicules légers sur rail à la régie des transports d'Amsterdam (Pays-Bas), des wagons de marchandises à la Zambie et à la République démocratique d'Allemagne (pour expédition en Chine), ainsi que des conteneurs à la Compagnie Maritime Belge. Les activités industrielles, soit le reconditionnement de moteurs à essence et diesel, la fabrication de véhicules industriels et la production de kits de caisses de remorques, ont compté pour 60 % des livraisons de BN en 1989-90. C'est là une proportion qui est appelée à se modifier de façon marquée à moyen terme, BN ayant connu une année fructueuse sur le plan de la prise de commandes de matériel de transport, tant sur le marché belge qu'à l'exportation.

La London Regional Transport a exercé des options pour l'achat de 34 véhicules de métro léger automatique, augmentant ainsi à 44 le nombre total de véhicules commandés à BN depuis janvier 1989 pour son réseau des Docklands. BN a aussi en carnet la part qui lui revient dans le contrat des wagons-navettes pour le tunnel sous la Manche, soit l'assemblage et la finition de 108 véhicules à simple niveau. À titre de membre d'un consortium de constructeurs, elle a obtenu des réseaux français, anglais et belge une participation pour la fourniture de voitures complètes et de caisses pour le TGV Transmanche qui doit relier Paris, Bruxelles et Londres. Les Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) ont attribué à l'entreprise belge une commande de 50 wagons porte-conteneurs. Enfin, BN a enlevé un contrat en Indonésie pour sept automotrices quadruples (28 véhicules) et au Maroc pour six automotrices triples (18 véhicules).

Sur le plan national, l'entreprise s'est vu accorder un contrat de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) pour 32 voitures de métro et une commande de la SNCB pour 85 véhicules, dont 17 sont des automotrices doubles.

Au début de l'exercice 1990-91, une commande de 34 tramways à double articulation a été passée à BN et à la société néerlandaise Holec pour un système de transport public urbain exploité par la société HTM (Haagsche Tramweg-Maatschappij) à La Haye, aux Pays-Bas.

Un des faits marquants de l'exercice a été l'acquisition (voir détails à la note 2 b) des états financiers) en décembre 1989 de ANF-Industrie, dont les résultats ont été comptabilisés pour une période de trois mois en 1989-90. ANF-Industrie détient des commandes portant sur la fabrication d'automotrices à deux niveaux destinées à la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) et de véhicules de présérie pour la nouvelle génération du métro de Paris, ainsi que sur l'assemblage de bogies et de voitures pour des rames TGV. ANF-Industrie est aussi responsable de l'assemblage de 108 wagons à double niveau pour les trains-navettes du tunnel sous la Manche.

Bombardier estime que le marché du matériel de transport ferroviaire de l'Europe de 1992 représente un potentiel annuel de l'ordre de \$ 4 milliards, soit quatre fois celui de l'Amérique du Nord. Cette estimation du marché fait ressortir la justesse de la stratégie d'implantation européenne qui a mené Bombardier à faire l'acquisition de BN et de ANF-Industrie.

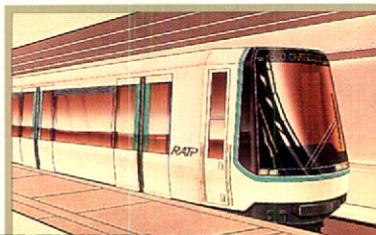
La filiale américaine *The Transportation Group, Inc.* (TGI) a poursuivi au cours de l'exercice 1989-90 son action de promotion pour l'usage du monorail dans le transport urbain. TGI a aussi achevé une commande de fournitures dans le cadre de l'extension du réseau de PeopleMover WEDway (mini-système conçu pour les courtes distances) à l'aéroport international de Houston (Texas). Elle a, par ailleurs, entrepris l'exécution d'une commande de monorail UM III* pour l'aéroport de Tampa (Floride).

La filiale américaine *Auburn Technology, Inc.* a, quant à elle, continué de produire sept familles de composants pour les moteurs diesel destinés aux locomotives diesel-électriques de la société Générale Électrique du Canada Inc.

La *Division des équipements industriels* contribue pour environ 5 % du chiffre d'affaires de Bombardier dans le secteur du matériel de transport. L'acquisition de la société Universal Go-Tract en février 1989 lui a permis d'ajouter des modèles spécialisés à sa ligne de véhicules utilitaires. Son nouveau véhicule sur roues BM-50*, destiné à divers travaux municipaux, a reçu un bon accueil. Pour ce qui est des véhicules de damage, la Division a continué de servir surtout le marché des centres de ski de l'est des États-Unis.

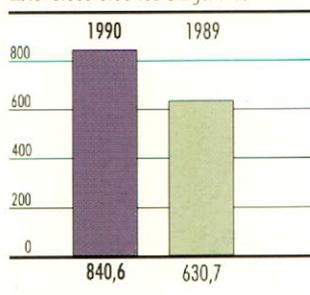
Également responsable d'environ 5 % du chiffre d'affaires de Bombardier dans ce secteur, la *Division de Vienne de Bombardier-Rotax* a raffermi sa position sur les marchés européens, grâce à la fiabilité accrue de son véhicule de damage Yeti M*. Son potentiel de vente à court terme se voit cependant réduit, étant donné le faible taux d'enneigement qu'ont connu les centres de ski européens au cours de l'hiver 1989-90. Par ailleurs, les activités de fabrication de tramways de cette division sont demeurées stables.

Illustration des voitures de présérie de la nouvelle génération du métro de Paris dont la fabrication a été confiée à ANF-Industrie.



Le nouveau véhicule sur roues BM-50 a reçu un très bon accueil auprès des services municipaux auxquels il a été destiné.

Ventes
(millions de dollars)
Exercices clos les 31 janvier



Aéronautique

Le Challenger, qui a été choisi par la publication américaine Professional Pilot comme l'avion d'affaires international de l'année en 1989. Une autre publication, Aviation International News, a signalé que, de tous les fabricants, Canadair est celui qui offre le meilleur service après-vente dans le marché des avions d'affaires.

Aéronautique

L'analyse des résultats d'exploitation de Bombardier dans le secteur de l'aéronautique porte sur les activités de quatre divisions de Canadair, ainsi que sur les activités en aéronautique de la filiale Short Brothers PLC (Shorts), dont les comptes ont été inscrits pour une période de quatre mois.

L'ensemble du secteur aéronautique a affiché des résultats positifs en 1989-90, avec des ventes atteignant \$ 840,6 millions, soit une augmentation de 33 % par rapport à des ventes de \$ 630,7 millions à l'exercice précédent. Cette hausse du volume d'affaires résulte de l'ajout des ventes de Shorts pour une période de quatre mois, du succès qu'a connu le programme Challenger pour une troisième année consécutive et d'un accroissement des ventes de la Division CL-215. Le bénéfice d'exploitation du secteur est, pour sa part, passé de \$ 34,8 millions en 1988-89 à \$ 69,8 millions en 1989-90, une hausse qui provient principalement d'une meilleure rentabilisation des activités reliées au Challenger et de l'inscription des résultats de Shorts.

Durant l'exercice 1989-90, la *Division Challenger* a livré 27 appareils, soit quatre de plus qu'à l'exercice précédent. Les livraisons ont toutes été faites à des clients d'affaires, dont 22 aux États-Unis et les autres en France, en Italie, au Mexique, en Suisse et au Zaïre. Le Challenger a ainsi pris une avance importante dans le marché des avions d'affaires gros porteurs. Sa part des livraisons est en fait passée de 21 % à 29 %, un gain qui reflète la popularité croissante de ce biréacteur auprès des acheteurs.

Le programme qui offre une autonomie de vol accrue sur des appareils 601, grâce à l'ajout d'un réservoir dans la queue de l'appareil, a connu un bon succès dans sa première année. Déjà, 14 clients se sont prévalus de cette option et environ 50 % des commandes de nouveaux avions Challenger comprennent l'ajout d'un réservoir.

Le Challenger a obtenu son homologation au Royaume-Uni en décembre 1989. Cette nouvelle percée laisse entrevoir un potentiel de croissance des plus intéressants pour les ventes du Challenger au Royaume-Uni et dans le monde. L'appareil est maintenant homologué dans 13 pays, dont l'Arabie Saoudite, l'Australie, l'Autriche, le Canada, les États-Unis, le Japon et la Suisse.

La Division Challenger a lancé en 1989 une version transcontinentale du CL-601-3A, le Challenger «S», dont l'aménagement intérieur et l'avionique sont standardisés afin d'offrir une économie de près de \$ 2 millions sur le prix d'achat.

Le 200^e Challenger a été produit durant l'exercice 1989-90. Au 31 janvier 1990, au total 210 appareils avaient été livrés depuis 1980. Le plan de production de la Division pour 1990-91 porte sur 26 Challenger.

Dans l'ensemble, le marché des gros avions d'affaires est demeuré stable au cours des dernières années. L'accroissement des livraisons de Challenger semble indiquer que l'appareil s'est taillé une meilleure part de ce marché.

Créée au début de l'exercice 1989-90 pour assumer la responsabilité du programme du biréacteur de transport régional RJ*, la *Division RJ* a entrepris la phase de mise au point et de production de l'appareil. Les travaux se sont déroulés selon le calendrier et la construction du premier appareil de série est déjà en cours. Le début des livraisons est prévu pour le deuxième semestre de 1992.

Au 31 janvier 1990, des lettres d'intention de commandes ou d'options portant sur un total de 126 appareils avaient déjà été reçues de la part de neuf clients potentiels, répartis dans sept pays. À court terme, la Division RJ entend compléter les spécifications techniques de l'avion et confirmer les commandes.

Le RJ est un biréacteur de transport régional d'une capacité de 50 passagers. Il possède toutes les caractéristiques requises pour satisfaire aux besoins et exigences des compagnies aériennes qui recherchent un service de transport aérien régional plus rapide et plus confortable à coûts économiques.

Le marché des avions à réaction de transport régional est évalué par l'industrie à quelque 1000 avions au cours de la prochaine décennie, dans la catégorie où se situe le RJ. Le programme RJ a été lancé sur la base d'une production de 400 appareils d'ici l'an 2000.

Au mois d'août 1989, la Division CL-215 signait deux contrats pour la vente de 11 avions citernes CL-215* à moteurs à pistons. Un des appareils a été acquis par le ministère de l'Agriculture et des Forêts de l'Italie; les 10 autres ont été achetés par l'Institut de la protection des forêts et de la nature (ICONA) de l'Espagne. L'ICONA a, en même temps, commandé 15 ensembles de remotorisation qui serviront à convertir à la turbopropulsion les 10 appareils neufs ainsi que cinq CL-215 qui font partie de son parc actuel.

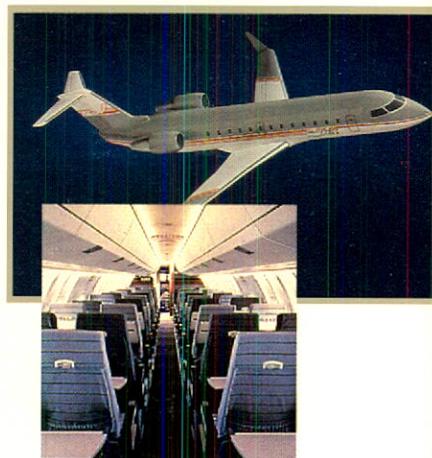
En 1989-90, la Division a livré le CL-215 destiné à l'Italie et les huit premiers appareils non modifiés de la commande espagnole. Les travaux de remotorisation ont commencé dans ses ateliers en septembre 1989 et l'Espagne devrait prendre livraison de son premier CL-215 remotorisé au cours de 1990.

En se prévalant de l'offre de remotorisation qui est faite aux exploitants du CL-215, l'Espagne devient le premier client de lancement étranger du programme CL-215T, qui porte sur la mise au point d'un appareil à turbopropulseurs. Avec la remotorisation prévue de son parc de 19 CL-215, le Québec se trouvera à être le client de lancement au Canada. Les essais en vol des deux prototypes du CL-215T se poursuivent en vue d'obtenir des autorités canadiennes une homologation de ce type d'appareil au cours de 1990.

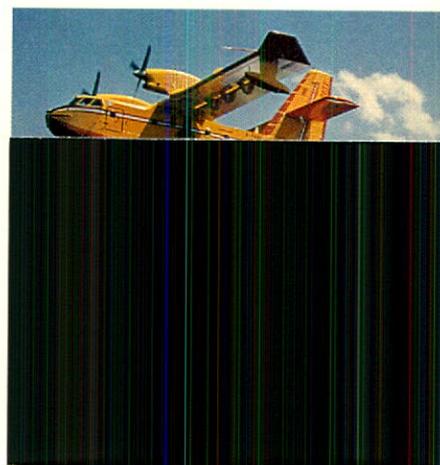
À moyen terme, la remotorisation des CL-215 est l'activité qui offre le meilleur potentiel à la Division CL-215. La Division estime que 75 des CL-215 actuellement en service pourraient être remotorisés. Elle poursuit, par ailleurs, la commercialisation du CL-215T en vue de l'obtention de commandes suffisantes pour justifier la mise en production de cet appareil.

Dans le cadre du programme Airbus A330 et A340, auquel elle participe à titre de fournisseur de la société française Aerospatiale et de British Aerospace, la Division fabrication a expédié les premiers composants en France au cours du dernier exercice, suivant le calendrier de livraison prévu. En vertu du contrat à long terme de \$ 1,2 milliard conclu avec Aerospatiale en 1988, la Division fabrication est responsable de la conception, du développement et de la fabrication de six grands composants de fuselage pour 600 avions de ligne Airbus A330 et A340. Le contrat de British Aerospace, d'une valeur de \$ 400 millions, porte quant à lui sur la fabrication d'ensembles de bords

Le biréacteur de transport régional RJ dont le programme a été lancé en mars 1989.



La cabine du RJ peut accueillir 50 passagers en tout confort.





*Fabrication d'un composant
d'aile pour
les avions de ligne
Airbus A330 et A340.*

*Avions d'entraînement Tucano
produits par Shorts
pour l'armée de l'air du
Royaume-Uni.*



d'attaques internes pour la voilure des Airbus A330 et A340. Canadair a déjà commencé à bénéficier des importants transferts de savoir-faire technologique associés à ce programme.

En 1989-90, la Division fabrication a aussi livré 46 unités de fuselage arrière de l'avion de ligne 767 de Boeing, 50 tronçons de nez du chasseur F/A-18A de McDonnell Douglas et 36 unités de six différents composants de l'appareil Orion P-3C de Lockheed.

La fourniture de composants dans le cadre de contrats à long terme constitue un point d'appui solide et constant pour les activités de fabrication de Bombardier dans le secteur de l'aéronautique. De plus, la participation aux prestigieux programmes des grands constructeurs contribue à rehausser les capacités techniques de Canadair.

Shorts, dont Bombardier a conclu l'acquisition en octobre 1989 (voir détails à la note 2 a) des états financiers), bénéficie elle aussi d'importants contrats à long terme qui lui sont confiés par d'autres constructeurs. Elle produit des composants de nacelles de moteurs à réaction pour Rolls Royce, British Aerospace et Rohr, et elle est le fournisseur exclusif de Boeing pour certains composants des appareils B737, B747 et B757. À titre de partenaire dans le programme Fokker 100, elle est responsable de la fabrication des ailes et est, par conséquent, associée au succès de vente de cet appareil. Elle devrait voir son carnet de commandes de composants s'accroître au rythme d'une augmentation prévue de la production de Fokker. Par ailleurs, les contrats de \$ 150 millions signés avec Boeing au début de 1990-91 reflètent l'essor que connaissent les commandes de Boeing.

En 1990, cette filiale de Bombardier entreprendra la livraison de 10 avions cargo C-23 Sherpa* à la garde nationale de l'armée américaine. Elle continuera de produire pour le compte de l'armée de l'air britannique une commande de 130 avions d'entraînement Shorts Tucano*, dont 38 avaient été livrés au 31 janvier 1990.

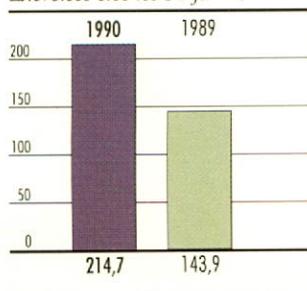
Shorts participe déjà activement au programme de l'avion régional RJ. Ses travaux sur la production de la première section de 36 pieds du fuselage central se déroulent selon le calendrier prévu, en vue de l'expédition de cette section à Canadair en juillet 1990, et les livraisons de composants d'ailes devraient commencer en septembre 1990.

Défense

Les résultats d'exploitation dans le secteur de la défense comprennent les comptes de deux divisions de Canadair, soit la Division des systèmes de reconnaissance et la Division des aéronefs militaires, ainsi que les comptes de Shorts qui sont reliés à la défense et qui ont été inscrits pour une période de quatre mois.

Une hausse sensible des ventes a été enregistrée dans ce secteur en 1989-90, en raison surtout de l'ajout des ventes de Shorts et de l'augmentation des ventes du système de reconnaissance aérienne sans pilote CL-289*. Le chiffre d'affaires s'est établi à \$ 214,7 millions, par rapport à \$ 143,9 millions à l'exercice précédent. Cette progression a entraîné un accroissement substantiel du bénéfice d'exploitation, qui a atteint \$ 17,8 millions comparativement à \$ 7,4 millions l'an dernier.

Ventes
(millions de dollars)
Exercices clos les 31 janvier



Défense

L'exécution de la commande de CL-289 d'une valeur de \$ 400 millions, passée en 1987 par l'Allemagne de l'Ouest et la France, s'est déroulée à bon rythme. La *Division des systèmes de reconnaissance* a livré à son partenaire allemand Dornier GmbH tous les composants nécessaires à l'assemblage des systèmes requis pour les essais de validation. La Division s'est aussi engagée dans la production des premiers systèmes de série.

Les essais de validation, qui se sont déroulés en Allemagne de l'Ouest au début de 1990, ont permis de vérifier la performance et la capacité d'exploitation du CL-289. La livraison des premiers systèmes destinés aux opérations doit débiter au cours de 1990, pour se terminer en 1992.

La validation viendra appuyer les efforts de commercialisation de la Division auprès des divers pays qui ont manifesté leur intérêt pour les capacités et l'efficacité du système CL-289.

La Division des systèmes de reconnaissance s'est aussi employée en 1989-90 à faire la démonstration des caractéristiques et des avantages du système à engin télépilote Sentinel CL-227*. Un programme d'évaluation conjoint des forces armées canadiennes et américaines a été mené sur la version terrestre tout au long de l'exercice et s'est poursuivi pendant le premier trimestre de 1990-91. Quant à la version maritime du CL-227, elle a fait l'objet d'une présentation aux représentants de l'OTAN en août 1989.

La *Division des aéronefs militaires* a continué de fournir des services de soutien technique intégré pour les chasseurs CF-18 des Forces canadiennes. Depuis le début du programme en novembre 1986, 22 appareils CF-18 ont été soumis à des contrôles par échantillonnage ou ont fait l'objet de réparations et de modifications. Ce programme, dont la courbe d'apprentissage est maintenant achevée, représente environ 65 % des activités de la Division des aéronefs militaires.

Les nouvelles installations de la Division à l'aéroport international de Mirabel, qui sont entrées en activité en avril 1990, constituent le seul complexe de soutien militaire intégré au Canada. Dotées de laboratoires d'ingénierie à l'abri des fréquences radio, elles sont un important atout, tant sur le plan de la productivité que sur celui de la diversification des activités de soutien technique.

Shorts occupe environ un tiers du marché mondial des systèmes de défense aérienne de courte portée. Elle produit actuellement le missile Javelin* pour le ministère de la Défense du Royaume-Uni et pour d'autres clients à l'exportation. Le missile Starstreak*, qui est en cours de développement pour l'armée britannique, doit entrer dans la phase de production initiale en 1990. *Shorts* explore maintenant les possibilités de marchés d'exportation pour ce système.

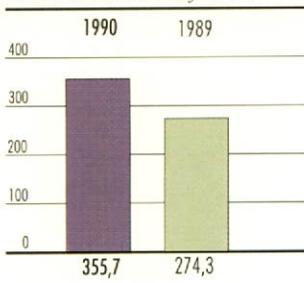


Essais de validation du système de reconnaissance aérienne CL-289 en Allemagne de l'Ouest.

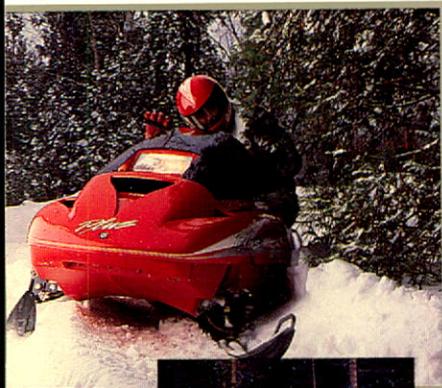
Ventes

(millions de dollars)

Exercices clos les 31 janvier

**Produits de consommation motorisés**

Modèle Plus de la ligne Formula de Ski-Doo qui s'impose dans le segment «haute performance» du marché de la motoneige.



Motoneige utilitaire de marque Lynx fabriquée en Finlande.

Produits de consommation motorisés

Trois divisions, soit la Division motoneige, la Division des produits marins et la Division de Guns kirchen de Bombardier-Rotax, se trouvent regroupées dans le secteur des produits de consommation motorisés.

Reflétant surtout la première saison commerciale complète de la motomarine Sea-Doo depuis sa mise en marché en 1988, les ventes de Bombardier dans ce secteur ont enregistré une hausse de 30 %. Elles se chiffrent à \$ 355,7 millions pour l'exercice 1989-90, comparativement à \$ 274,3 millions l'an dernier. Le bénéfice d'exploitation du secteur s'établit à \$ 10,7 millions par rapport à \$ 14 millions en 1988-89. Ce recul dans le rendement est attribuable, d'une part, aux coûts de lancement de la motomarine Sea-Doo et, d'autre part, à un accroissement des coûts de ventes et des frais d'exploitation reliés à la motoneige.

Les ventes de la *Division motoneige* ont été supérieures à celles de la saison précédente, mais n'ont pas atteint le volume anticipé, ce qui a entraîné des dépenses supplémentaires pour la mise en place de programmes accélérés de marketing et un niveau plus élevé de stocks en fin d'exercice.

La nouvelle famille de modèles de randonnée Safari* a reçu un accueil favorable, en dépit de certains problèmes de rodage qui ont depuis été réglés. Quant aux modèles de la ligne Formula*, ils ont continué d'assurer une bonne présence à Bombardier dans le segment «haute performance» du marché.

En 1989-90, le marché nord-américain de la motoneige, que Bombardier partage avec trois autres fabricants, a connu une cinquième saison consécutive de croissance, confirmant l'intérêt soutenu des consommateurs pour la pratique de ce sport. Les ventes au détail de l'industrie ont atteint 136 400 unités pour la période de 12 mois close le 31 mars 1990, comparativement à 129 000 unités pour la même période l'an dernier.

Dans ce marché en progression, Bombardier a conservé son avance au Canada, mais sa stratégie de commercialisation visant à lui assurer une présence plus forte aux États-Unis n'a pas donné les résultats escomptés. Cette stratégie sera donc réajustée pendant l'exercice en cours.

En Europe, Bombardier occupe une part dominante du marché de la motoneige, à la fois par ses exportations depuis le Canada et par la production des usines qu'elle détient en Finlande et en Suède grâce à une participation de 50 % dans la société Scanhold Oy.

En 1989-90, le marché européen de la motoneige, qui se situe principalement en Finlande et en Scandinavie, a connu une croissance parallèle à celle constatée en Amérique du Nord. L'industrie, représentée essentiellement par les quatre mêmes grands fabricants qui se font concurrence en Amérique du Nord, a enregistré des ventes au détail de l'ordre de 24 300 unités pour la période de 12 mois close le 31 mars 1990, en comparaison de 21 700 unités pour la même période l'année précédente.

L'intérêt pour le sport de la motoneige a connu une recrudescence des deux côtés de l'Atlantique en 1990, à l'occasion du Raid Harricana, le premier rallye international de motoneige inspiré du célèbre raid automobile Paris-Dakar, qui s'est déroulé dans le Grand Nord québécois. Bombardier a été associée de près à cet événement à la fois comme commanditaire, concurrent et fournisseur de matériel et de services de soutien technique.

En 1989-90, la *Division des produits marins* a démarré sa première production en série de motomarines Sea-Doo. L'intérêt que ce véhicule avait suscité lors de son lancement s'est concrétisé dans les succès de vente remportés sur l'ensemble du marché nord-américain. La demande a d'ailleurs justifié une augmentation de la production en 1990.

Sur le plan commercial, la Division a poursuivi la mise en place de son réseau nord-américain de distribution et de vente. Ce réseau compte maintenant 550 concessionnaires et devrait passer à 700 lors de l'exercice 1990-91. Des ententes ont, par ailleurs, été signées avec des distributeurs en Europe et en Asie.

Trois fabricants dominent à l'heure actuelle l'industrie de la motomarine, Bombardier étant le plus récent à y entrer. Surtout concentré en Amérique du Nord, le marché est relativement jeune et en pleine croissance. Les ventes au détail de l'ensemble de l'industrie ont totalisé environ 100 000 unités en 1989.

La supériorité de la motomarine Sea-Doo a été de nouveau reconnue cette année par trois publications américaines spécialisées, à la suite d'essais réalisés sur les divers véhicules disponibles dans l'ensemble de l'industrie. Bombardier se trouve donc bien placée pour accroître sa part du marché de la motomarine. En complément à son modèle standard, la Division des produits marins lance cette saison un modèle de randonnée d'une capacité de trois passagers, destiné au segment «famille».

En Autriche, la *Division de Gunskirchen de Bombardier-Rotax* a vu ses ventes augmenter de façon sensible en raison de ses livraisons de moteurs à la Division des produits marins pour la première production en série de la motomarine Sea-Doo. Environ 55 % de ses ventes de moteurs ont été réalisées auprès de divisions ou filiales de Bombardier, le reste étant réparti entre le marché industriel, le marché de la motocyclette et celui des avions ultra-légers où le moteur Rotax* occupe une part d'environ 80 %.

Sociétés de services financiers

Le marché du financement des stocks de concessionnaires a connu en 1989 une année difficile, particulièrement dans l'industrie des produits marins où les ventes au détail ont enregistré une baisse de 4,8 % sur celles de l'année précédente, après avoir connu une croissance continue pendant six ans.

Dans ce contexte, les sociétés de services financiers Crédit Bombardier Ltée au Canada et Bombardier Capital, Inc. (précédemment Bombardier Credit, Inc.) aux États-Unis ont intensifié leurs efforts de marketing et ont vu leur volume de financement atteindre \$ 863,5 millions, en hausse de 60,5 % par rapport à \$ 537,9 millions pour l'exercice 1988-89. Il en est résulté une augmentation similaire dans la moyenne des comptes-clients. Celle-ci est passée de \$ 227 millions au 31 janvier 1989 à \$ 365,5 millions au 31 janvier 1990, malgré la vente de \$ 80 millions de comptes à



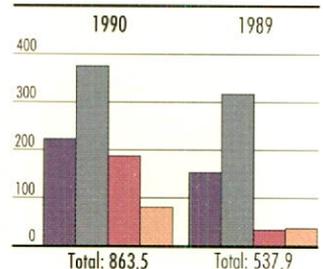
La motomarine Sea-Doo est équipée du fameux moteur Rotax produit par la filiale autrichienne Bombardier-Rotax.



Volume de financement

(millions de dollars)

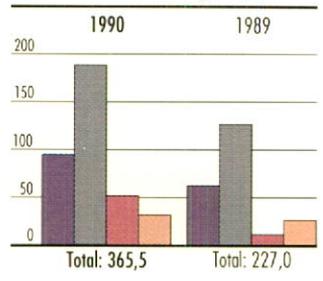
Exercices clos les 31 janvier



Comptes à recevoir (moyenne)

(millions de dollars)

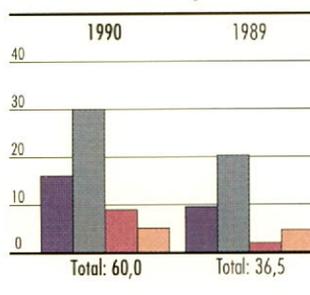
Exercices clos les 31 janvier



Revenus

(millions de dollars)

Exercices clos les 31 janvier



recevoir à la Fiducie de Crédit Bombardier (Bombardier Credit Trust) le 31 janvier 1990. Cette fiducie a été créée en vertu des lois de la province d'Ontario pour acheter des comptes à recevoir de Crédit Bombardier Ltée. Ces achats sont financés par l'émission de billets à ordre à court terme.

Aux États-Unis, Bombardier Capital, Inc. a augmenté progressivement son programme de papier commercial qui atteignait \$ 234 millions au terme de l'exercice 1989-90.

L'accroissement du volume de financement des deux filiales s'est aussi traduit par une hausse de 64,4 % des revenus, qui ont totalisé \$ 60 millions comparativement à \$ 36,5 millions en 1988-89. Le bénéfice net a toutefois enregistré une diminution de 15,6 %, s'établissant à \$ 10,8 millions par rapport au bénéfice net de \$ 12,8 millions réalisé l'année précédente. Cet écart s'explique par l'augmentation des provisions pour mauvaises créances, une mesure de prudence prise par les deux sociétés face à un climat économique qui demeure incertain.

Résultats consolidés**État consolidé des résultats**

Comme il a été mentionné au début de la première section de cette analyse, le bénéfice des activités poursuivies avant impôts s'élève à \$ 117,2 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1990, comparativement à \$ 108,8 millions pour l'exercice précédent.

Afin de se conformer dès 1990 aux nouvelles normes de l'Institut canadien des comptables agréés relatives aux éléments extraordinaires et aux activités abandonnées, les recommandations ont été appliquées de façon rétroactive et ont eu pour effet de déduire des impôts sur le revenu de l'exercice les récupérations d'impôt découlant de l'utilisation d'avantages fiscaux non comptabilisés. En 1989-90, les impôts sur le revenu totalisent \$ 25,7 millions, par rapport à \$ 19,9 millions en 1988-89, pour des taux d'imposition effectifs de 21,9 % et 18,3 %, respectivement. Ces variations d'impôts sont expliquées à la note 13 des états financiers.

Après comptabilisation des impôts, le bénéfice non dilué des activités poursuivies s'établit à \$ 91,5 millions, soit \$ 1,36 par action, pour l'exercice clos le 31 janvier 1990, comparativement à \$ 88,9 millions, soit aussi \$ 1,36 par action, l'an dernier.

En comparaison du bénéfice net non dilué de l'exercice 1988-89, qui prenait en compte une perte de \$ 20,6 millions pour un secteur abandonné et qui s'établissait à \$ 68,3 millions, soit \$ 1,03 par action, le bénéfice net non dilué de l'exercice 1989-90 se chiffre à \$ 91,5 millions, soit \$ 1,36 par action.

Bilan consolidé

L'inscription au bilan consolidé des comptes de deux nouvelles filiales, Short Brothers PLC et ANF-Industrie, ainsi que l'expansion des secteurs d'activités ont fait passer l'actif total de la Société de \$ 871,4 millions en 1988-89 à \$ 1 526,9 millions en 1989-90. Étant donné la consolidation très récente de ces nouveaux comptes, l'actif consolidé a été financé à raison de 36,3 % par l'avoir des actionnaires et les billets convertibles en 1989-90, comparativement à 46,7 % en 1988-89. La Société prévoit se rapprocher de nouveau en 1990-91 de l'objectif de 45 % qu'elle s'est fixé.

Au 31 janvier 1990, le fonds de roulement (l'actif à court terme moins le passif à court terme) s'élevait à \$ 334,5 millions, en regard de \$ 214,7 millions au 31 janvier 1989. Le rapport du fonds de roulement (l'actif à court terme divisé par le passif à court terme) est passé de 1,6 au 31 janvier 1989 à 1,4 au 31 janvier 1990.

État consolidé de l'évolution de la situation financière

Les liquidités utilisées pour des activités d'exploitation se sont chiffrées à \$ 106,9 millions pour l'exercice clos le 31 janvier 1990, comparativement à des liquidités provenant des activités d'exploitation de \$ 22,6 millions pour l'exercice précédent. Cet écart s'explique par une augmentation de \$ 127,9 millions de la variation nette des soldes hors caisse du fonds de roulement.

Quant aux liquidités utilisées pour des activités d'investissement, elles s'élèvent à \$ 176 millions pour l'exercice 1989-90, en comparaison d'un solde de \$ 3,4 millions qui a été dégagé en 1988-89 grâce aux liquidités provenant de l'acquisition d'une participation dans la société BN Constructions Ferroviaires et Métalliques S.A.

Au chapitre des activités d'investissement de 1989-90, les acquisitions d'immobilisations se sont élevées à \$ 92,1 millions comparativement à \$ 50,8 millions en 1988-89. Elles ont été affectées principalement aux travaux de construction des nouvelles installations de la Division des avions militaires à Mirabel et à un programme de réorganisation des usines de Canadair.

De plus, une somme de \$ 22 millions a été injectée dans les sociétés de services financiers pour soutenir leur croissance, en regard de \$ 4,2 millions l'an dernier. Enfin, l'acquisition de Short Brothers PLC a nécessité des liquidités au montant de \$ 58,3 millions dont le détail est donné à la note 2 a) des états financiers.

En ce qui a trait aux liquidités provenant des activités de financement, elles s'élèvent à \$ 108,2 millions en 1989-90 comparativement à \$ 14,1 millions en 1988-89. L'augmentation de la dette à long terme au cours de l'exercice 1989-90 provient de l'émission par la Société mère d'obligations au montant de US\$ 25 millions et de l'utilisation par différentes filiales de financement à long terme à coût très compétitif.

Au cours de l'exercice 1989-90, la Société a aussi mis en place un financement de US\$ 170 millions pour couvrir les coûts non récurrents reliés à la fabrication du biréacteur de transport régional RJ. Ce financement est sous forme de billets subordonnés, non garantis, convertibles en actions subalternes à droit de vote classe B au gré de Bombardier. Il est reçu en quatre tranches, dont la première au montant de US\$ 42,5 millions a été versée à la Société au troisième trimestre de l'exercice.

Enfin, les bons de souscription attachés à des actions privilégiées Série 1 de Bombardier Inc., émis le 20 juin 1986, sont parvenus à échéance le 30 juin 1989. Les conversions qui ont été exercées par les porteurs de ces bons ont représenté un apport en capital de \$ 18,3 millions.

En 1989-90, la combinaison des liquidités reliées aux activités d'exploitation, d'investissement et de financement a fait passer les liquidités de \$ 150 millions au début de l'exercice à des liquidités déficitaires de \$ 24,7 millions en fin d'exercice.

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. Pour l'exercice 1990-91, les acquisitions d'immobilisations prévues s'élèvent à \$ 200 millions et excéderont le niveau habituel en raison des investissements requis pour mener à bien l'organisation de la production de l'appareil RJ et pour entreprendre la modernisation des équipements et des usines de Shorts, ainsi que la rationalisation et l'informatisation des moyens de fabrication de ANF-Industrie. Une fois achevés ces trois programmes spécifiques, la moyenne annuelle des acquisitions d'immobilisations sera ramenée à la norme antérieure.

Une autre politique de la Société établit le montant total des dividendes à environ 30 % du bénéfice net de l'exercice précédent. Ainsi, au cours de l'exercice 1989-90, le montant total des dividendes sur les actions ordinaires et sur les actions privilégiées Série 1 s'est élevé à \$ 21 millions. En se basant sur le taux du dividende trimestriel payable le 31 mai 1990 sur les actions ordinaires et le dividende annuel actuel sur les actions privilégiées Série 1, le montant prévu des dividendes à verser en 1990-91 s'élève à \$ 26 millions.

Compte tenu de ce qui précède, la Société considère que ses liquidités, les fonds générés prévus et d'autres sources de financement dont elle dispose seront suffisants pour lui permettre de mettre à exécution son programme d'acquisitions d'immobilisations, assurer une croissance planifiée tant par le volume des ventes que par les acquisitions d'autres sociétés et généralement lui permettre de faire face à ses obligations.

Risques et incertitudes

Pour Bombardier, qui réalise plus de 85 % de ses ventes à l'extérieur du Canada, l'appréciation du dollar canadien exerce un impact négatif sur la rentabilité.

Bien que Bombardier ait pour politique de se prémunir contre les risques inhérents aux fluctuations des taux de change lorsqu'elle signe d'importants contrats en devises étrangères, de telles mesures préventives sont difficilement applicables dans le cas des produits destinés aux marchés de consommation.

Par ailleurs, les taux d'intérêt élevés qui ont cours au Canada se répercutent défavorablement sur le coût des emprunts à long et à court termes et, pour Bombardier, compliquent la mise en place de financements compétitifs pour les marchés d'exportation.

(millions de dollars)

Sommaire de l'exploitation

Exercices clos les 31 janvier	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983
Ventes par secteur d'activités								
poursuivies								
Matériel de transport	\$ 682,8	\$ 347,3	\$ 492,9	\$ 403,6	\$ 312,1	\$ 221,3	\$ 148,0	\$ 193,8
Produits de consommation motorisés	355,7	274,3	240,7	206,3	171,9	145,7	113,6	128,5
Aéronautique	840,6	630,7	554,7	287,6*	-	-	-	-
Défense	214,7	143,9	100,8	92,0*	64,7	33,7	132,8	90,5
Total	\$2 093,8	\$1 396,2	\$1 389,1	\$ 989,5	\$ 548,7	\$ 400,7	\$ 394,4	\$ 412,8
Bénéfice (perte) par secteur d'activités poursuivies								
Matériel de transport	\$ 15,9	\$ 46,9	\$ 48,0	\$ 32,1	\$ 20,2	\$ 30,1	\$ 25,8	\$ 14,8
Produits de consommation motorisés	10,7	14,0	12,4	7,1	2,9	6,1	(13,3)	(13,8)
Aéronautique	69,8	34,8	39,7	15,4*	-	-	-	-
Défense	17,8	7,4	0,6	0,4*	2,5	3,5	15,3	8,7
Services financiers	3,0	5,7	2,1	(0,8)	1,4	0,9	1,3	1,9
Total	117,2	108,8	102,8	54,2	27,0	40,6	29,1	11,6
Impôts sur le revenu	25,7	19,9	23,8	11,4	10,8	16,2	11,4	5,2
Bénéfice des activités poursuivies	91,5	88,9	79,0	42,8	16,2	24,4	17,7	6,4
Bénéfice (perte) du secteur abandonné	-	(20,6)	(12,2)	3,3	(0,1)	(14,3)	(11,4)	(0,3)
Bénéfice net	\$ 91,5	\$ 68,3	\$ 66,8	\$ 46,1	\$ 16,1	\$ 10,1	\$ 6,3	\$ 6,1

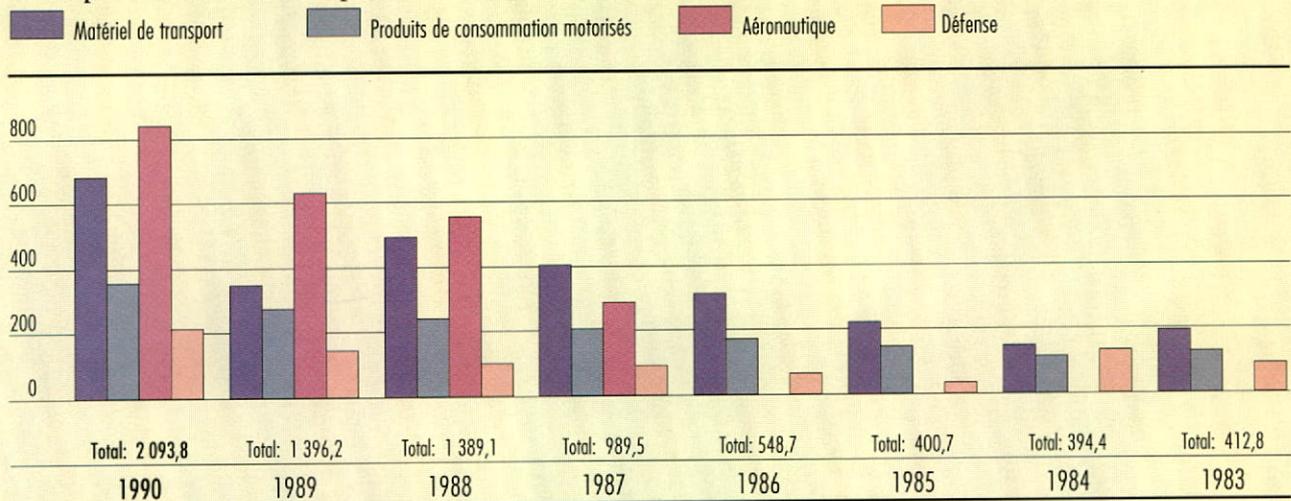
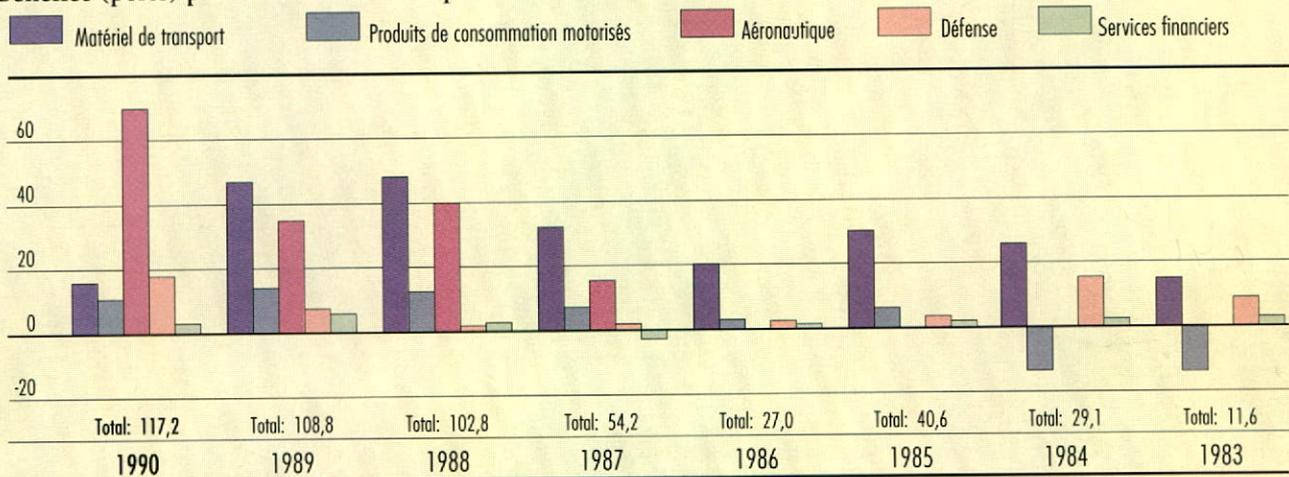
* 5 mois pour le secteur aéronautique et les divisions des systèmes de reconnaissance et des aéronefs militaires.

Par action ordinaire (dollars)

Bénéfice des activités poursuivies	1,36	1,36	1,20	0,76	0,33	0,54	0,41	0,15
Bénéfice net	1,36	1,03	1,00	0,82	0,33	0,22	0,14	0,14
Taux du dividende								
Classe A	0,250	0,220	0,150	0,08125	0,050	0,01875	-	-
Classe B	0,275	0,245	0,175	0,10625	0,075	0,04375	-	-

Informations générales

Exercices clos les 31 janvier	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983
Ventes à l'exportation provenant du Canada	\$1 245,3	\$ 782,0	\$ 998,0	\$ 715,0	\$ 348,6	\$ 182,0	\$ 171,8	\$ 215,2
Acquisitions d'immobilisations	\$ 92,1	\$ 50,8	\$ 46,1	\$ 40,2	\$ 11,4	\$ 19,4	\$ 21,5	\$ 13,9
Amortissement	\$ 42,7	\$ 39,6	\$ 24,2	\$ 18,1	\$ 17,0	\$ 11,2	\$ 8,7	\$ 9,7
Fonds de roulement	\$ 334,5	\$ 214,7	\$ 181,6	\$ 171,8	\$ 107,3	\$ 160,2	\$ 130,5	\$ 110,7
Nombre d'actions ordinaires en fin d'exercice (millions)	65,7	62,8	63,1	63,0	51,4	44,6	43,8	43,6
Actionnaires inscrits	10 025	10 707	12 194	10 017	6 306	5 430	6 613	7 786

Ventes par secteur d'activités poursuivies (millions de dollars)

Bénéfice (perte) par secteur d'activités poursuivies (millions de dollars)

Bilan consolidé

Aux 31 janvier	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983
Actif à court terme	\$ 1 104,2	\$ 554,1	\$ 485,2	\$ 433,7	\$ 277,9	\$ 274,6	\$ 212,1	\$ 226,7
Immobilisations	333,1	259,9	198,9	180,4	111,8	124,3	98,8	87,7
Placements et autres actifs	89,6	57,4	69,1	54,5	30,3	28,3	26,4	23,7
Total de l'actif	\$ 1 526,9	\$ 871,4	\$ 753,2	\$ 668,6	\$ 420,0	\$ 427,2	\$ 337,3	\$ 338,1
Passif à court terme	\$ 769,7	\$ 339,4	\$ 303,6	\$ 261,9	\$ 170,6	\$ 114,4	\$ 81,6	\$ 116,0
Avances nettes sur un contrat	-	-	-	-	39,5	132,5	77,0	32,6
Dette à long terme	147,0	70,6	65,4	74,1	35,2	39,8	49,0	66,9
Autres passifs à long terme	55,6	54,5	9,5	8,2	7,4	6,6	6,2	5,8
Billets convertibles	50,4	-	-	-	-	-	-	-
Actions privilégiées	39,1	40,0	40,0	40,0	-	-	-	-
Avoir des actionnaires (actions ordinaires)	465,1	366,9	334,7	284,4	167,3	133,9	123,5	116,8
Total du passif	\$ 1 526,9	\$ 871,4	\$ 753,2	\$ 668,6	\$ 420,0	\$ 427,2	\$ 337,3	\$ 338,1
Avoir des actionnaires par action ordinaire	\$ 7,08	\$ 5,84	\$ 5,31	\$ 4,51	\$ 3,25	\$ 3,00	\$ 2,82	\$ 2,68

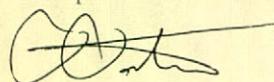
Rapport de la Direction

Le rapport annuel de Bombardier Inc. pour l'exercice clos le 31 janvier 1990 et les états financiers qu'il contient ont été préparés par la Direction de la Société et approuvés par le Conseil d'administration. Le Comité de vérification du Conseil a la responsabilité d'examiner en détail les états financiers et de veiller à ce que soient bien appliqués les systèmes de contrôle interne, les politiques de gestion et les méthodes de comptabilité adoptés par la Société.

Les états financiers qui paraissent dans le présent rapport annuel ont été préparés conformément aux conventions comptables qui sont contenues audit rapport et que nous jugeons appropriées aux activités de la Société. Les vérificateurs nommés par les actionnaires, Caron Bélanger Ernst & Young, ont vérifié ces états financiers et leur rapport figure ci-dessous.

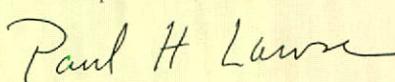
Tous les renseignements donnés dans le présent rapport annuel sont en accord avec les états financiers qu'il contient.

Le vice-président et trésorier



Pierre Poitras

Le vice-président, Finances



Paul H. Larose

Rapport des vérificateurs

Aux actionnaires de Bombardier Inc.,

Nous avons vérifié le bilan consolidé de Bombardier Inc. (une société canadienne) aux 31 janvier 1990 et 1989 et les états consolidés des résultats, de l'avoir des actionnaires et de l'évolution de la situation financière pour les exercices clos à ces dates. Nos vérifications ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et ont comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement la situation financière de la Société aux 31 janvier 1990 et 1989 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, appliqués, après répercussion rétroactive de l'adoption de la méthode de comptabilisation des éléments extraordinaires et des activités abandonnées tel qu'il est mentionné à la note 1 afférente aux états financiers consolidés, de la même manière au cours des deux exercices.

Caron Bélanger Ernst & Young

Comptables agréés

Le 9 mars 1990

(à l'exception de la note 16 pour laquelle la date est le 26 avril 1990)

Données trimestrielles

(non vérifiées)

(millions de dollars)

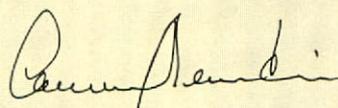
Exercices clos les 31 janvier	1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989
		Premier trimestre		Deuxième trimestre		Troisième trimestre		Quatrième trimestre
Ventes nettes	\$ 364,1	\$ 326,7	\$ 412,1	\$ 289,8	\$ 481,4	\$ 420,3	\$ 836,2	\$ 359,4
Bénéfice des activités poursuivies	\$ 21,4	\$ 19,3	\$ 21,1	\$ 24,2	\$ 18,7	\$ 28,5	\$ 30,3	\$ 16,9
Bénéfice net (perte nette)	\$ 21,4	\$ 18,5	\$ 21,1	\$ 23,6	\$ 18,7	\$ 27,7	\$ 30,3	\$ (1,5)
Par action ordinaire (dollars)								
Bénéfice des activités poursuivies	0,33	0,29	0,31	0,37	0,27	0,44	0,45	0,26
Bénéfice net (perte nette)	0,33	0,28	0,31	0,36	0,27	0,43	0,45	(0,04)
Action classe B								
Variation des cours								
Haut	13 5/8	10 3/8	16 1/8	12 3/8	18	13 5/8	17 1/8	13 1/2
Bas	11 3/8	7 7/8	11 1/8	9 1/8	15 1/4	11	14 3/8	11 3/4
Dividende	0,085	0,075	0,060	0,050	0,065	0,060	0,065	0,060

Aux 31 janvier 1990 et 1989
(millions de dollars)

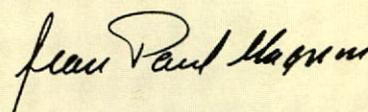
	Notes	1990	1989
Actif			
Actif à court terme			
Encaisse et dépôts à terme		\$ 79,7	\$ 150,0
Comptes clients		428,8	174,0
Stocks	3	583,5	220,2
Frais payés d'avance		12,2	9,9
		1 104,2	554,1
Immobilisations			
Terrains, bâtiments, équipement et autres	4	795,5	638,1
Amortissement accumulé		462,4	378,2
		333,1	259,9
Placements et autres actifs			
	5	89,6	57,4
		\$ 1 526,9	\$ 871,4
Passif			
Passif à court terme			
Emprunts de banque		\$ 104,4	\$ -
Comptes fournisseurs et frais courus		622,0	328,3
Impôts sur le revenu		13,3	5,7
Partie de la dette à long terme échéant en deçà d'un an		30,0	5,4
		769,7	339,4
Dette à long terme			
	6	147,0	70,6
Provision pour allocations de départ et charges de retraite			
	7	42,0	41,6
Participation minoritaire			
		13,6	12,9
Billets convertibles et avoir des actionnaires			
Billets convertibles	8	50,4	-
Avoir des actionnaires		504,2	406,9
		554,6	406,9
		\$ 1 526,9	\$ 871,4

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

Au nom du Conseil d'administration,



Laurent Beaudoin, administrateur



Jean Paul Gagnon, administrateur

Pour les exercices clos les 31 janvier 1990 et 1989
(millions de dollars)

	1990		1989	
	Nombre	Montant	Nombre	Montant
Capital social (note 9)				
Actions privilégiées, série 1				
Solde au début de l'exercice	1 600 000	\$ 40,0	1 600 000	\$ 40,0
Achats pour annulation	(33 700)	(0,9)	-	-
Solde à la fin de l'exercice	1 566 300	39,1	1 600 000	40,0
Actions classe A (droits de vote multiples)				
Solde au début de l'exercice	25 688 445	57,1	26 140 012	58,1
Conversion d'actions classe A en actions classe B	(565 197)	(1,3)	(407 067)	(0,9)
Achats pour annulation	(82 100)	(0,1)	(44 500)	(0,1)
Solde à la fin de l'exercice	25 041 148	55,7	25 688 445	57,1
Actions subalternes à droit de vote classe B				
Solde au début de l'exercice	37 140 189	149,0	36 914 963	146,6
Émission en vertu du régime d'options d'achat d'actions (note 10)	136 125	0,7	36 000	0,2
Émission aux employés contre espèces	208 473	3,4	210 655	2,7
Émission à la conversion de bons de souscription	3 047 192	18,3	131 304	0,8
Conversion d'actions classe A en actions classe B	565 197	1,3	407 067	0,9
Achats pour annulation	(439 400)	(1,8)	(559 800)	(2,2)
Solde à la fin de l'exercice	40 657 776	170,9	37 140 189	149,0
Total du capital social		265,7		246,1
Bénéfices non répartis				
Solde au début de l'exercice		176,3		130,0
Bénéfice net		91,5		68,3
Prime nette sur achats d'actions		(4,8)		(3,8)
Dividendes versés:				
Actions privilégiées		(3,8)		(3,5)
Actions ordinaires		(17,2)		(14,7)
Solde à la fin de l'exercice		242,0		176,3
Redressements de conversion reportés (note 11)		(3,5)		(15,5)
Total de l'avoir des actionnaires		\$ 504,2		\$ 406,9

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

Pour les exercices clos les 31 janvier 1990 et 1989
(millions de dollars)

	Notes	1990	1989
Ventes nettes	19	\$ 2 093,8	\$ 1 396,2
Coût des ventes et frais d'exploitation		1 974,4	1 298,9
Bénéfice d'exploitation		119,4	97,3
Intérêts sur la dette à long terme		7,5	5,3
Intérêts et autres dépenses (revenus)	12	(5,3)	(16,8)
		2,2	(11,5)
Bénéfice des activités poursuivies avant impôts sur le revenu		117,2	108,8
Impôts sur le revenu	13	25,7	19,9
Bénéfice des activités poursuivies		91,5	88,9
Perte du secteur abandonné	14	-	(20,6)
Bénéfice net		\$ 91,5	\$ 68,3
Par action ordinaire:			
Non dilué -			
Bénéfice des activités poursuivies		\$ 1,36	\$ 1,36
Bénéfice net		\$ 1,36	\$ 1,03
Dilué -			
Bénéfice des activités poursuivies		\$ 1,31	\$ 1,28
Bénéfice net		\$ 1,31	\$ 1,00
Nombre moyen d'actions en circulation durant l'exercice		64 466 412	62 767 604

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

Pour les exercices clos les 31 janvier 1990 et 1989
(millions de dollars)

	1990	1989
Activités d'exploitation		
Bénéfice des activités poursuivies	\$ 91,5	\$ 88,9
Items n'affectant pas le fonds de roulement:		
Amortissement	42,7	39,6
Bénéfice net des sociétés exclues de la consolidation	(2,9)	(5,0)
Provision pour allocations de départ et charges de retraite	(4,0)	5,2
Participation minoritaire	(0,1)	(0,1)
Fonds de roulement provenant des activités poursuivies	127,2	128,6
Perte d'un secteur abandonné avant amortissement	-	(2,6)
Dividendes versés	(21,0)	(18,2)
Variation nette des soldes hors caisse du fonds de roulement liés à l'exploitation	(213,1)	(85,2)
Liquidités provenant (utilisées pour) des activités d'exploitation	(106,9)	22,6
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	(92,1)	(50,8)
Investissements dans des sociétés exclues de la consolidation	(22,0)	(10,4)
Acquisition de ANF-Industrie	6,9	-
Acquisition de Short Brothers PLC	(58,3)	-
Acquisition d'une participation dans BN Constructions Ferroviaires et Métalliques S.A.	-	84,0
Redressements de conversion reportés applicables aux liquidités	(10,0)	(18,0)
Autres	(0,5)	(1,4)
Liquidités provenant (utilisées pour) des activités d'investissement	(176,0)	3,4
Activités de financement		
Emprunts à long terme	53,5	21,3
Diminution de la dette à long terme	(10,0)	(4,8)
Émission de billets convertibles	49,9	-
Émissions d'actions	22,4	3,7
Achats d'actions pour annulation	(7,6)	(6,1)
Liquidités provenant des activités de financement	108,2	14,1
Augmentation (diminution) des liquidités	(174,7)	40,1
Situation des liquidités au début de l'exercice	150,0	109,9
Situation des liquidités à la fin de l'exercice	\$ (24,7)	\$ 150,0

La situation des liquidités représente l'encaisse et les dépôts à terme moins les emprunts de banque.

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

Pour les exercices clos les 31 janvier 1990 et 1989

Principes de consolidation

Les états financiers consolidés exprimés en dollars canadiens comprennent les comptes de la Société, de ses filiales et de sa compagnie satellite de la façon indiquée ci-dessous:

Principales entités légales	Participation détenue	Mode de comptabilisation	Méthode de conversion
ANF-Industrie (France)	100,0 %	Consolidation	Autonome
Auburn Technology, Inc. (antérieurement Alco Power, Inc.) (États-Unis)	100,0 %	Consolidation	Intégrée
BN Constructions Ferroviaires et Métalliques S.A. («BN») (Belgique)	90,6 %	Consolidation	Autonome
Bombardier Capital, Inc. (antérieurement Bombardier Credit, Inc.) (États-Unis)	100,0 %	Valeur de consolidation ¹	Autonome
Bombardier Corporation (États-Unis)	100,0 %	Consolidation	Intégrée
Bombardier-Rotax GmbH (Autriche)	100,0 %	Consolidation	Autonome
Canadair Aviation Services GmbH (Allemagne)	100,0 %	Consolidation	Intégrée
Canadair Challenger, Inc. (États-Unis)	100,0 %	Consolidation	Intégrée
Crédit Bombardier Ltée (Canada)	100,0 %	Valeur de consolidation ¹	
Pullman Technology Inc. (États-Unis)	100,0 %	Consolidation	Intégrée
Scanhold OY (Finlande)	50,0 %	Valeur de consolidation	Intégrée
Short Brothers PLC (Irlande du Nord)	100,0 %	Consolidation	Autonome
The Transportation Group, Inc. (États-Unis)	100,0 %	Consolidation	Intégrée

¹ Ces filiales sont présentées à la valeur de consolidation car elles pourvoient principalement au financement de stocks auprès de distributeurs et concessionnaires et, par conséquent, leurs opérations diffèrent sensiblement de celles des autres sociétés du groupe. La direction est d'avis qu'une présentation plus significative découle de l'exclusion de ces filiales de la consolidation (voir la note 17 b)).

L'achalandage est amorti selon le mode linéaire sur des périodes ne dépassant pas quarante ans.

Au cours de l'exercice 1989, la filiale Canadair Inc. a été fusionnée avec la Société. De plus, toutes les actions catégorie A et B émises par une filiale au gouvernement du Canada lors de l'acquisition de Canadair Inc. ont été rachetées pour une considération monétaire de \$ 15 000. Bien que les opérations de Canadair couvrent une période de treize mois, ceci n'a aucune incidence significative sur les états financiers consolidés de 1989.

Conversion des devises étrangères

Les établissements étrangers se répartissent en deux catégories: les établissements intégrés et les établissements autonomes.

a) Établissements intégrés et postes en devises étrangères

Ils sont convertis en dollars canadiens en utilisant 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 l'exercice. Les gains ou pertes résultant de la conversion sont compris dans l'état des résultats, sauf ceux découlant de la conversion de la dette à long terme qui sont reportés et amortis jusqu'à l'échéance de celle-ci d'après la méthode de l'amortissement linéaire.

b) Établissements autonomes

Tous les éléments du bilan sont convertis aux cours en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains ou pertes en résultant sont présentés sous la rubrique «Redressements de conversion reportés» de l'avoire des actionnaires. Les revenus et les dépenses sont convertis aux taux de change moyens de l'exercice.

Évaluation des stocks

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 plus bas du prix coûtant (méthodes du coût réel, du coût moyen ou de l'épuisement successif selon les secteurs) et 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'oeuvre directe et les frais généraux de fabrication.

b) Contrats à long terme et programmes

Une part importante des ventes de la Société découle de contrats à long terme et de programmes.

- Contrats à long terme

Les ventes et le bénéfice sur les contrats à long terme sont reconnus selon la méthode de l'avancement des travaux. Le degré d'avancement est établi en fonction des coûts encourus à date par rapport au total des coûts prévus pour l'ensemble du contrat (ou de façon approximative en fonction de la livraison des unités) en excluant pour certains contrats la matière première.

Les effets des changements dans le bénéfice global estimé pour chaque contrat sont enregistrés dans l'exercice où ils sont déterminés et les pertes, s'il en est, sont imputées en entier à l'exploitation lorsqu'elles sont anticipées.

- Programmes

Les ventes d'avions sont reconnues selon la méthode de l'avancement des travaux, lequel est déterminé en fonction de la livraison des unités, et le bénéfice est établi selon la méthode de comptabilisation par programme. En vertu de cette méthode, le coût des unités livrées est estimé périodiquement aux fins comptables, compte tenu de divers facteurs tels que la quantité estimée d'appareils à produire par programme, les ventes anticipées et les coûts de production prévus. Les effets des changements dans le bénéfice global estimé pour chaque programme sont comptabilisés de façon prospective. Le programme du biréacteur d'affaires Challenger inclut seulement les frais de fabrication, tandis que les autres programmes comprennent aussi les frais de développement et d'outillage ainsi qu'une partie des frais généraux et administratifs.

- Avances

Les avances reçues sur les contrats et programmes sont appliquées en réduction des stocks.

- Frais de financement

Les contrats et programmes qui font l'objet d'un financement particulier comprennent les intérêts et les frais d'emprunt afférents.

c) Frais de développement

La convention comptable s'appliquant aux frais de développement relatifs aux programmes est décrite ci-dessus à la rubrique «Contrats à long terme et programmes».

Les autres frais de développement encourus sont reportés et amortis selon les estimations de production, mais sur des périodes ne dépassant pas généralement cinq ans. S'il s'avère peu probable que ces frais de développement puissent être récupérés à même les revenus futurs afférents, alors le solde non amorti est imputé aux résultats de cet exercice. Ces frais sont compris dans les stocks de produits en cours.

Actif et passif à court terme

La Société opère dans quatre principaux secteurs d'activités, soit le Groupe matériel de transport, le Groupe produits de consommation motorisés, le Groupe aéronautique et le Groupe défense, lesquels diffèrent dans leur cycle d'exploitation normal. L'actif et le passif à court terme comprennent les éléments normalement réalisables et les sommes à payer au cours du cycle normal d'exploitation, lequel excède un an pour certains secteurs.

Immobilisations

Les immobilisations acquises par voie d'achat pur et simple ou de contrats de location-acquisition sont comptabilisées au coût. Pour les groupes aéronautique et défense, l'amortissement des immobilisations acquises antérieurement au 1^{er} janvier 1988 est calculé selon la méthode du solde dégressif, alors que pour les acquisitions à compter de cette date on a adopté le mode linéaire. L'amortissement des immobilisations de tous les autres secteurs est calculé selon le mode linéaire. Dans tous les cas, les taux sont basés sur la durée d'utilisation prévue de chaque élément d'actif, laquelle varie selon les circonstances.

Impôts sur le revenu

La Société comptabilise ses impôts selon la méthode du report d'impôt. Les avantages fiscaux découlant du report de pertes et des écarts temporaires donnant lieu à des reports d'impôts débiteurs ne sont pas comptabilisés sauf lorsque la Société a, dans l'année où ils surviennent, la quasi-certitude de voir se matérialiser à même les bénéfices futurs l'avantage fiscal s'y rattachant.

Coûts et obligations découlant des régimes de retraite

La Société et ses filiales offrent divers régimes de retraite à la plupart de leurs 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 de retraite accordées en échange des services courants est comptabilisé au cours de l'exercice durant lequel ils sont rendus. Les redressements découlant des prestations accordées au titre des services passés, des gains et pertes actuariels et de la différence entre les éléments d'actif des régimes de retraite et l'obligation actuarielle au début de l'exercice sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée de vie moyenne du reste de la carrière active des groupes d'employés couverts par les régimes.

Certaines filiales européennes de la Société comptabilisent une provision pour allocations de départ et prestations de retraite, qui représente les montants estimés qu'elles seront appelées à verser à leurs employés au moment de leur départ ou de leur retraite. Toute variation de cette provision est imputée à l'exploitation.

Pour les exercices clos les 31 janvier 1990 et 1989
(chiffres des tableaux en millions de dollars)

1. Modification de conventions comptables

La Société a décidé de se conformer dès 1990 aux nouvelles normes de l'Institut Canadien des Comptables Agréés relatives aux éléments extraordinaires et aux activités abandonnées. Les recommandations ont été appliquées de façon rétroactive et ont eu pour effet de déduire des impôts sur le revenu de l'exercice les récupérations d'impôt découlant de l'utilisation d'avantages fiscaux non comptabilisés au montant de \$ 9 900 000 en 1990 et \$ 19 300 000 en 1989. Le bénéfice par action a été calculé en tenant compte des modifications ci-dessus.

2. Acquisitions et disposition

a) Short Brothers PLC

i) En date du 3 octobre 1989, la Société a acquis du gouvernement du Royaume-Uni tout le capital social de Short Brothers PLC, un manufacturier de produits aéronautiques. L'acquisition a été comptabilisée selon la méthode de l'achat pur et simple et les résultats de Short Brothers PLC ont été consolidés à compter du 4 octobre 1989. Le coût d'acquisition a été de \$58 254 000 versé comptant.

L'excédent de la valeur comptable de l'actif net de Short Brothers PLC sur le prix d'achat de ses actions a été réparti de la façon décrite ci-dessous, en tenant compte de la juste valeur de cet actif net et des intentions et obligations de la Société faisant partie du contrat d'achat.

Comptes-clients		\$ 137,9
Stocks		
Contrats et programmes moins les avances	\$ 99,2	
Encaisse reçue et assignée à ces contrats et programmes	469,9	
	569,1	
Moins les provisions afférentes	(366,5)	
	202,6	
Déduire:		
Partie de l'excédent de la valeur comptable de l'actif net sur le prix d'achat (voir iii) ci-dessous)	(101,9)	100,7
Immobilisations	90,8	
Déduire:		
Partie de l'excédent de la valeur comptable de l'actif net sur le prix d'achat	(90,8)	-
Comptes-fournisseurs et frais courus		(155,6)
Dette à long terme		(24,7)
Coût d'acquisition (voir ii) ci-dessous)		\$ 58,3

ii) En plus du coût d'acquisition de \$ 58 254 000 mentionné ci-dessus, Short Brothers PLC a émis au gouvernement du Royaume-Uni un billet au montant de 60 000 000 livres sterling ne portant pas intérêt et échéant dans 30 ans. Le gouvernement pourra en exiger le remboursement par anticipation si la Société ne rencontre pas certains engagements découlant du contrat d'achat. Par contre, après 1993, le gouvernement renoncera au remboursement de ce billet par Short Brothers PLC en fonction du montant de certains déboursés effectués en Irlande du Nord (investissement dans des biens d'équipement, frais de recherche et de développement, frais de formation et certains coûts non récurrents sur les contrats et programmes). Comme la Société prévoit satisfaire aux engagements découlant du contrat et effectuer les déboursés requis, ce billet n'est pas inscrit dans les états financiers.

iii) L'excédent de la valeur comptable de l'actif net sur le prix d'achat déduit des stocks de contrats et programmes, ainsi que de l'encaisse reçue et assignée à ces contrats et programmes, est utilisé pour compenser les pertes éventuelles et assurer une certaine rentabilité à ceux-ci. Ce montant, majoré des intérêts gagnés sur l'encaisse ci-dessus, sera ainsi utilisé au cours de la période débutant à la date d'acquisition et se terminant le 31 janvier 1994 au fur et à mesure de la progression des travaux sur les contrats et programmes inclus dans le carnet de commandes à la date d'acquisition.

b) ANF-Industrie

En date du 3 décembre 1989, la Société a acquis pour une considération monétaire de \$ 23 490 000 la totalité du capital social de ANF-Industrie, un manufacturier français de matériel de transport. Cette acquisition a été comptabilisée selon la méthode de l'achat pur et simple et les résultats ont été consolidés à compter du 1er octobre 1989.

Actif net acquis à la valeur attribuée

Fonds de roulement	\$ 29,6
Immobilisations	14,2
Autres actifs	3,7
	47,5
Dette à long terme	24,0
Coût d'acquisition	\$ 23,5

c) BN

Le 8 février 1988, la Société a levé l'option qu'elle détenait sur une participation additionnelle de 30 % dans le capital social de BN pour une considération monétaire de \$ 12 782 000. Au cours de la période du 15 février au 15 mars 1988, la Société a offert d'acheter au même prix, aux Bourses de Bruxelles et de Anvers, toutes les actions de BN offertes en vente. La Société s'est ainsi portée acquéreur de 168 736 des 270 050 actions détenues par ces actionnaires minoritaires pour une considération monétaire de \$ 6 720 000. À la suite de ces transactions, la Société détient maintenant 90,6 % du capital social de BN. Cette acquisition a été comptabilisée selon la méthode de l'achat pur et simple.

Actif net acquis à la valeur attribuée

Fonds de roulement	\$ 22,2
Immobilisations	57,2
Autres actifs	2,9
	82,3
Dette à long terme	0,9
Provision pour allocations de départ et prestations de retraite	27,9
Participation minoritaire	16,0
	44,8
	37,5
Participation acquise en avril 1986 et préalablement comptabilisée à la valeur de consolidation	18,0
Participation acquise au cours de l'exercice 1989	\$ 19,5

d) Scanhold OY

Au cours de l'exercice 1989, la Société a acquis pour une considération monétaire de \$ 6 175 000 une participation de 50 % du capital social de Scanhold OY, une entreprise oeuvrant dans le secteur de la motoneige en Europe.

e) Disposition

Au cours de l'exercice 1989, la Société a disposé de la plupart des actifs du secteur des produits ferroviaires et diesel suite à sa décision d'abandonner ce secteur. Le produit de disposition au montant de \$ 24 063 000 était inclus avec les comptes clients au bilan et a été encaissé au cours de l'exercice 1990.

					1990	1989
	Matériel de transport	Produits de consommation motorisés	Aéronautique	Défense	Total	Total
Matières premières	\$ 34,5	\$ 43,3	\$ -	\$ -	\$ 77,8	\$ 49,9
Produits en cours	190,8	25,5	-	-	216,3	164,7
Contrats et programmes	-	-	375,0	66,2	441,2	168,9
Produits finis	43,9	58,8	79,7	1,7	184,1	160,6
	269,2	127,6	454,7	67,9	919,4	544,1
Moins:						
Avances reçues	213,8	0,2	75,7	46,2	335,9	323,9
Total net - 1990	\$ 55,4	\$ 127,4	\$ 379,0	\$ 21,7	\$ 583,5	
Total net - 1989	\$ (69,0)	\$ 90,4	\$ 232,1	\$ (33,3)		\$ 220,2

Lors de l'acquisition de Canadair Inc. par la Société au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 1987, une partie de l'excédent de la valeur nette comptable sur le prix d'achat, soit un montant de \$ 129 980 000, a été imputée en diminution des stocks de contrats et programmes. Au cours de l'exercice 1988, un montant de \$ 30 000 000 a été attribué au programme de développement du CL-215T, une version turbopropulsée de l'avion CL-215. Le solde de \$ 99 980 000 a été attribué au cours de l'exercice 1990 au programme de développement d'un biréacteur destiné au transport régional, le RJ.

Au cours de l'exercice 1989, le gouvernement du Canada a exercé l'option qu'il avait de remplacer les redevances qui lui étaient versées sur les appareils Challenger vendus par un montant forfaitaire de \$ 20 000 000. Ce montant est inclus dans le coût du programme Challenger et sera imputé aux opérations en vertu de la méthode de comptabilisation par programme.

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.

			1990	1989
	Coût	Amortissement accumulé	Net	Net
Terrains et aéroport	\$ 35,6	\$ -	\$ 35,6	\$ 32,1
Bâtiments	236,6	128,9	107,7	91,8
Équipement	508,1	324,8	183,3	129,0
Autres	15,2	8,7	6,5	7,0
	\$ 795,5	\$ 462,4	\$ 333,1	\$ 259,9
Les immobilisations comprennent des biens acquis par contrats de location-acquisition comme suit:	\$ 7,1	\$ 4,1	\$ 3,0	\$ 3,8

	1990	1989
5. Placements et autres actifs		
Placements dans les sociétés non consolidées	\$ 61,7	\$ 36,6
Dessins industriels et autres éléments d'actif	22,1	18,6
Gain de conversion sur la dette à long terme reporté	(1,1)	(4,5)
Achalandage	6,9	6,7
	\$ 89,6	\$ 57,4

6. Dette à long terme	1990	1989
Bombardier Inc.		
Obligations, 6 %, échéant en 1998, d'une valeur nominale de 36 125 000 francs suisses (1989: 40 000 000 francs suisses)	\$ 28,5	\$ 29,6
Obligations, taux LIBOR majoré d'au plus 15/100 de 1 %, échéant en 1994, d'une valeur nominale de US \$ 25 000 000 (8,4375 % au 31 janvier 1990)	29,6	-
Obligations, 4 3/4 % jusqu'en 1992, puis 5 % jusqu'à échéance en 1993, d'une valeur nominale de 17 000 000 francs suisses. En vertu d'une entente avec une institution financière, une portion de cette dette, soit 11 000 000 francs suisses est remboursable en dollars US (14 000 000 francs suisses au 31 janvier 1989) avec intérêt au taux LIBOR plus 5/8 de 1 % (US \$ 5 000 000 et 9,0625 % au 31 janvier 1990; US \$ 6 363 636 et 9,4375 % au 31 janvier 1989)	13,4	12,6
Obligations, 7 1/2 %, échéant en 1993, d'une valeur nominale de 300 000 000 francs luxembourgeois. En vertu d'une entente avec une institution financière, cette dette est maintenant remboursable en dollars US, avec intérêt au taux LIBOR plus 12/100 de 1 % (US \$ 7 688 365 et 8,4325 % au 31 janvier 1990; US \$ 7 688 365 et 8,8025 % au 31 janvier 1989)	10,1	9,0
Obligations, 8,2 %, échéant en 1993, d'une valeur nominale de 249 000 000 francs belges. En vertu d'une entente avec une institution financière, cette dette est maintenant remboursable en dollars US, avec intérêt au taux LIBOR plus 78/100 de 1 % (US \$ 6 381 343 et 9,8425 % au 31 janvier 1990; US \$ 6 381 343 et 9,5925 % au 31 janvier 1989)	8,4	7,5
Emprunt hypothécaire, 7 1/8 %, échéant en 1994, d'une valeur nominale de US \$ 3 600 000 (1989: US \$ 4 500 000)	4,3	5,3
Rotax GmbH		
Emprunts, de 3,5 % à 7,5 %, échéant de 1991 à 1996	21,5	7,6
Auburn Technology, Inc.		
Obligations, de 3 % à 7,25 %, échéant de 1997 à 1999	10,5	1,8
ANF-Industrie		
Emprunts, de 8,75 % à 13,0 %, échéant de 1990 à 1996	20,6	-
Obligations découlant de contrats de location-acquisition, 6,3 % à 12,0 %, échéant de 1990 à 1996	24,2	3,0
Autres, portant intérêt jusqu'à 13 %, échéant de 1990 à 2000	10,4	2,2
	181,5	78,6
Redressement de change résultant de la couverture des monnaies étrangères par des dollars US	(4,5)	(2,6)
	177,0	76,0
Montant échéant en deçà d'un an	30,0	5,4
	\$147,0	\$ 70,6

Les paiements requis sur la dette à long terme pour les cinq prochains exercices se terminant les 31 janvier sont les suivants: 1991: \$ 29 960 000; 1992: \$ 16 012 000; 1993: \$ 12 590 000; 1994: \$ 31 473 000; 1995: \$ 39 822 000.

7. Provision pour allocations de départ et charges de retraite	1990	1989
Provision pour allocations de départ et prestations de retraite - Europe	\$ 39,6	\$ 36,1
Charges de retraite - Canada et États-Unis	2,4	5,5
	\$ 42,0	\$ 41,6

8. Billets convertibles

Le 17 octobre 1989, la Société a conclu une entente avec une institution financière pour l'émission de billets convertibles d'une valeur nominale de US \$ 170 000 000 pour financer une partie du programme RJ. Une première tranche de US \$ 42 500 000 a été émise au cours de l'exercice et le solde sera encaissé en trois versements de US \$ 42 500 000 en avril 1990, octobre 1990 et avril 1991. Ces billets ne sont pas garantis, viennent à échéance en octobre 2004 et portent intérêt au taux LIBOR plus 85/100 de 1 % jusqu'en octobre 1999 (8,5625 % au 31 janvier 1990) puis au taux LIBOR plus 1,25 % par la suite.

Au gré de la Société ou au gré des détenteurs, ces billets sont rachetables par anticipation à leur valeur nominale en octobre 1999. La Société peut alors, à son gré, payer les billets en argent ou en actions subalternes à droit de vote classe B de la Société. La Société ayant la faculté de pouvoir rembourser les billets en actions, ces billets apparaissent sous la rubrique «Billets convertibles et avoir des actionnaires».

Les intérêts de l'exercice au montant de \$ 1 085 000 ainsi que les frais d'emprunt sont inclus dans les stocks de contrats et programmes.

9. Capital social

Le capital social autorisé de la Société est le suivant:

Un nombre illimité d'actions privilégiées sans valeur nominale ou au pair, non votantes, pouvant être émises en série, dont une seule série consistant en 1 566 300 actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 1, est autorisée. Le taux de dividende trimestriel était de 2,1875 % dans le cas des dividendes payables jusqu'au 31 juillet 1989. Par la suite, le taux de dividende trimestriel est le 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 spécifiés,

112 000 000 d'actions classe A (droits de vote multiples), sans valeur nominale ou au pair, comportant 10 votes chacune, droit de conversion au gré du détenteur en une action subalterne à droit de vote classe B, et

112 000 000 d'actions subalternes à droit de vote classe B, sans valeur nominale ou au pair, comportant un vote chacune, un dividende annuel préférentiel non cumulatif au taux de \$ 0,025 par action, et convertibles au gré du détenteur en une action classe A (droits de vote multiples), à compter de l'un des événements suivants: i) une offre faite aux détenteurs d'actions classe A (droits de vote multiples) est acceptée par l'actionnaire majoritaire actuel (la famille Bombardier); ii) ledit actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % des actions classe A (droits de vote multiples) en circulation de la Société.

Lors de l'émission des actions privilégiées, série 1, en 1986, 800 000 bons de souscription à des actions subalternes à droit de vote classe B ont aussi été émis. Un bon de souscription conférait à son porteur le droit d'acheter quatre actions subalternes à droit de vote classe B au prix de \$ 6 chacune au plus tard le 30 juin 1989. Au cours de l'exercice 1990, 761 798 bons de souscription ont été exercés. (Au 31 janvier 1989, 766 524 bons de souscription étaient en circulation.)

10. 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. Le prix de souscription est égal à la moyenne des cours de clôture en bourse au cours des cinq jours précédant l'octroi de l'option. Les options peuvent être levées au cours d'une période commençant deux ans après la date de l'octroi et se terminant au plus tard 10 ans après cette date. Le droit de lever les options s'acquiert graduellement au cours de cette période.

Les options émises et en circulation en fin d'exercice sont les suivantes:

Date d'octroi	Prix de souscription	1990	1989
14 avril 1986	\$ 4,965	1 052 000	1 182 000
12 décembre 1986	8,27	407 500	420 000
17 février 1987	9,72	80 000	80 000
8 juin 1987	12,38	169 000	199 000
2 mai 1988	9,76	14 000	44 000
30 août 1988	11,67	216 000	276 000
21 février 1989	12,24	80 000	-
20 mars 1989	13,075	10 000	-
30 avril 1989	12,61	25 000	-
21 décembre 1989	15,75	640 000	-
		<u>2 693 500</u>	<u>2 201 000</u>

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

Solde au début de l'exercice	2 201 000	2 037 000
Octroyées	755 000	350 000
Levées	(136 125)	(36 000)
Annulées	(126 375)	(150 000)
Solde à la fin de l'exercice	<u>2 693 500</u>	<u>2 201 000</u>

11. Redressements de conversion reportés

	1990	1989
Solde au début de l'exercice	\$ (15,5)	\$ 3,7
Redressements de conversion de l'exercice	12,0	(19,2)
Solde à la fin de l'exercice	<u>\$ (3,5)</u>	<u>\$ (15,5)</u>

12. Intérêts et autres dépenses (revenus)

	1990	1989
Intérêts et autres revenus	\$ (1,1)	\$ (14,5)
Bénéfice avant impôts sur le revenu des sociétés exclues de la consolidation	(4,1)	(5,7)
Perte sur conversion de devises étrangères	-	3,5
Participation minoritaire	(0,1)	(0,1)
	<u>\$ (5,3)</u>	<u>\$ (16,8)</u>

13. Impôts sur le revenu

Le taux d'impôt effectif diffère des taux statutaires canadiens pour les raisons suivantes:

	1990		1989	
	\$	%	\$	%
Impôts sur le revenu calculés aux taux statutaires	41,8	35,7	41,0	37,7
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants:				
Dégrèvement pour bénéfice de fabrication et transformation	(1,7)	(1,5)	(2,3)	(2,1)
Impôts nets des filiales étrangères	(1,5)	(1,3)	(0,3)	(0,3)
Items non imposables	(5,6)	(4,8)	(3,3)	(3,0)
Autres	2,6	2,2	4,1	3,7
Récupération d'impôts sur le revenu découlant de l'utilisation d'avantages fiscaux non comptabilisés	(9,9)	(8,4)	(19,3)	(17,7)
	25,7	21,9	19,9	18,3

14. Perte du secteur abandonné

Les résultats du secteur des produits ferroviaires et diesel dont les activités ont été abandonnées au cours de l'exercice 1989 (note 2 e)) sont présentés séparément.

La ventilation de la perte du secteur abandonné est la suivante:

	1990	1989
Perte d'exploitation du secteur abandonné après recouvrement d'impôts de \$ 3 600 000	\$ -	\$ (6,3)
Perte découlant de l'abandon d'un secteur après recouvrement d'impôts de \$ 8 100 000	-	(14,3)
	\$ -	\$ (20,6)

15. Régimes de retraite

Basée sur des évaluations actuarielles des régimes à prestations déterminées, la valeur actuelle estimative des prestations de retraite constituées en contrepartie des services rendus au 31 janvier 1990 s'élève à \$ 375 113 000 (\$ 231 382 000 en 1989); les éléments d'actifs des caisses de retraite évalués à une valeur estimative axée sur la valeur marchande totalisent \$ 445 226 000 (\$ 250 287 000 en 1989).

16. Événement subséquent

Le 9 avril 1990, une entente est intervenue avec une société américaine relativement à l'acquisition par la Société de l'exploitation et de l'actif net de Learjet Corporation, un fabricant d'avions, pour un montant de US \$ 75 000 000. Cette transaction était assujettie à l'approbation d'une cour américaine, laquelle approbation a été obtenue le 26 avril 1990.

17. Société en participation et filiales engagées dans des activités de financement

a) Société en participation

En vertu d'une entente intervenue le 14 juin 1989, les créances de la Société relatives à un contrat avec Aerospatiale, Société Nationale Industrielle sont vendues à une société en participation détenue à 91 % par une institution financière et à 9 % par la Société. Cette société en participation dispose d'une convention de crédit au montant de \$ 152 000 000. Durant l'exercice 1990, la Société a vendu à cette société en participation des créances pour un montant de \$ 61 057 000, pour lequel la Société demeure garante jusqu'à sa perception.

b) Filiales

Tel qu'énoncé au sommaire des principales conventions comptables, les filiales engagées dans des activités de financement sont exclues de la consolidation.

Les états financiers combinés de ces filiales sont présentés à la page 43.

18. Chiffres comparatifs

Certains chiffres de 1989 ont été reclassés afin de rendre la présentation conforme à celle adoptée en 1990.

19. Information sectorielle

Voir tableau page 44.

Pour les exercices clos les 31 janvier 1990 et 1989
(millions de dollars)

	1990	1989
Actif		
Encaisse	\$ 4,3	\$ -
Comptes clients (cédés en nantissement des emprunts de banque et du papier commercial)	448,7	289,7
Biens loués	-	13,0
Immobilisations	11,9	7,0
	<u>\$ 464,9</u>	<u>\$ 309,7</u>
Passif et avoir des actionnaires		
Emprunts de banque	\$ 8,4	\$ 69,3
Papier commercial	234,0	78,5
Comptes fournisseurs et frais courus	48,5	12,5
Dividendes à payer	0,6	0,7
	<u>291,5</u>	<u>161,0</u>
Avances de sociétés apparentées	9,0	7,0
Avoir des actionnaires		
Capital social		
- Ordinaires	39,6	19,6
- Privilégiées	118,6	118,3
Bénéfices non répartis	6,2	3,8
	<u>164,4</u>	<u>141,7</u>
	<u>\$ 464,9</u>	<u>\$ 309,7</u>
Résultats d'exploitation et bénéfices non répartis		
Revenus	\$ 60,0	\$ 36,5
Bénéfice avant impôts sur le revenu	\$ 11,6	\$ 13,5
Impôts sur le revenu	0,8	0,7
Bénéfice net	10,8	12,8
Bénéfices non répartis au début	3,8	0,3
Redressements de conversion reportés	0,2	(1,5)
Dividendes sur les actions privilégiées	(8,6)	(7,8)
Bénéfices non répartis à la fin	<u>\$ 6,2</u>	<u>\$ 3,8</u>

La Société s'est engagée auprès d'un groupe d'institutions financières à faire en sorte que sa filiale américaine maintienne certains ratios financiers. Au cours d'un exercice antérieur, cette filiale a procédé à l'émission d'actions privilégiées portant un dividende variable en fonction des taux du marché. La Société s'est engagée à acheter ces actions privilégiées advenant que cette filiale ne puisse honorer ses obligations.

Le 31 janvier 1990, la filiale canadienne a conclu une entente avec une institution financière lui permettant de vendre de façon continue ses comptes clients en vertu d'une convention de crédit au montant de \$ 100 000 000. Le même jour cette filiale a ainsi encaissé \$ 80 000 000 pour la vente de comptes clients en vertu de cette entente. Elle demeure toutefois garante des soldes non perçus par l'acquéreur sur ces comptes clients jusqu'à concurrence d'un montant annuel de \$ 10 000 000.

(millions de dollars)

Secteurs d'activités	Chiffres consolidés	
	1990	1989
Ventes à des tiers	\$ 2 093,8	\$ 1 396,2
Bénéfice des activités poursuivies avant impôts sur le revenu		
Filiales de services financiers	\$ 3,0	\$ 5,7
Secteurs d'activités	114,2	103,1
	\$ 117,2	\$ 108,8
Éléments d'actif sectoriels	\$ 1 466,3	\$ 839,3
Éléments d'actif non sectoriels	(1,1)	(4,5)
Placements dans les sociétés non consolidées	61,7	36,6
Total de l'actif	\$ 1 526,9	\$ 871,4
Acquisitions d'immobilisations	\$ 92,1	\$ 50,8
Amortissement des immobilisations	\$ 40,5	\$ 38,3
Ventes à l'exportation provenant du Canada	\$ 1 245,3	\$ 782,0
Ventes à l'extérieur du Canada des filiales étrangères	598,9	323,2
Ventes totales hors du Canada	\$ 1 844,2	\$ 1 105,2

Secteurs géographiques	Chiffres consolidés	
	1990	1989
Total des produits	\$ 2 335,5	\$ 1 675,7
Cessions inter-sociétés entre zones géographiques	241,7	279,5
Ventes à des tiers	\$ 2 093,8	\$ 1 396,2
Bénéfice des activités poursuivies avant impôts sur le revenu		
Filiales de services financiers	\$ 3,0	\$ 5,7
Secteurs d'activités	114,2	103,1
	\$ 117,2	\$ 108,8
Éléments d'actif sectoriels	\$ 1 485,7	\$ 858,3
Créances inter-sociétés	(19,4)	(19,0)
Éléments d'actif non sectoriels	(1,1)	(4,5)
Placements dans les sociétés non consolidées	61,7	36,6
Total de l'actif	\$ 1 526,9	\$ 871,4
Acquisitions d'immobilisations	\$ 92,1	\$ 50,8
Amortissement des immobilisations	\$ 40,5	\$ 38,3
Ventes à l'exportation		

Matériel de transport		Produits de consommation motorisés		Aéronautique		Défense	
1990	1989	1990	1989	1990	1989	1990	1989
\$ 682,8	\$ 347,3	\$ 355,7	\$ 274,3	\$ 840,6	\$ 630,7	\$ 214,7	\$ 143,9
\$ 15,9	\$ 46,9	\$ 10,7	\$ 14,0	\$ 69,8	\$ 34,8	\$ 17,8	\$ 7,4
\$ 381,0	\$ 281,2	\$ 289,2	\$ 203,5	\$ 725,3	\$ 370,7	\$ 70,8	\$ (16,1)
\$ 14,5	\$ 6,8	\$ 16,1	\$ 24,5	\$ 45,9	\$ 15,3	\$ 15,6	\$ 4,2
\$ 15,6	\$ 16,8	\$ 13,5	\$ 13,3	\$ 9,2	\$ 7,3	\$ 2,2	\$ 0,9
\$ 313,4	\$ 87,2	\$ 170,8	\$ 101,3	\$ 647,7	\$ 530,3	\$ 113,4	\$ 63,2
322,5	227,7	62,8	62,5	168,3	33,0	45,3	-
\$ 635,9	\$ 314,9	\$ 233,6	\$ 163,8	\$ 816,0	\$ 563,3	\$ 158,7	\$ 63,2
Canada		États-Unis		Europe			
1990	1989	1990	1989	1990	1989		
\$1 470,9	\$1 047,6	\$ 260,0	\$ 296,9	\$ 604,6	\$ 331,2		
140,1	211,5	47,7	26,9	53,9	41,1		
\$1 330,8	\$ 836,1	\$ 212,3	\$ 270,0	\$ 550,7	\$ 290,1		
\$ 87,5	\$ 84,6	\$ (9,8)	\$ 1,1	\$ 36,5	\$ 17,4		
\$ 712,2	\$ 492,8	\$ 126,0	\$ 131,8	\$ 647,5	\$ 233,7		
\$ 64,6	\$ 27,4	\$ 7,9	\$ 3,2	\$ 19,6	\$ 20,2		
\$ 16,7	\$ 17,0	\$ 3,5	\$ 2,7	\$ 20,3	\$ 18,6		
\$1 245,3	\$ 782,0						

Philippe de Gaspé Beaubien
Montréal (Québec)
Président du Conseil
et chef de la Direction
La Corporation Télémedia

Laurent Beaudoin
Montréal (Québec)
Président du Conseil
et chef de la Direction
Bombardier Inc.

J.R. André Bombardier
Valcourt (Québec)
Vice-président du Conseil
Bombardier Inc.

Janine Bombardier
Montréal (Québec)
Présidente et gouverneur
La Fondation J. Armand Bombardier

Pierre Côté
Québec (Québec)
Président du Conseil
Celanese Canada Inc.

André Desmarais
Montréal (Québec)
Vice-président
Power Corporation du Canada

Jean-Louis Fontaine
Montréal (Québec)
Vice-président du Conseil
Bombardier Inc.

Jean Paul Gagnon
Québec (Québec)
Administrateur de sociétés

Hon. Jean-Pierre Goyer, c.p., c.r.
Montréal (Québec)
Avocat et administrateur de sociétés

Pierre Legrand, c.r.
Montréal (Québec)
Associé principal
Ogilvy Renault

Hon. Peter Lougheed, c.p., c.r.
Calgary (Alberta)
Associé principal
Bennett Jones

Donald C. Lowe
Montréal (Québec)
Président délégué du Conseil
Bombardier Inc.

Raymond Royer
Montréal (Québec)
Président et
chef de l'Exploitation
Bombardier Inc.

J. Michael G. Scott
Toronto (Ontario)
Vice-président du Conseil
ScotiaMcLeod Inc.

William I.M. Turner, Jr.
Montréal (Québec)
Président du Conseil
et chef de la Direction
PCC Industrial Corporation

Hugo Uytterhoeven
Boston (États-Unis)
Timken Professor
of Business Administration
Graduate School
of Business Administration
Harvard University

Comités du Conseil

Comité exécutif

Laurent Beaudoin
J.R. André Bombardier
Pierre Côté
Raymond Royer
William I.M. Turner, Jr.

Comité de fonds de pension

Jean-Louis Fontaine
Hon. Jean-Pierre Goyer, c.p., c.r.
Claude Malette
Pierre Poitras

Comité de rémunération

J.R. André Bombardier
Pierre Côté
Pierre Legrand, c.r.
William I.M. Turner, Jr.

Comité de vérification

Jean-Louis Fontaine
Jean Paul Gagnon
Hon. Jean-Pierre Goyer, c.p., c.r.
Pierre Legrand, c.r.

Siège social

Laurent Beaudoin
Président du Conseil
et chef de la Direction

Donald C. Lowe
Président délégué du Conseil

J.R. André Bombardier
Vice-président du Conseil

Jean-Louis Fontaine
Vice-président du Conseil

Raymond Royer
Président et chef de l'Exploitation

Paul H. Larose
Vice-président, Finances

Claude Malette
Vice-président,
Développement organisationnel

Michael P. O'Bree
Vice-président,
Vérification interne

Barry J. Olivella
Vice-président, Acquisitions

Pierre Poitras
Vice-président et trésorier

Lise Pratte
Secrétaire corporatif

Jean Rivard
Vice-président,
Services juridiques
et secrétaire adjoint

Marie-Claire Simoneau
Adjoint exécutif
au chef de la Direction

Bombardier Inc.
17^e étage
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Téléphone: (514) 861-9481
Télex: 055-62129
Télécopieur: (514) 861-7053

Groupe matériel de transport

Jean-Yves Leblanc
Président

Bombardier Inc.
Groupe matériel de transport
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Téléphone: (514) 861-9481
Télex: 055-62129
Télécopieur: (514) 861-3070

**Groupe produits
de consommation motorisés**

Anthony I. Kalkok
Président

Bombardier Inc.
Groupe produits de
consommation motorisés
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Téléphone: (514) 861-9481
Télex: 055-62129
Télécopieur: (514) 861-3070

Groupe Canadair

Robert E. Brown
Président

Bombardier Inc.
Groupe Canadair
C.P. 6087
Succursale A
Montréal (Québec)
Canada H3C 3G9
Téléphone: (514) 744-1511
Télex: 05-826747
Télécopieur: (514) 744-6586

Groupe Shorts

Roy W. R. McNulty
Administrateur délégué

Short Brothers PLC
Airport Road
Belfast
Northern Ireland BT3 9DZ
Téléphone: (44) 232-45-8444
Télécopieur: (44) 232-73-2974

**Groupe des sociétés de
services financiers**

Pierre Poitras
Président

Bombardier Inc.
Groupe des sociétés de
services financiers
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Téléphone: (514) 861-9481
Télex: 055-62129
Télécopieur: (514) 861-7275

Incorporation

La Société a été incorporée par lettres patentes en 1902 et prorogée en vertu de la Loi sur les sociétés par actions le 23 juin 1978.

Capital social autorisé et émis au 31 janvier 1990

	Autorisé	Émis
Actions privilégiées		
série 1	illimité	1 566 300
Actions classe A	112 000 000	25 041 148
Actions classe B	112 000 000	40 657 776

Inscription boursière

Classes A et B	Montréal et Toronto (Canada)
Classe B	Bruxelles et Anvers (Belgique)
Symbole des actions	BBD

Préposé au transfert des actions et comptable des transferts

Compagnie Montréal Trust
Halifax, Saint-Jean (N.-B.), Montréal,
Toronto, Winnipeg, Regina, Calgary,
Vancouver

Vérificateurs

Caron Bélanger Ernst & Young
1, Place Ville Marie
Montréal (Québec)
Canada H3B 3M9

Assemblée annuelle

L'assemblée annuelle des actionnaires se tiendra à l'hôtel Château Champlain, à Montréal, le mardi 26 juin 1990, à 11 heures.

Notice annuelle

Les actionnaires qui le désirent peuvent obtenir une copie de la notice annuelle déposée auprès des commissions de valeurs mobilières de certaines provinces du Canada en adressant une demande écrite à cet effet au secrétaire de la Société.

Renseignements

Pour obtenir des renseignements ou de la documentation sur la Société, prière d'adresser une demande écrite au
Secrétaire corporatif
Bombardier Inc.
17^e étage
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8

* Marques de commerce de
Bombardier Inc. et de ses filiales

Dépot légal, Bibliothèque nationale
du Québec
Tous droits réservés Bombardier Inc.,
1990

